



**ПОДКОМИССИЯ ПО АВИАЦИОННОЙ И
КОСМИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ**



Изменение тенденций мировой экономики в авиационной отрасли: от глобализации и космополитизма к национальным интересам

**Рыкова Инна Николаевна,
д.э.н., руководитель Центра отраслевой экономики**

Основные векторы изменения мировой экономики: переход от глобализации к национальным интересам

- 1** После 10-летий космополитизма, игнорирования ответственности более удачливых и образованных перед страной, мир снова возвращается в парадигму формирования обществ, как национальных или территориальных образований конкурирующих друг с другом (государств). Среди государств **в выигрыше оказываются те, чьи субъекты способны договариваться о первичности долговременных национальных интересов перед краткосрочными выгодами отдельного субъекта** при понимании, что долгосрочные интересы субъекта будут защищены и принесут устойчивые преимущества данному субъекту в будущем
- 2** Главным базисом подобных договоренностей в рамках страны служит **доверие между субъектами и прогнозируемость поведения субъектов на разумном промежутке времени**
- 3** **Уровень доверия** между участниками авиационной индустрии страны: регулирующими и надзорными органами, промышленностью, перевозчиками, аэропортами и т.д. сегодня **находится на весьма низком уровне и показывает тенденцию к ухудшению**
- 4** Необходима **дискуссия о мерах по восстановлению доверия в индустрии, разработка плана по исправлению положения дел и его воплощение в жизнь**

Изменение мировой экономики за счет ухода от глобализации к национальному развитию происходит в результате совершенствования систем управления отраслями. **Российская авиационная отрасль функционирует на устаревших принципах управления и не может обеспечивать национальные интересы без последующего изменения.**

**ТРЕБУЕТСЯ НОВАЯ НАЦИОНАЛЬНАЯ ПАРАДИГМА УПРАВЛЕНИЯ
АВИАЦИОННОЙ ОТРАСЛЮ**

Мировой рынок авиаперевозок

	Количество вылетов (тыс.)					Количество перевезенных пассажиров (млн)					
	1970	2015	2017	2017/ 1970 г. %	2017/ 2015 г. %	1970	1980	2015	2017	2017/ 1970 г. %	2017/ 2015 г. %
США	5 099	9 499	9 639	189	101	163	295	798	849	288	106
Китай	-	3 616	4 359	-	121	-	3	436	551	-	126
Ирландия	29	718	904	3 117	126	1	2	116	154	7 700	133
Япония	277	956	1 036	374	108	16	45	114	124	276	109
Германия	143	967	943	659	98	6	13	117	117	900	100
Сингапур	28	182	213	761	117	1	4	34	38	950	112
Россия	-	767	816	-	106	-	-	77	89	-	116
Великобритания	442	1 104	1 210	274	110	16	26	132	152	585	115
Нидерланды	84	309	342	407	111	3	5	36	43	860	119
Турция	29	706	742	2 559	105	1	1	97	108	10 800	111
Франция	215	607	599	279	99	9	20	65	68	340	105
Канада	305	1 322	1 444	473	109	10	22	80	91	414	114
Италия	184	273	257	140	94	7	10	29	28	280	97
Испания	147	535	584	397	109	6	15	61	72	480	118
Бразилия	138	945	804	583	85	3	13	102	96	738	94

Источник: World Bank

Взаимодействие участников авиационной отрасли в России



Проблемы взаимодействия между участниками авиационной отрасли

Пассажиры – Авиакомпании

1. Претензии к высокой стоимости авиаперелетов
2. Недостаточное обновление авиапарка (безопасность)
3. Слабое развитие региональных авиалиний

Авиакомпании – Производители авиационной техники

1. Отсутствие конкурентоспособных отечественных самолетов
2. Высокие расходы на обслуживание российских самолетов по сравнению с зарубежными аналогами

Аэропорты – Обеспечивающие организации

1. Регулярное повышение тарифов для обеспечения деятельности аэропортов и авиакомпаний вне зависимости от рыночной конъюнктуры
2. Недостаточное качество оказываемых услуг

Авиакомпании – Авиакомпании

1. Отсутствие единой системы взаимодействия между различными авиакомпаниями для обеспечения потребностей пассажиров (например, в части единой системы оплаты (аналог «Тройка» московского метро) и обмена билетов)

