

АНАЛИТИЧЕСКОЕ ИССЛЕДОВАНИЕ. НОЯБРЬ 2021

**РОССИЙСКИЙ РЫНОК ПАССАЖИРСКИХ
АВИАПЕРЕВОЗОК В УСЛОВИЯХ COVID-19
И ЕГО ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ**



ОГЛАВЛЕНИЕ

Важное уведомление	3
О холдинге	4
Ключевые выводы	5
1. Влияние COVID-19 на мировой и российский рынок пассажирских авиаперевозок	6
2. Перспективные направления развития и прогноз российского рынка	10
3. Развитие хабовой модели и аэропортовой инфраструктуры на территории России	12
4. Эффекты от роста авиационной подвижности	16

ВАЖНОЕ УВЕДОМЛЕНИЕ

Данный материал подготовлен ООО «ВТБ Инфраструктурный Холдинг» (далее – «ВТБ ИХ») при участии ООО «Центр экономики инфраструктуры». ВТБ ИХ является юридическим лицом, зарегистрированным в Российской Федерации (государственный регистрационный номер 5 147 746 002 619).

Эта информация предоставляется ВТБ ИХ исключительно в ознакомительных целях и предназначена для использования предполагаемыми получателями. Данное сообщение не является побуждением или предложением купить/продать ценные бумаги или заключить договоры, являющиеся производными финансовыми инструментами, и любые цены, содержащиеся в этом сообщении, являются индикативными, если не указано иное.

ВТБ ИХ не является инвестиционным советником и не осуществляет инвестиционное консультирование или предоставление индивидуальных инвестиционных рекомендаций получателям или любым другим лицам в соответствии с Федеральным законом «О рынке ценных бумаг» от 22.04.1996 № 39-ФЗ (с изменениями и дополнениями). Получатели должны провести собственную независимую оценку, прежде чем принять решение о том, следует ли вкладывать средства в ценные бумаги или заключать договоры, являющиеся производными финансовыми инструментами, упомянутые в данном материале.

Любая информация или мнения, содержащиеся в данном документе, были собраны или получены ВТБ ИХ из общедоступной информации и источников.

Любые высказанные мнения отражают только личную оценку автора (-ов) и не обязательно отражают точку зрения ВТБ ИХ и/или его аффилированных лиц (совместно именуемых «Группа ВТБ»). Все мнения и оценки приведены на дату предоставления материала и могут быть изменены.

О ХОЛДИНГЕ

ВТБ Инфраструктурный Холдинг — ключевой игрок российского рынка инфраструктурных инвестиций, реализующий масштабные стратегические и коммерчески эффективные проекты на принципах государственно-частного партнерства и концессионных соглашений. Холдинг является крупным инвестором в российскую инфраструктуру.



КОМАНДА

В компаниях, входящих в ВТБ Инфраструктурный Холдинг, работает более 7 000 человек. Команда Холдинга обладает исключительной профессиональной экспертизой с опытом работы сотрудников в крупнейших иностранных банках и финансовых компаниях, таких как Merrill Lynch, Credit Suisse, JPMorgan, ABN AMRO, Royal Bank of Canada, KPMG, Société Générale, Ernst&Young.



ПРОЕКТЫ

Портфель ВТБ Инфраструктурный Холдинг включает в себя крупные и значимые инфраструктурные проекты по всей России и охватывает большое количество индустрий: платные дороги и мостовые переходы, аэропорты, городской транспорт, логистические центры, а также портовую и социальную инфраструктуру и обращение с твердыми коммунальными отходами.



КОНТАКТЫ

Москва, 123 317, Россия
Пресненская набережная, 10, Блок С,
БЦ «Башня на Набережной»

+7 495 960 99 99

+7 495 287 68 38

www.vtbinfra.ru

КЛЮЧЕВЫЕ ВЫВОДЫ

1. 30–35% – ожидаемый прирост внутреннего пассажиропотока к уровню 2019 года в ближайшие пять лет. Основные драйверы роста – развитие внутреннего туризма, субсидирование межрегиональных авиаперевозок в обход Москвы, развитие лоукост-сегмента;
2. С 14 до 20% может вырасти доля межрегиональных перевозок дальностью более 1500 км минуя Москву, если система государственной поддержки будет адаптирована к новым условиям в части распределения финансирования, приоритизации, мониторинга загрузки и экономической эффективности маршрутов. Наибольший риск сокращения у местных перевозок и региональных перевозок в пределах федеральных округов;
3. До 8–10 аэропортов-хабов и до 55 узловых аэропортов в опорных центрах в перспективе могут стать базой для децентрализации маршрутной сети и увеличения авиационной подвижности. Переход к хабовой модели позволит не только поднять авиационную подвижность в России, но и увеличить количество аэропортов, привлекательных для внебюджетных инвестиций;
4. Около 60 аэропортов предполагается реконструировать и модернизировать в рамках Комплексного плана модернизации инфраструктуры, но этот список не исчерпывающий. Имеется множество других аэропортов, претендующих на роль региональных хабов. Привлечение внебюджетных инвестиций поможет расширить этот перечень;
5. В более чем в полтора раза вырастет авиаподвижность населения к 2035 году при реализации всех принципов хабовой модели авиаперевозок в России, что обеспечит значительные эффекты, как в самой авиационной отрасли, так и в смежных отраслях, в первую очередь в авиастроении и туризме.



