УДК 311; 519.2

JEL O33, O18, R41

DOI: 10.17213/2312-6469-2020-3-107-117

РАЗВИТИЕ ВНУТРЕННЕГО ТУРИЗМА С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ ВОЗМОЖНОСТЕЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ¹

© М.Ю. Архипова*, В.Е. Афонина**, Д.И. Ледова* 2020

* *Национальный исследовательский университет
«Высшая школа экономики», г. Москва, Россия*

** *МГИМО (МИД) России, Одинцовский филиал,
г. Одинцово, Россия*

В исследовании представлены результаты статистического анализа структуры и динамика основных показателей развития внутреннего туризма России и рынка гражданских авиаперевозок. Показано, что именно гражданские авиаперевозки могут послужить позитивным фактором увеличения проходной способности туристических объектов, с одной стороны, а с другой – повысить загруженность внутренних авиаперевозок за счет туристического пассажиропотока. Туристические объекты в России быстро развиваются, однако нуждаются как в прямой поддержке за счет субсидирования из различных источников финансирования, особенно нарождающиеся новые небольшие частные музеи, так и косвенной – за счет развития внутренних авиаперевозок и поддержания стоимости таких полетов на доступном для российских граждан уровне. С целью сегментации регионов России по привлекательности развития туристической отрасли с использованием методов многомерной кластеризации объектов были выделены однородные группы регионов. Полученные результаты могут представлять значительный интерес, как для потенциальных инвесторов туристической индустрии, так и для граждан России, планирующих свои выходные дни с целью посещения туристических объектов.

Ключевые слова: статистический анализ, внутренний туризм, авиаперевозки, пассажирооборот.

DEVELOPMENT OF DOMESTIC TOURISM USING POSSIBILITIES OF CIVIL AVIATION

© M.U. Archipova*, V.E. Afonina** 2020

¹ Работа выполнена при финансовой поддержке гранта РФФИ №18-010-00564 «Современные технологии и социально-экономические последствия развития цифровых технологий в России».

*National Research University Higher School of Economics,
Moscow, Russia*

***Moscow State Institute of International Relations (University)
of the Ministry of Foreign Affairs of the Russian Federation
(MGIMO University), Odintsovo, Russia*

The study presents the results of statistical analysis of the structure and dynamics of the main indicators of development of domestic tourism in Russia and the civil air transport market. It is shown that civil air transport can serve as a positive factor in increasing the throughput capacity of tourist facilities, on the one hand, and on the other – to increase the load of domestic air transport due to tourist passenger traffic. Tourist facilities in Russia are developing rapidly, but they need both direct support through subsidies from various sources of funding, especially emerging small private museums, and indirect support through the development of domestic air transport and maintaining the cost of such flights at a level accessible to Russian citizens. For segmentation of Russian regions according to the attractiveness of the tourism industry development using methods of multidimensional clustering of objects, homogeneous groups of regions were identified. The results obtained may be of considerable interest both for potential investors in the tourism industry and for Russian citizens who plan their days off to visit tourist sites.

Keywords: *statistical analysis, domestic tourism, air transportation, passenger turnover.*

Введение

Развитие внутреннего туризма является одной из приоритетных задач, стоящих перед Россией. В 2019 г. принята Концепция федеральной целевой программы «Развитие внутреннего и въездного туризма в Российской Федерации (2019–2025 гг.)»¹. Данная Концепция разработана на базе организационно-методических основ и результатов реализации федеральной целевой программы «Развитие внутреннего и въездного туризма в Российской Федерации на период с 2011 по 2018 гг.», утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 2 августа 2011 г. № 644 «О федеральной целевой программе "Развитие внутреннего и въездного туризма в Российской Федерации (2011–2018 гг.)"». Ее стратегические направления согласуются с Концепцией долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 г., утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 17 ноября 2008 г. № 1662-р, и со Стратегией развития туризма в Российской Федерации на период до 2020 г., утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 31 мая 2014 г. № 941-р, а порядок ее формирования соответствует Федеральному закону «О стратегическом планировании в Российской Федерации». Программа будет являться одним из инструментов реализации государственной политики в сфере туризма на период 2019–2025 гг., в частности государственной программы Российской

¹<https://www.russiatourism.ru/upload/iblock/b6a/%D0%9A%D0%BE%D0%BD%D1%86%D0%B5%D0%BF%D1%86%D0%B8%D1%8F.pdf>

Федерации «Развитие культуры и туризма на 2013–2020 годы», утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 15 апреля 2014 г. № 317 «Об утверждении государственной программы Российской Федерации «Развитие культуры и туризма» на 2013–2020 годы».

Вместе с тем Россия переживает непростую экономическую ситуацию, в связи с чем российский рынок выездного туризма находится в состоянии спада. На это повлиял ряд факторов, среди которых: разница курса валют, снижение уровня и качества жизни населения вследствие финансового кризиса в России, введенных секционных мер, банкротство ряда туристических фирм, недостаточно развитая инфраструктура. Указанные проблемы во многом привели к снижению туристического потока. Однако спрос на туристские услуги внутри страны постоянно растет.