Авиакомпании – Аэропорты

1. Высокие тарифы на аэропортовые услуги
2. Недостаточное развитие аэропортовой инфраструктуры
3. Отсутствие эффективного механизма распределения выгод от господдержки (обложение услуг НДС)

Пассажиры – Аэропорты

1. Претензии к высокой стоимости обслуживания в аэропортах
2. Отсутствие современной аэропортовой инфраструктуры и аэропортов на отдельных территориях

Производители авиационной техники – Обеспечивающие организации

1. Недостаточное качество оказываемых услуг
2. Отсутствие производства в стране отдельных комплектующих
3. Высокие издержки и отсутствие конкуренции

Органы власти – Обеспечивающие организации, Производители авиационной техники

1. **Обеспечивающие организации, Производители авиационной техники:**
 - требование господдержки, обеспечение гарантии спроса
2. **Органы власти:**
 - отсутствие объективных оснований для применения мер дополнительной господдержки, необходимость решения проблемы рынком

Органы власти – Авиакомпании, Аэропорты

1. **Авиакомпании и аэропорты:**
 - требование господдержки (компенсация роста цен на авиационный керосин, повышение коэффициента возмещения акциза)
2. **Органы власти:**
 - отсутствие объективных оснований для применения мер дополнительной господдержки, принятие мер с отложенным сроком вступления (например, возмещение НДС), необходимость решения проблемы рынком

Финансовый результат деятельности авиапредприятий и организаций воздушного транспорта в России

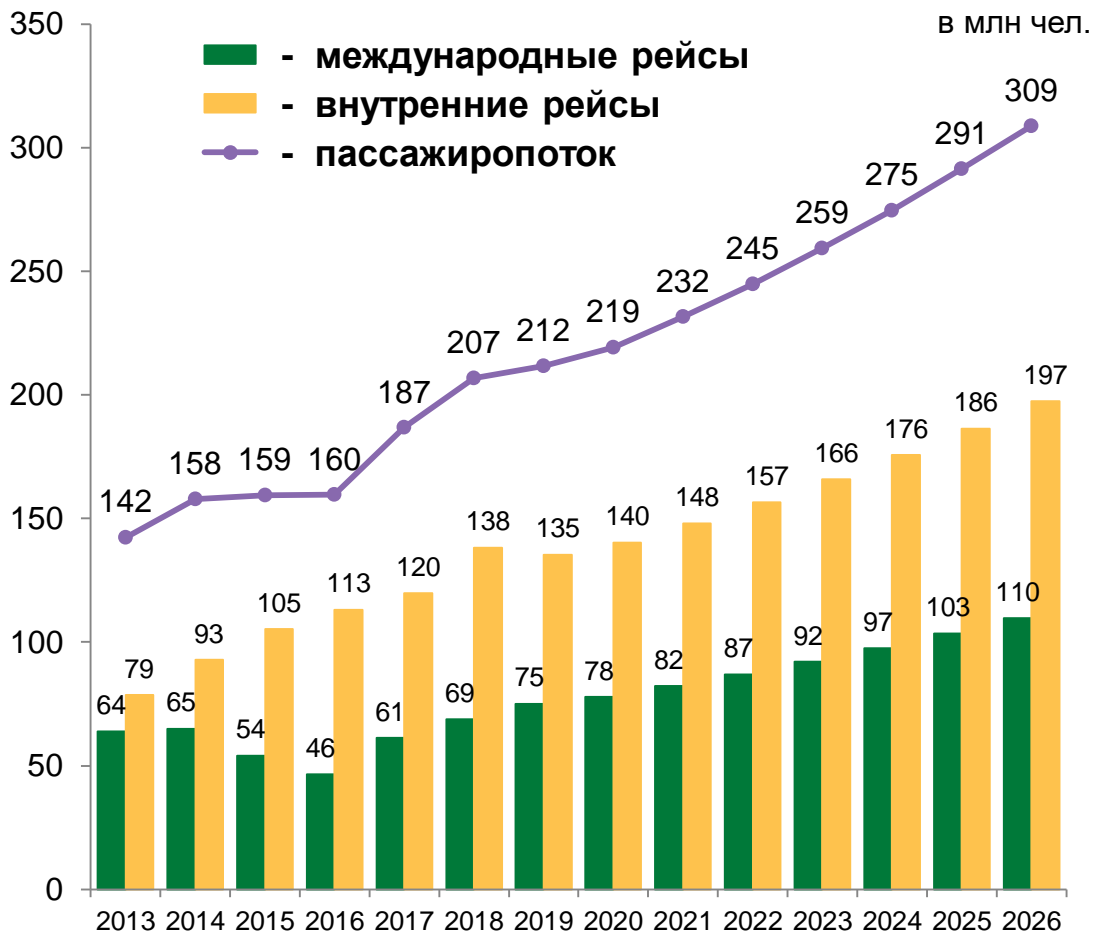
в млн руб.