1. ВЛИЯНИЕ COVID-19 НА МИРОВОЙ И РОССИЙСКИЙ РЫНОК ПАССАЖИРСКИХ АВИАПЕРЕВОЗОК

Ограничения, вызванные COVID-19, оказали катастрофическое влияние на пассажирские авиаперевозки в мире в 2020 году: пассажиропоток сократился на 60% г/г, что составило порядка 2,7 млрд пассажиров в абсолютном выражении. Естественным образом наибольшее падение показали международные перевозки (-74,4% г/г), что объясняется закрытием границ по множеству направлений в различные периоды. Ситуация на внутренних линиях выглядела не намного лучше – объем перевозок уменьшился на 50,2% г/г.¹

По оценке Международной организации гражданской авиации (ИКАО), совокупное падение выручки авиакомпаний мира в сегменте пассажирских перевозок в 2020 году превысило \$370 млрд, аэропорты и поставщики аэронавигационного

обслуживания потеряли еще \$115 млрд и \$13 млрд соответственно. Для отдельных крупнейших авиакомпаний мира сокращение выручки достигло 70% (рис. 1). В первом полугодии 2021 года наблюдается некоторое улучшение финансовых показателей, в основном это характерно для компаний в странах с емким внутренним рынком – России, Китая, США. Для европейских авиакомпаний, таких как Lufthansa, Air France-KLM и International Airlines Group ситуация в 2021 году продолжает ухудшаться, что связано с большей долей международного авиасообщения в структуре бизнеса и сохраняющимися ограничениями. Российские авиакомпании демонстрируют наилучшую динамику, благодаря значительному росту спроса на внутренние направления.

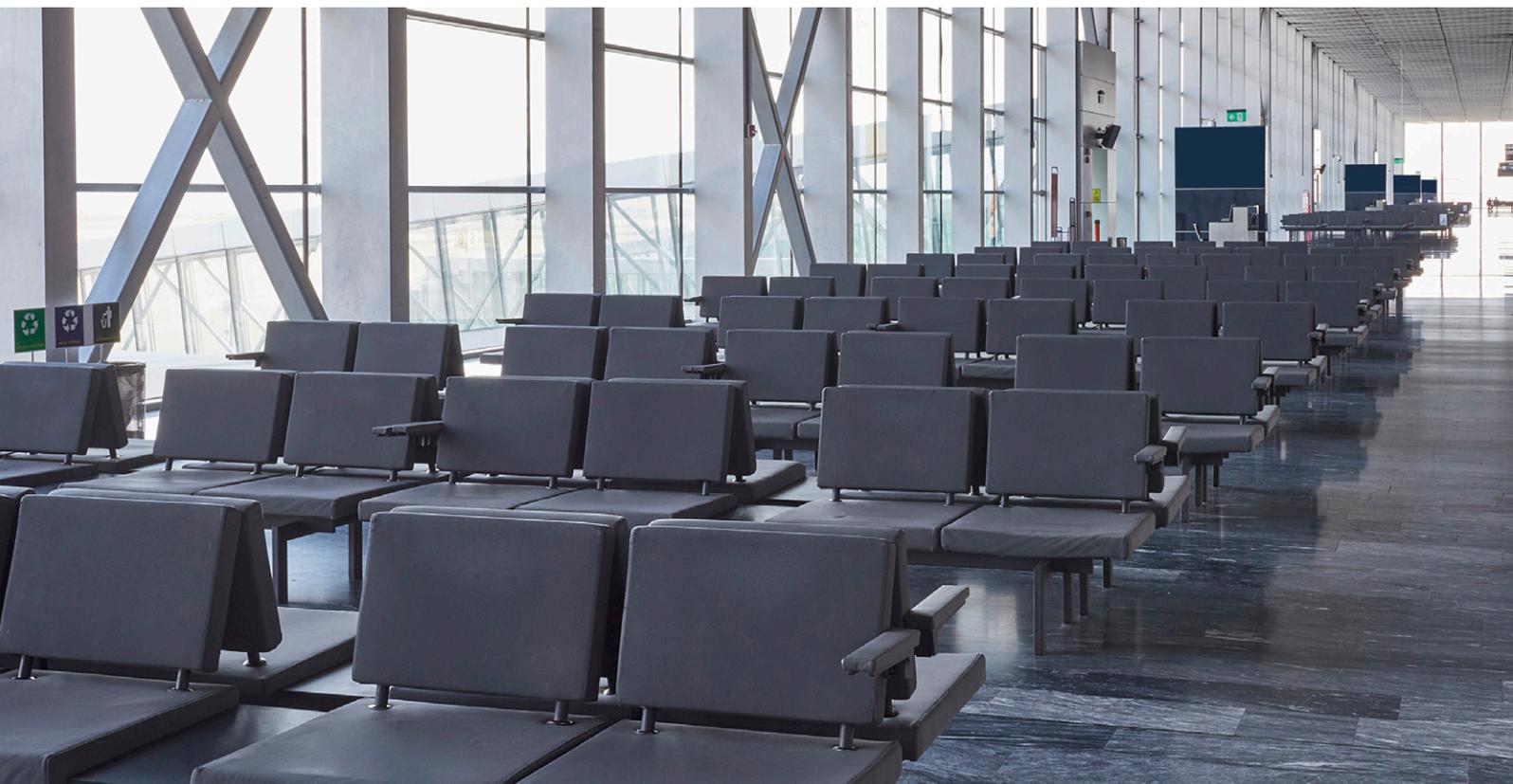
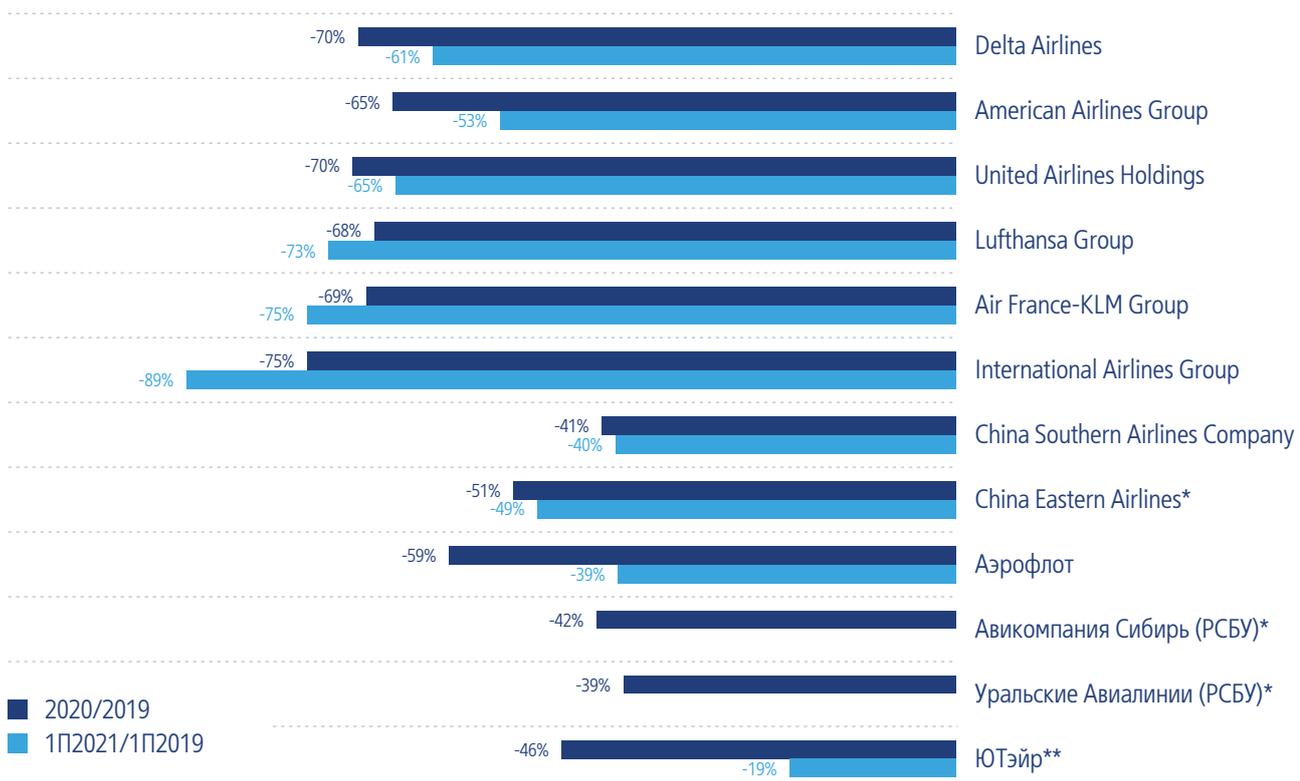


Рисунок 1. Динамика выручки от пассажирских перевозок отдельных авиакомпаний по сравнению с 2019 годом, в % г/г



Источник: данные авиакомпаний, ФНС России, расчеты ВТБ ИХ.

Несмотря на общее кризисное состояние отрасли, внутренние авиаперевозки в некоторых крупных странах продемонстрировали отскок уже во 2 квартале 2020 года, что было связано со смягчением карантинных мер и постепенным возобновлением бизнес-активности. К ним относятся Россия и Китай, которые уже в 3 квартале 2020 года достигли сопоставимого с 2019 годом уровня пассажирооборота, причем российскому авиарынку даже удалось выйти в положительную зону в августе-сентябре. В отличие от Китая, в котором наблюдаются

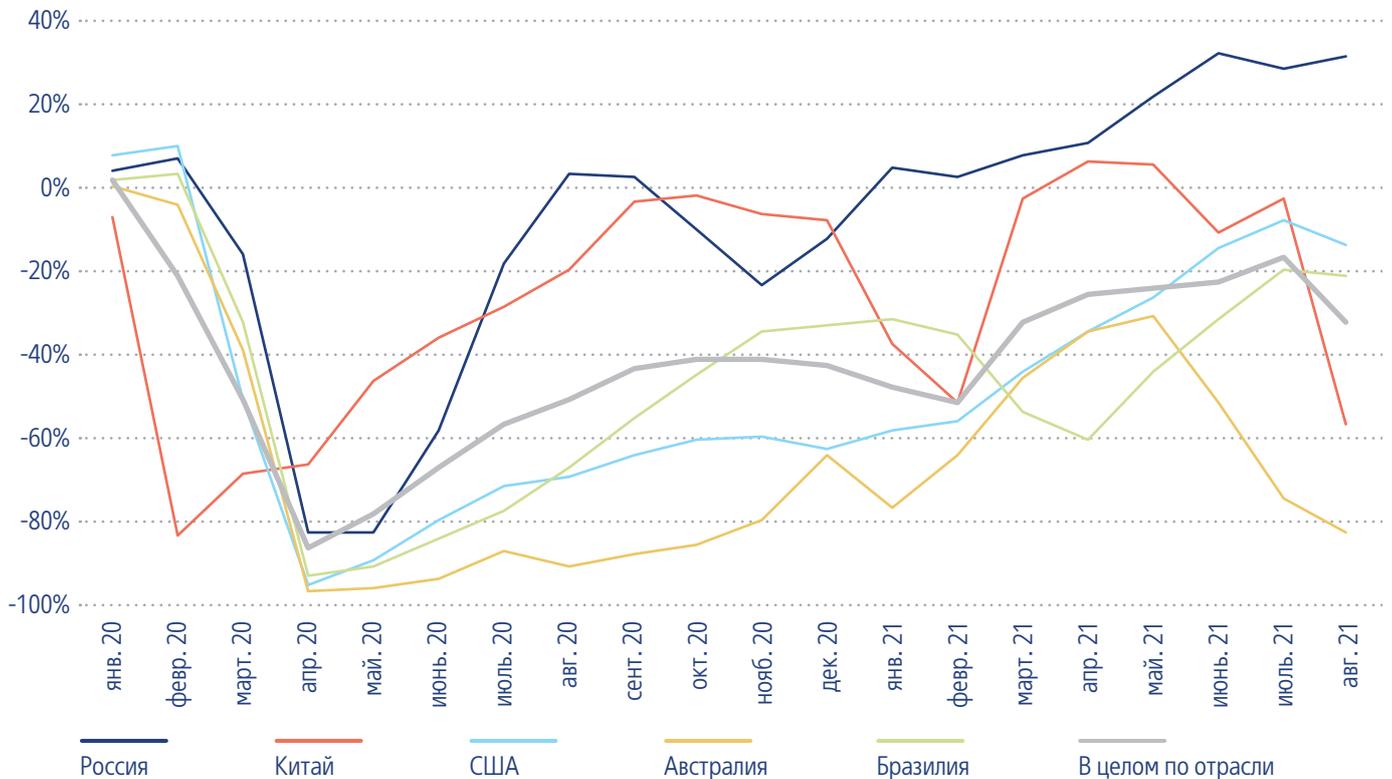
резкие «просадки» из-за ввода краткосрочных превентивных ограничительных мер, российский внутренний рынок весь 2021 год (январь–сентябрь) демонстрирует положительную динамику и уже превысил уровни 2019 года на 21% по объемам перевозок.² Такие страны как США, Австралия, Бразилия в рассматриваемый пандемийный период демонстрируют показатели ниже среднего по рынку, что связано с более жесткими и продолжительными ограничениями, а также высоким весом Китая в общемировой статистике (рис. 2).