	2014	2015	2016	2017	2018 (прогноз)*	Изменение, 2018/2017
РАСХОДЫ	92 297	96 828	100 285	139 221	155 027	11,35%
Оплата труда всего состава	31 885	32 566	34 026	41 961	45 580	8,62%
Отчисления на социальные нужды	8 800	9 238	9 536	11 499	11 841	2,97%
Амортизация ОПФ, всего	12 360	14 144	14 750	16 087	19 114	18,82%
Содержание и эксплуатация зданий, сооружений и оборудования, всего	9 999	9 976	10 964	12 117	13 550	11,82%
Затраты на ремонт ОПФ, всего	3 729	4 329	3 244	4 717	5 319	12,75%
Аренда и услуги сторонних предприятий и организаций, всего	9 100	9 749	10 301	26 827	28 878	7,64%
Прочие производственные расходы	9 737	9 716	9 696	16 192	19 425	19,97%
Общехозяйственные расходы	6 687	7 109	7 769	9 820	11 549	17,61%
ДОХОДЫ	104 756	117 891	123 516	150 251	177 323	18,02%
в том числе:						
- Обслуживание ВС предприятий, всего	79 897	87 424	94 874	116 910	136 742	16,96%
- Аренда ОПФ	887	3 967	1 590	764	733	-4,04%
- Прочие	23 971	26 500	27 052	32 577	39 787	22,13%
ФИНАНСОВЫЙ РЕЗУЛЬТАТ	14 056	22 781	24 787	37 127	44 151	18,92%

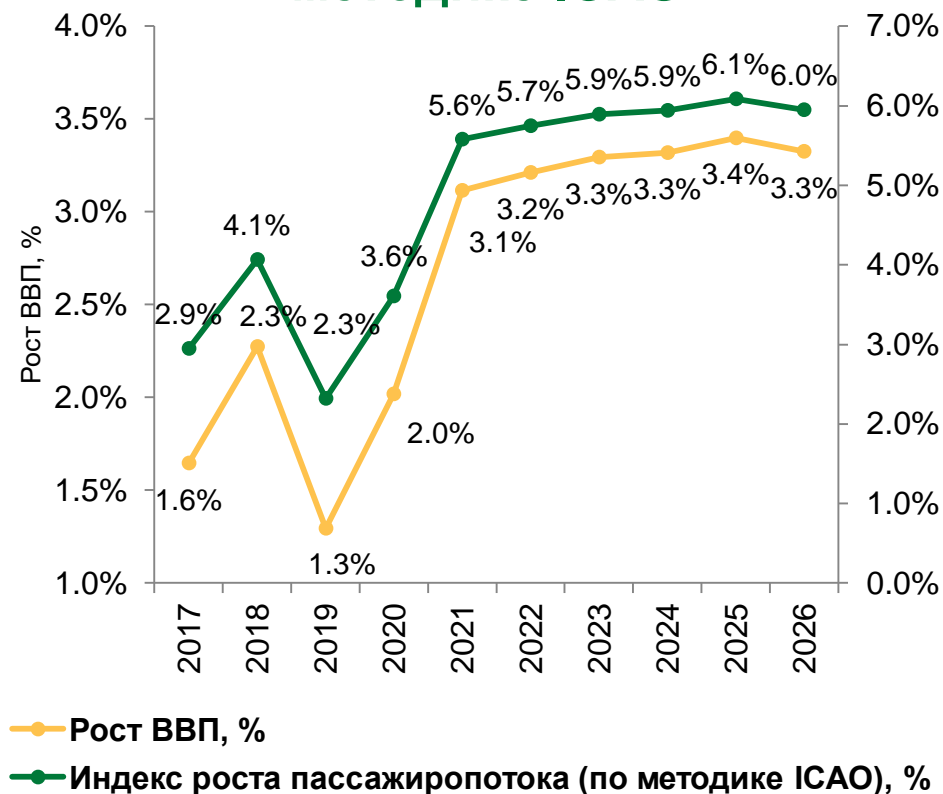
Источник: форма 67-ГА Примечание: прогноз на основе динамики за 9 мес.