² На основе данных Росавиации

* Динамика совокупной выручки авиакомпаний

** Без учета вертолетного бизнеса группы.

Рисунок 2. Динамика внутреннего пассажирооборота по странам мира, в % к соответствующему периоду 2019 года



Источник: IATA.

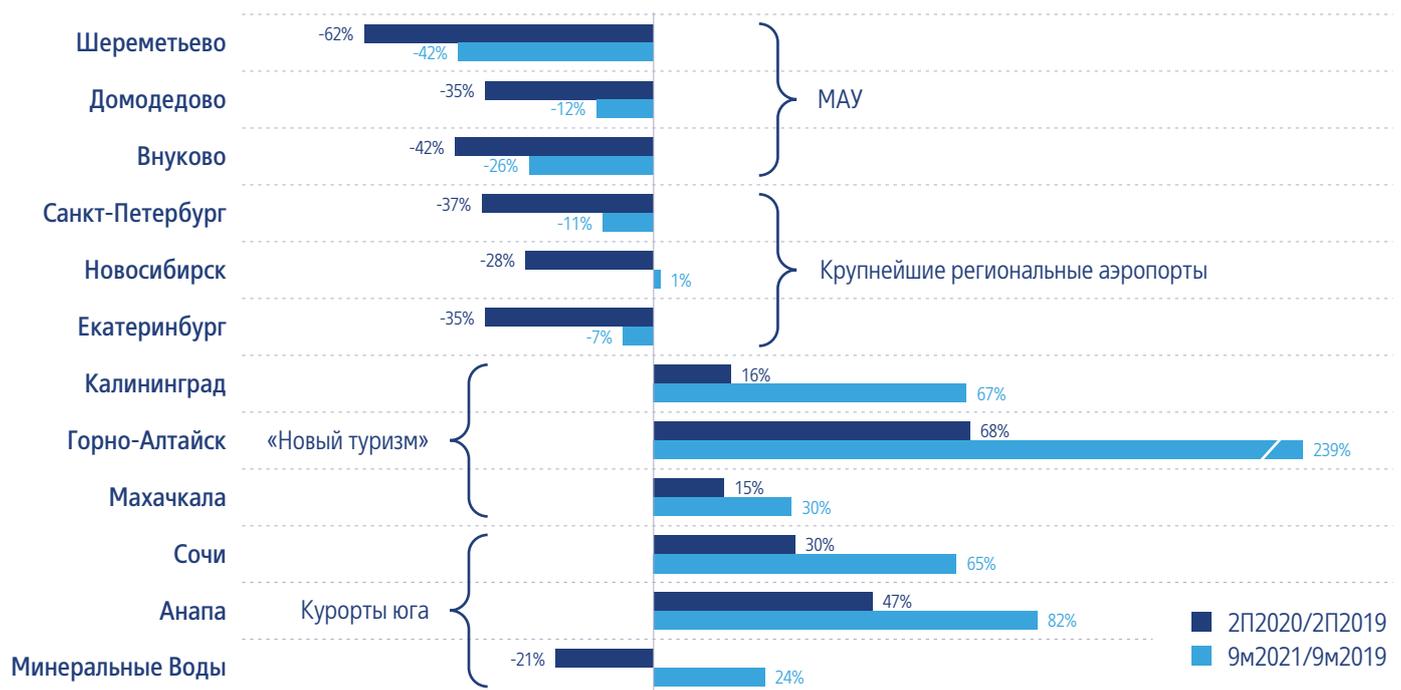
Отмена масштабных ограничительных мер в июне 2020 года совпала с периодом летних отпусков, в результате спрос на ряд внутренних направлений в России начал стремительно расти и уже во втором полугодии 2020 года превысил показатели 2019 года. В первую очередь это коснулось курортов черноморского побережья, что было вызвано недоступностью популярных зарубежных направлений для российских туристов. Высокая нагрузка на туристическую и транспортную инфраструктуру российского юга, последовавший скачок цен, а также нежелание определенной части населения проводить отпуск в регионах ЮФО по другим причинам привели к росту интереса к менее востребованным ранее,

но хорошо известным туристическим маршрутам. Яркие примеры – республики Алтай и Дагестан, Калининградская область, что подтверждается резко возросшим пассажиропотоком в аэропортах Горно-Алтайска, Махачкалы и Храброво. Летний сезон 2021 года стал самым удачным для перечисленных российских направлений: пассажиропоток в аэропортах вырос на десятки процентов по итогам 9 месяцев относительно аналогичных показателей 2019 года (рис. 3).

Аэропорты крупнейших городов России по-прежнему ощущают на себе негативное влияние сохраняющихся в той или иной мере ограничений. Особенно это касается московского авиационного узла и отдельных крупных региональных центров, так как они в большей степени зависят от деловой активности бизнеса и работы международного авиасообщения. Наименее благоприятная ситуация сохраняется в московских аэропортах Шереметьево и Внуково, что объясняется большей значимостью международного авиасообщения в структуре бизнеса, сформированной до пандемии. Аэропорт

Домодедово продемонстрировал большой рост пассажиропотока за счет внутренних направлений, в результате чего по итогам первых трех кварталов 2021 года сокращение показателя относительно 2019 года составило лишь 12% г/г, что сопоставимо с динамикой петербургского Пулково (рис. 3). В 2021 году аэропорты Новосибирска и Екатеринбурга демонстрируют уверенную восстановительную динамику, что в первую очередь связано с увеличением объема региональных перевозок в обход Москвы на фоне роста внутреннего туризма.