IATA (Международная ассоциация воздушного транспорта) СНИЗИЛА годовой прогноз прибыли авиакомпаний в 2019 году на 21% (с 35,5 до 28 млрд долл.) из-за цен на топливо и ослабления мировой торговли

Прогноз пассажиропотока в России в 2019-2026 годы



Связь ВВП и пассажиропотока по методике ICAO



- **100 ед.** дохода, созданного воздушным транспортом, порождает дополнительный спрос в экономике на **469 ед.**
- **100 рабочих мест**, созданных в авиационной отрасли, приводит к созданию **717 рабочих мест** в других отраслях экономики

Влияние авиационной отрасли на развитие экономики

Низкая мобильность россиян сдерживает рост экономики

Средние показатели изменения места жительства граждан



13 раз



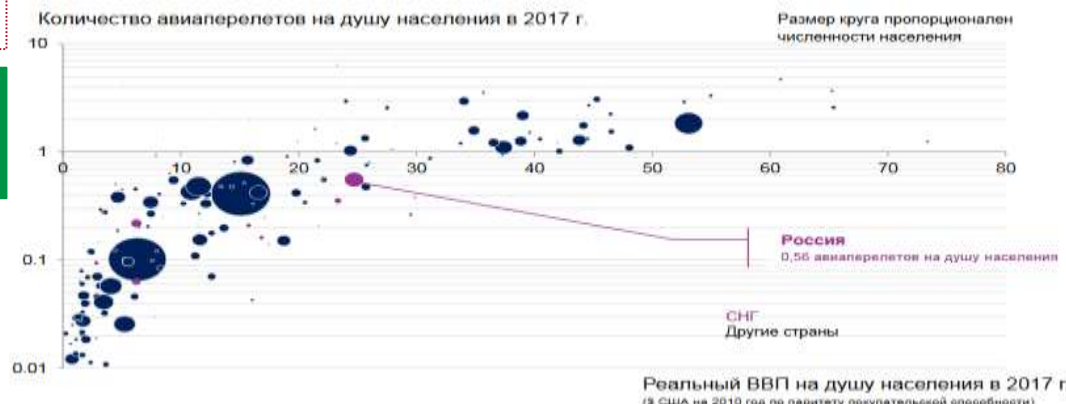
7 раз



2 раза

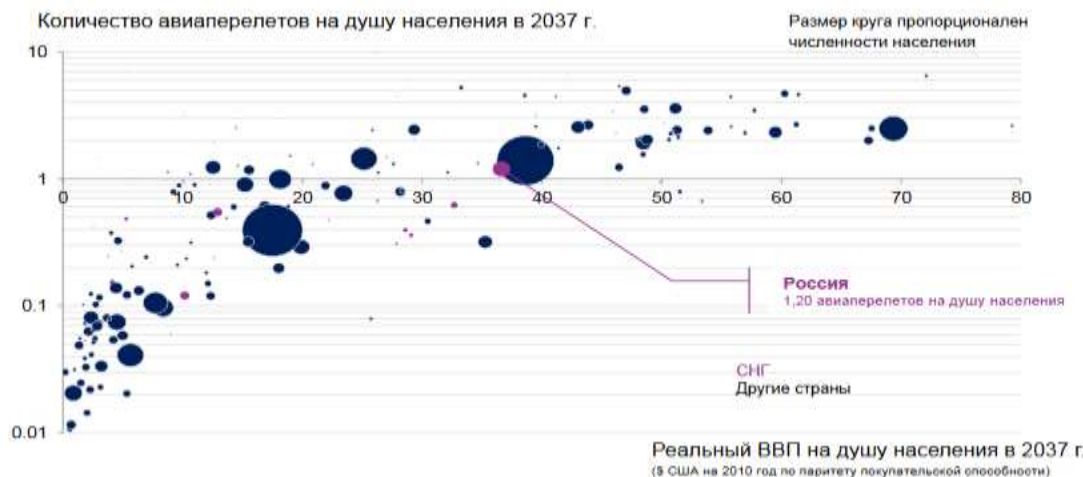
Источник: Всемирный банк, IHS Economics, Airbus GMF 2018

Изменение мобильности населения в 2017-2037 годы



В 2017 году в России была наиболее высокая мобильность населения из всех стран СНГ