Рисунок 3. Динамика пассажиропотока в отдельных аэропортах России по сравнению с 2019 годом, в % г/г



Источник: Росавиация, расчеты ВТБ ИХ.

2019 год стал рекордным для отечественной авиации: российскими авиакомпаниями было перевезено свыше 128 млн пассажиров (+10,3% г/г), в том числе на международных линиях — более 55 млн пассажиров (+16,3% г/г), на внутренних — порядка 73 млн пассажиров (+6,2% г/г). Темпы роста сохранялись и в первом квартале 2020 года, вплоть до введения первых антиковидных ограничений. По итогам 2020 года было перевезено лишь 69 млн пассажиров (−46% г/г), падение на международных линиях составило 76,3% г/г, на внутренних — 23,1% г/г.

2. ПЕРСПЕКТИВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ И ПРОГНОЗ РОССИЙСКОГО РЫНКА

Прогноз российского рынка пассажирских авиаперевозок в среднесрочной перспективе осложнен рядом факторов. Если с 2014 года значительную долю неопределенности стали вносить геополитические аспекты взаимоотношений между странами, то сейчас к ним добавляются риски, связанные с распространением и прогрессивностью новой коронавирусной инфекции. Последствия этих факторов оказывают прямое влияние на показатели транспортного рынка России, что усугубляется падением реальных доходов населения.

Увеличение пассажирских перевозок с 2015 года во многом объясняется гибкой тарифной политикой авиакомпаний и активным развитием лоукост-сегмента. Так доля авиакомпании «Победа» – доминирующего лоукостера на российском рынке, выросла с 3,3% в 2015 году до 12,9% по итогам 9 месяцев 2021 года³. Сегодня, когда на авиакомпании оказывают давление резкое ухудшение их финансового состояния из-за снижения пассажиропотока, вновь

выросшие цены на авиатопливо, превышающие докризисные уровни, стремительный рост стоимости заемного финансирования и падение реальных доходов населения, именно такая бизнес-модель, нацеленная на существенное снижение издержек, выглядит наиболее жизнеспособной для авиакомпаний. В частности, второй по масштабу бизнеса игрок на российском рынке – S7 Group летом 2021 года объявил о создании новой авиакомпании, работающей по классической модели лоукостера, которая по планам начнет свою деятельность в 2022 году⁴.

Несмотря на нынешние условия, российский рынок сохраняет потенциал роста, связанный с развитием внутренней маршрутной сети авиаперевозок и восстановлением международного сегмента после снятия ограничений. Ожидается усиление воздушного сообщения в рамках программ развития внутреннего туризма как с аэропортами Черноморского побережья, Республики Крым

Рисунок 4. Динамика и прогноз российского рынка пассажирских авиаперевозок, млн человек



Источник: Росавиация, оценка ВТБ ИХ.

³ На основе данных Росавиации

⁴ <https://www.s7.ru/ru/news/S7-Group-prinyala-reshenie-o-sozdanii-novoy-aviakompanii-loukostera/>

и Кавказских Минеральных Вод, так и с регионами Сибири и Дальнего Востока, Калининградской областью, Республикой Карелия и другими регионами. К 2025 году мы ожидаем увеличение внутреннего пассажиропотока до 30–35% относительно показателей 2019 года, причём по итогам 2021 года он уже превысит докризисные значения.

Во многом прирост будет обеспечиваться за счет внутренних перевозок в обход Москвы дальностью свыше 1500 км — их доля в 2019 году составляла 14%, ожидается увеличение к 2025 году до 20%⁵ в первую очередь благодаря их субсидированию за счёт федерального бюджета в рамках постановлений Правительства РФ №1242 и №215. В настоящее время приоритет в субсидировании отдаётся маршрутам, где используются отечественные типы воздушных судов, а также маршрутам, обеспечивающим доступность Дальнего Востока, Республики Крым и Калининградской области. Частично субсидирование

осуществляется за счет средств региональных бюджетов. Согласно законопроекту «О федеральном бюджете на 2022 год и на плановый период 2023 и 2024 годов» планируется увеличить объем субсидий на поддержку внутренних авиаперевозок до 27,5 млрд рублей⁶, что окажет ощутимую поддержку сегменту. Однако стоит отметить, что в связи с влиянием COVID-19 на динамику и направления перевозок в целом необходима оптимизация действующих механизмов субсидирования, исходя из новых экономических реалий и поставленной задачи по созданию эффективной хабовой модели, в том числе увеличение срока предоставления субсидии по постановлению №1242 с 3 до 5 лет и оценка целесообразности продления субсидирования в прежних объёмах в летний сезон таких направлений как Сочи, Симферополь, Анапа и Калининград.

Рисунок 5. Результаты программ субсидирования воздушных перевозок в рамках Постановлений 1242 и 215 (федеральный бюджет)



Источник: Минтранс РФ, Федеральное агентство воздушного транспорта, ЦЭИ.

⁵ По оценке ЦЭИ

⁶ <https://www.interfax.ru/business/794810>

3. РАЗВИТИЕ ХАБОВОЙ МОДЕЛИ И АЭРОПОРТОВОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА ТЕРРИТОРИИ РОССИИ

Развитие региональных маршрутов в обход Москвы — одно из важнейших структурных изменений на российском рынке пассажирских авиаперевозок. В последние годы значительно возросло количество маршрутов из таких городов как Новосибирск, Екатеринбург, Ростов-на-Дону благодаря их базовым авиакомпаниям (S7 Airlines, Уральские авиалинии, Red Wings и Азимут), активно развивающим у себя хабовую модель. Так, в 2020 году в аэропорту Толмачёво (Новосибирск) было обслужено 1,37 млн трансферных пассажиров, что составило 29,6% от общего пассажиропотока⁷. Но по-прежнему более 75% пассажиропотока аккумулируют маршруты из Москвы, и около 25% потока через хабы МАУ является трансферным⁸.