0,56 авиаперелета на человека



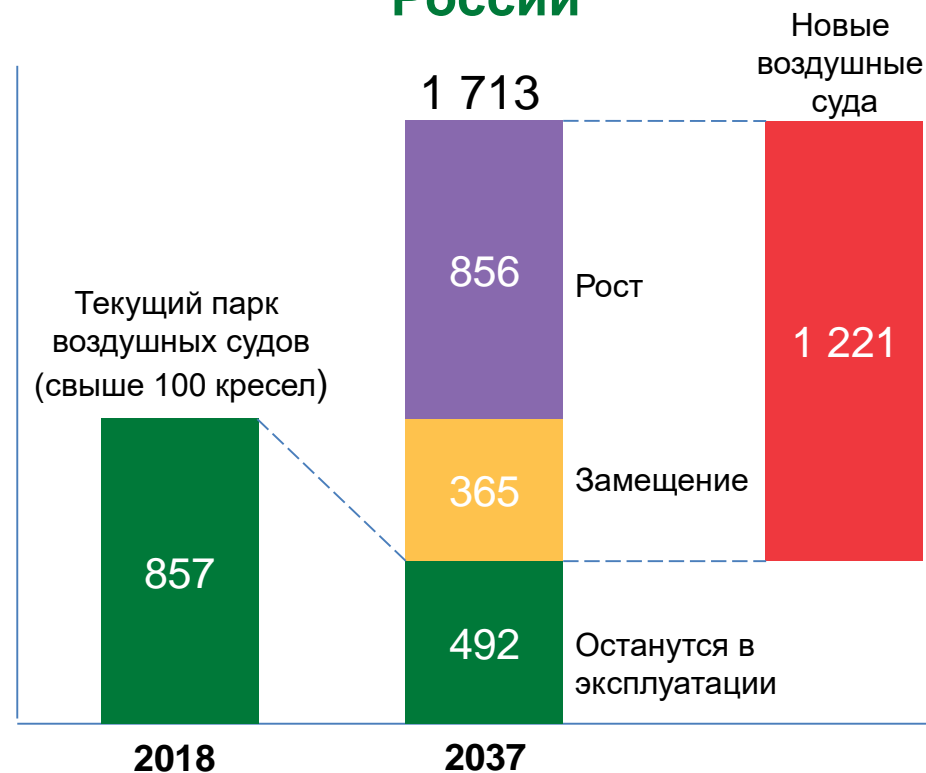
К 2037 году мобильность населения России должна удвоиться до 1,20 авиаперелетов на человека

Россия на 6-м месте в мире по объему производства аэрокосмической промышленности

Место	Страна	Сумма, млрд \$	Доля в %
1	США	408,4	48,7%
2	Франция	69	8,2%
3	Китай	61,2	7,3%
4	Великобритания	48,8	5,8%
5	Германия	46,2	5,5%
6	Россия	27,1	3,2%
7	Канада	24	2,9%
8	Япония	21	2,5%
9	Испания	14,4	1,7%
10	Индия	11	1,3%
Итого 10 стран		731,1	87,2%
Остальные страны		838	100,0%

Источник: Teal Group, Aerodynamic Advisory (2017)

Прогноз спроса на самолеты в России



Оценочная стоимость обновления парка воздушных судов - \$175 млрд

Источник: Airbus GMF 2018

- 1** В последнее время в мире **теряет свои позиции идея глобализации, и все большее значение приобретает идея национального развития.** Сектор гражданской авиации имеет существенное значение для развития российской экономики: развитая эффективно работающая транспортная инфраструктура, мобильность гражданского населения, хорошие межрегиональные связи
- 2** Исторически Россия обладает значительными компетенциями и возможностями в авиационной сфере, что позволяет **создать сильную национальную отрасль с учетом потребности российских эксплуатантов воздушного транспорта**
- 3** Требуется **консолидация интересов и доверия между участниками авиастроительной отрасли** для создания национальной парадигмы управления отраслью для формирования устойчивого экономического роста страны и повышения международной конкурентоспособности на мировом рынке

127006, г. Москва, Настасьинский переулок, д. 3, стр. 2

Тел. +7 495 699 74 14
www.nifi.ru

Руководитель Центра отраслевой экономики НИФИ

Рыкова Инна Николаевна
rykova@nifi.ru, моб. +7 916 670 65 41