Дальнейшее расширение маршрутной сети может происходить за счёт поддержки региональных и местных авиаперевозок на базе существующих и новых узловых аэропортов. Такими хабами могут стать Санкт-Петербург, Новосибирск, Екатеринбург, Ростов-на-Дону, Красноярск, Хабаровск или Владивосток, а также один из крупных региональных центров Приволжья (Самара, Казань, Уфа, а может и несколько из них); в перспективе — некоторые другие региональные центры. В результате может сформироваться до 8–10 крупных аэропортов-хабов. Эти аэропорты должны определяться по критериям величины пассажиропотока (в том числе транзитного), наличия возможности обслуживания любых типов ВС и равномерного покрытия такими аэропортами территории страны. Кроме того, в этих аэропортах должны концентрироваться

и международные маршруты, чтобы снизить нагрузку на Московский авиаузел и сделать поездки за рубеж более доступными для пассажиров во всех федеральных округах.

Система федеральных хабов должна дополняться сетью узловых аэропортов в опорных центрах — рассматривается вариант формирования до 55 таких аэропортов⁹, благодаря которым будет увеличена авиаподвижность на региональном уровне. Вероятно, эта цифра несколько оптимистична, однако полная реализация этих планов окажет позитивное влияние на развитие сегмента. Из любого малого аэропорта страны должна обеспечиваться связность на самолётах, предназначенных для местных воздушных линий, как минимум с одним узловым аэропортом, а также вертолётным транспортом с труднодоступными населёнными пунктами, где отсутствуют взлётно-посадочные полосы.

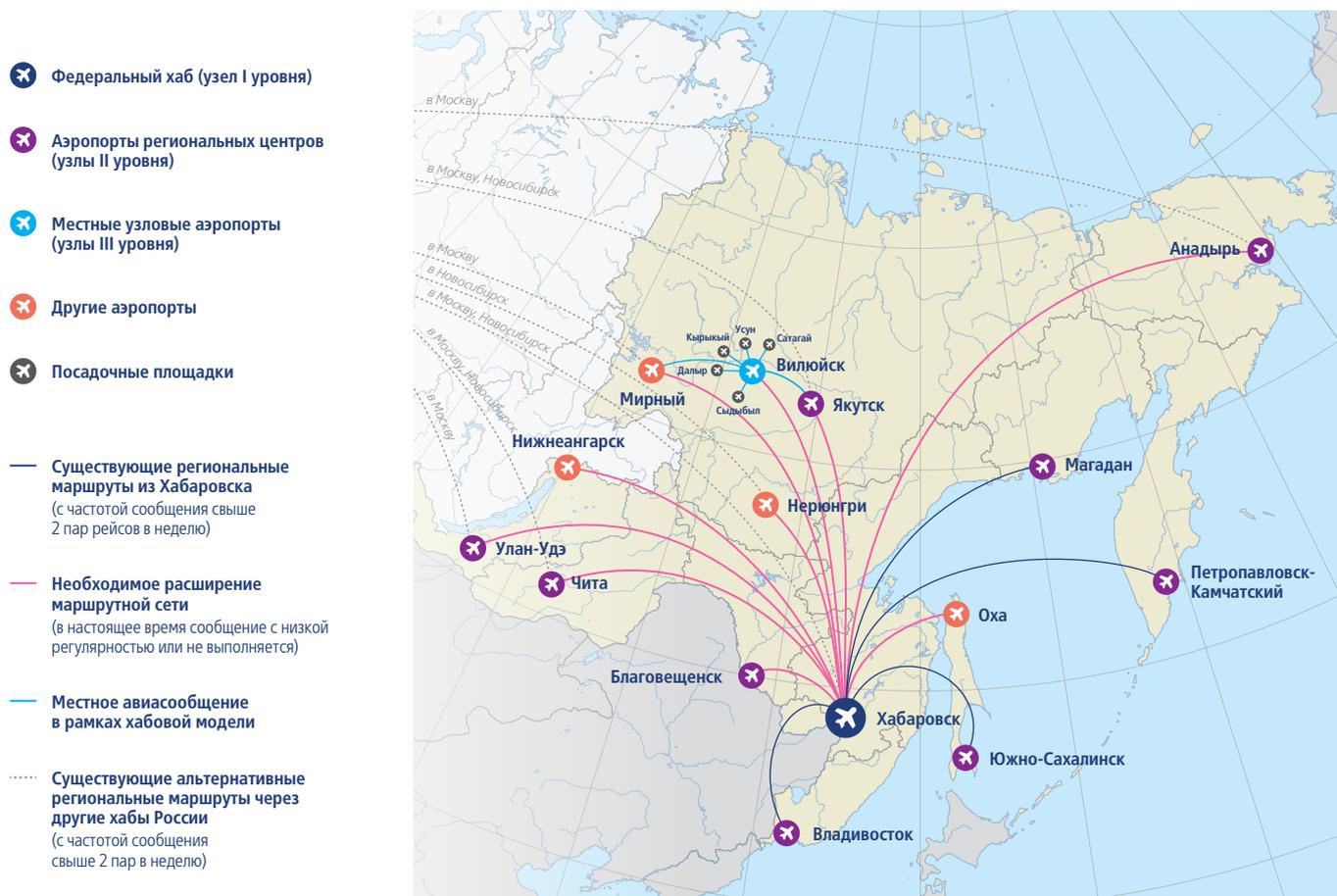
Рассмотрим потенциальное развитие данной модели на примере территории Дальнего Востока — самом крупном по площади федеральном округе с большим количеством труднодоступных для наземного транспорта населённых пунктов (рис. 6). В данном случае в качестве хаба указан Хабаровск, однако это является лишь одним из перспективных вариантов, а не однозначной позицией по поводу его статуса. Важной составляющей этой модели должно стать не наращивание числа прямых маршрутов с низкой интенсивностью перевозок между взаимоудалёнными городами, а концентрация маршрутов с высокой интенсивностью в ограниченном количестве пунктов.

⁷ <https://tolmachevo.ru/mediacenter/news/580892/>

⁸ Расчёты ЦЭИ на основе данных Транспортной клиринговой палаты, аэропортов Москвы

⁹ Согласно Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года.

Рисунок 6. Пример хабовой организации авиасообщения на территории ДФО¹⁰



В качестве показательного примера преимуществ хабовой модели можно привести маршрут между Магаданом и Благовещенском. Сегодня в среднем такая поездка отнимет около 20 часов при стоимости в 25 тыс. руб. При потенциальном пассажиропотоке на этом маршруте в 3 тыс. чел. обеспечение 6-часовой доступности будет экономить более

40 тыс. человеко-часов и около 60 млн руб. Создание хабовой модели на уровне страны целиком обеспечит миллиардные эффекты для населения в виде экономии на транспортных расходах и не меньшие по масштабам косвенные эффекты от экономии времени в пути.

¹⁰ Источник: предложения ООО «ЦЭИ» на основе данных авиакомпаний.

Рисунок 7. Сравнение маршрутов Магадан – Благовещенск¹¹

Пункт отправления	Время полёта	Пункт пересадки, время пересадки	Время полёта	Пункт назначения	Общее время полёта	Общая стоимость полёта	Общая протяжённость маршрута
Существующие варианты полёта:							
Магадан	2,5 ч.	Хабаровск 19 ч.	1 ч.	Благовещенск	22,5 ч.	19 000 руб.	2 200 км
Магадан	2,5 ч.	Москва 2,5 ч.	7,5 ч.	Благовещенск	18 ч.	31 000 руб.	11 500 км
Магадан	5,5 ч.	Новосибирск 11,5 ч.	4,5 ч.	Благовещенск	21,5 ч.	34 500 руб.	6 900 км
Перспективный вариант полёта при организации хабовой модели:							
Магадан	2,5 ч.	Хабаровск 2,5 ч.	1 ч.	Благовещенск	6 ч.	8 000 руб.	2 200 км

За последние десять лет более 200 млрд руб. было вложено в строительство и реконструкцию крупных региональных аэропортов, таких как Пулково (Санкт-Петербург), Платов (Ростов-на-Дону), Курумоч (Самара), Емельяново (Красноярск) и ряда других. Заметную роль в этом процессе играют частные инвестиции крупных холдингов – «Аэропорты Регионов», «Новпорт», «Базэл Аэро» (с 2021 года – ООО «Аэродинамика»), «ВТБ Инфраструктурный Холдинг». В 2020 году на реконструкцию и строительство аэропортовых комплексов направлено 26,4 млрд руб. бюджетных средств, в том числе на Дальнем Востоке – 14,1 млрд руб. Эти средства выделялись в рамках утверждённого Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры до 2024 года (КПМИ) и отводились как на крупные узловые аэропорты, такие как Новосибирск и Минеральные Воды, так и на небольшие региональные аэропорты – Верхневилуйск, Тында, Полярный, Нерюнгри, Жиганск и другие.

Открытые в последнее десятилетие аэропорты Бованенково и Талакана были приурочены к разработке нефтегазовых месторождений, аэропорт Сабетты – для обеспечения масштабного проекта «Ямал СПГ». Во многом в эту логику вписывается и открытый в сентябре 2021 года аэропорт Тобольска (в данном случае основным интересантом можно считать «СИБУР-Холдинг»). Строительство аэропортов Платов (Ростов-на-Дону) и Гагарин (Саратов) преследовало цель переноса инфраструктуры из центра городов. Но открытие новых аэропортов также требуется в периферийных регионах Российской Федерации, в частности, в Арктической зоне и на Дальнем Востоке, где авиационный транспорт в местных перевозках фактически является безальтернативным и обеспечивает исключительно социальную функцию.

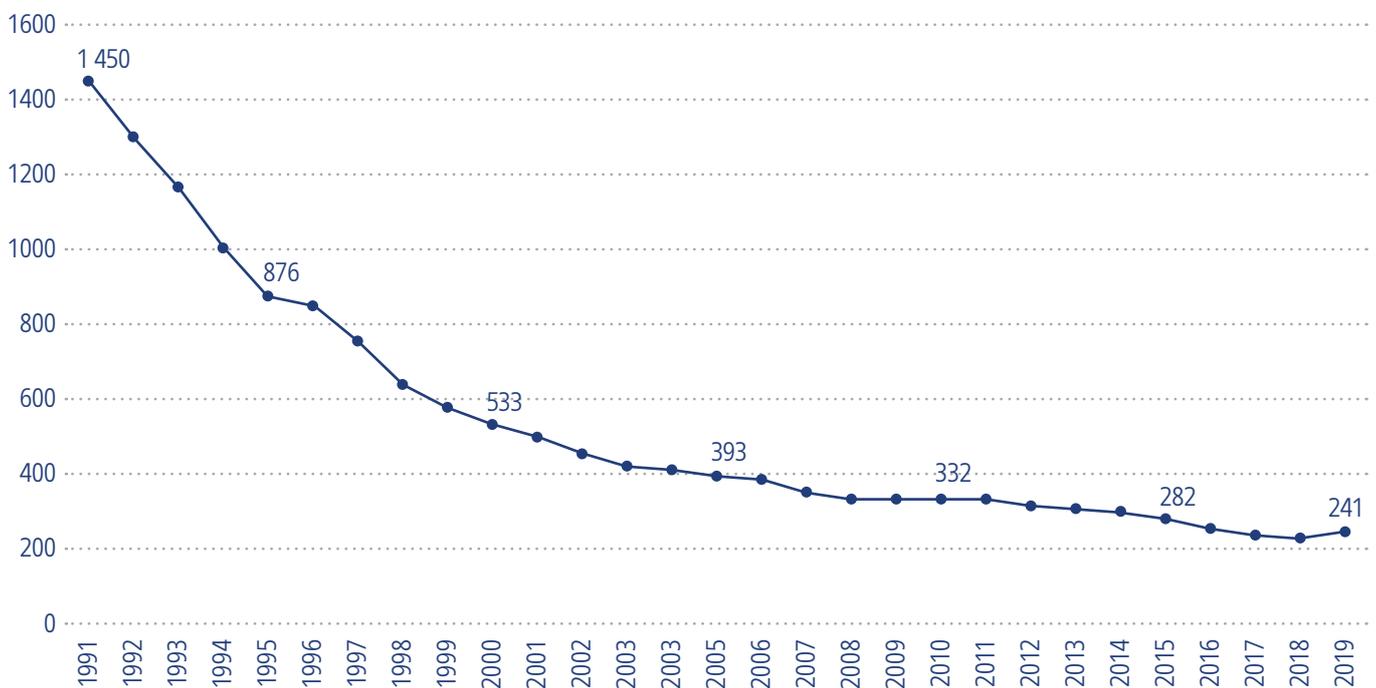
¹¹ Источник: данные авиакомпаний (заявленное время полёта, фактические тарифы в эконом-классе за период апрель-май 2021 года), расчеты ЦЭИ

¹² На основе ведомственных и федеральных программ Правительства РФ и ФОИВ.

Для обеспечения транспортной доступности на местном уровне необходимо решить накопленные инфраструктурные проблемы. С 1992 года количество аэропортов в России сократилось почти в 4 раза, в первую очередь это коснулось малых аэропортов. Актуальной является проблема не только недостатка аэропортов, но и парка ВС для местных маршрутов –

вертолётного транспорта и лёгких самолётов с вместимостью до 20 кресел, а также пилотов и обслуживающего персонала для такой техники. Поэтому помимо субсидирования регионального авиасообщения, необходимо уделять не меньше внимания аэропортовой инфраструктуре.

Рисунок 8. Количество действующих аэропортов в РФ



Источник: Государственный реестр аэродромов и вертодромов гражданской авиации Российской Федерации.

Действующей редакцией Комплексного плана предусмотрена реконструкция около 60 аэропортов до 2024 года. Однако некоторые потенциально крупные авиаузлы не попадают в данную программу и остаются без государственной поддержки, что может негативно сказаться на развитии маршрутной сети и создании эффективной хабовой модели в России. В связи с этим будет целесообразно рассмотреть включение пула аэропортов (преимущественно

региональных центров) как в действующую программу до 2024 года, так и в перспективную на период 2025–2030 гг. Реализация мероприятий по развитию аэропортов ряда региональных центров будет способствовать росту авиаподвижности населения, доступности авиаперевозок, сокращению времени в пути, увеличению количества маршрутов и частоты рейсов, минуя Москву.

4. ЭФФЕКТЫ ОТ РОСТА АВИАЦИОННОЙ ПОДВИЖНОСТИ

Формирование разветвлённой маршрутной сети внутренних регулярных авиалиний в России приведет к возникновению широкого спектра социально-экономических эффектов. Авиация обеспечивает самую быструю связность в транспортной сети, что делает ее незаменимой для развития бизнеса и поддержания эффективного и быстрого сообщения, в том числе для труднодоступных районов, где она является безальтернативным видом транспорта. По расчетам IATA, в мире на каждого занятого в авиаотрасли создается как минимум еще 1 рабочее место в смежных отраслях и более 4 рабочих мест по экономике в целом, особенно в туристической отрасли. Каждый доллар добавленной стоимости в авиаотрасли создает еще 3 доллара в экономике. Подобные мультипликаторы справедливы и для России.

По нашим оценкам, основные результаты деятельности субъектов авиаотрасли пересекаются в таком показателе как авиационная подвижность населения, сочетающем в себе параметры пассажиропотока, который определяется различными факторами социально-экономического развития регионов (в первую очередь уровнем доходов), уровнем безопасности, развитостью аэропортовой сети и сети маршрутов. Рост авиационной подвижности способствует развитию экономики, туризма и созданию рабочих мест. С учетом прогноза роста авиационной подвижности через аэропорты РФ и прогнозной динамики численности населения страны в результате реализации всех принципов, заложенных в хабовой модели, коэффициент авиационной подвижности¹³ (рассматривается совокупный коэффициент, включающий внутренние и международные перевозки) Ка значительно вырастет¹⁴:

- 2019 год: Ка = 0,88;
- 2020 год: Ка = 0,47 (кризис, связанный с пандемией);
- 2025 год: Ка = 1 (за счет роста внутренних перевозок и восстановления международных перевозок);
- 2030 год: Ка = 1,3 (рост перевозок, включая международные);
- 2035 год: Ка = 1,55.

По оценке ЦЭИ совокупная выручка российских авиакомпаний от осуществления внутренних перевозок (по состоянию на 2019 год) составляет порядка 700–800 млрд руб. Указанный рост авиационной подвижности позволит увеличить ее до 1,1–1,2 трлн руб. к 2030 году без учета инфляционного роста цен на авиабилеты.

Но эффекты от авиаперевозок намного шире, чем отраслевые. По оценке ЦЭИ в России как минимум 20% авиапассажиров в рамках внутренних перелетов являются туристами, и это статистика доковидного периода. Учитывая значительный рост популярности российских курортов и ключевых туристических мест (Северный Кавказ, озеро Байкал, Алтай, Камчатка, Калининград и т. д.) в 2020–2021 гг., увеличение объемов субсидий на межрегиональные рейсы, а также программу туристического кешбэка (при ее продлении), эта доля может достичь 30% уже в ближайшие несколько лет, что будет естественным образом создавать спрос на туристические и связанные услуги.

Кроме того, российские авиакомпании – основной покупатель российских самолетов, как существующих, так и перспективных. Развитие хабовой модели увеличит спрос на российские воздушные суда (вследствие проводимой государственной политики по стимулированию использования отечественных судов).

¹³ Авиационная подвижность населения в году t (АПН t) определяется по формуле: $АПНt = Pt/Чt$, где: Pt - перевозки пассажиров гражданской авиацией в году t , человек; $Чt$ - численность населения в году t , человек.

¹⁴ Оценка ЦЭИ, ВТБ ИХ.



+7 495 960 99 99

+7 495 287 68 38

WWW.VTBINFRA.RU