Согласно многочисленным исследованиям туристический потенциал в России довольно обширный и недостаточно загруженный. Так, среднегодовой коэффициент загрузки составляет чуть более 40%. В настоящее время наибольшая загрузка характера для гостиниц Москвы, Санкт-Петербурга, а также санаторно-курортных учреждений Краснодарского и Ставропольского краев, Калининградской области. Значительная часть материальной базы указанных средств размещения нуждается в капитальном ремонте, модернизации или функциональной реконструкции.

Основные тенденции в туристском спросе на рынке внутреннего туризма заключаются в сохранении приоритетов на традиционные виды отдыха – пляжный на юге России, круизный в Поволжье, оздоровительный и горнолыжный. Однако постепенно возвращается интерес к культурно-познавательному туризму, разновидностям специализированного, событийного и экологического туризма.

Большую лепту в развитие внутреннего туризма может внести развитие транспорта, включая гражданские внутренние перевозки.

Роль гражданской авиации в современном мире обеспечивается следующими причинами:

- авиаперевозки обеспечивают мобильность населения внутри страны. Это особенно важно для государств с большими территориями, которой непосредственно является наша страна. Таким образом, формируется территориальная целостность и единство экономического пространства;

- авиация способствует интеграции с внешним миром, развитию международной торговли. Все это положительно сказывается на состоянии экономики страны.

Большинство научно-исследовательских работ по гражданской авиации посвящено изучению региональной гражданской авиации, так как развитие региональных аэропортовых сетей является значимым для развития экономики страны в целом. Исследование взаимосвязи региональных пассажирских авиаперевозок и социально-экономических характеристик обычно проводится с использованием данных временных рядов с помо-

щью двухэтапной регрессии методом наименьших квадратов (Fleming K., Ghobrial A., 1994). Ученые приходят к выводу, что спрос на авиаперевозки неэластичен в отношении расходов на туризм, а наличие хаба увеличивает спрос на авиаперелеты. Также частота полетов является значительной переменной предложения, которая генерирует увеличение регионального трафика для авиакомпаний.

Интерес представляют и эмпирические исследования наличия краткосрочной и долгосрочной причинно-следственной связи между региональной авиацией и экономическим ростом. Так, например, в работе Douglas Baker, Rico Merkert 2015 года на основе анализа годовых данных 88 региональных аэропортов Австралии за период с 1985 по 2010 гг. установлена значимая связь между развитием региональных аэропортов и экономическим ростом, который со своей стороны непосредственно влияет на развитие регионального воздушного транспорта.

Отечественный рынок пассажирских авиаперевозок моделируется в работе А.О. Томаева и А.С. Каукина (Томаев, Каукин, 2018). В качестве теоретической модели используется система одновременных уравнений (спрос-предложение). Результаты оценки модели по данным внутреннего рынка за 2013 г. показывают, что спрос более чувствителен к изменениям тарифов на авиаперевозки, чем предложение. Также, по оценкам, спрос растет с увеличением численности населения и доходов домохозяйств, а также в периоды повышенной туристической активности. Рост аэропортовых и аэронавигационных сборов существенно снижает предложение авиакомпаний.

Интерес представляют и работы, посвященные возможности использования цифровых технологий, включая мобильные приложения, для выбора тех или иных туристических услуг и направлений (Архипова М.Ю., Сиротин В.П., Лайкова А.М., 2018).

Современный рынок авиаперевозок в России

Развитие современного российского рынка гражданских авиаперевозок берет свое начало в 1990-х гг. после распада СССР и с началом становления рыночной экономики в стране. В начале 1990-х единственная авиакомпания в СССР «Аэрофлот – Советские авиалинии» претерпела реструктуризацию. Особенностью развития российского рынка авиаперевозок является то, что изначально все авиакомпании образовались на базе «Аэрофлота». После распада «Аэрофлота – Советские авиалинии» образовалось 393 авиакомпании, однако парк некоторых не превышал двух единиц самолетов. Поэтому такие авиакомпании быстро покинули рынок. Другими словами, в России рынок авиаперевозок сформировался не в результате конкурентной борьбы, как это было на Западе, а на основе сложившейся конъюнктуры, так как первые авиакомпании образовались на базах бывших территориальных управлений гражданской авиации. Этот факт, в

свою очередь, ограничил возможности для соревновательной модели развития российского рынка авиауслуг.

Формирование современного рынка авиаперевозок началось в суровых условиях, сопровождавшихся гиперинфляцией и сократившимися доходами населения. В результате тарифы на авиаперевозки возросли, а объемы пассажирских авиаперевозок резко упали на 48% в 1992 г. по сравнению с предыдущим годом. Далее сокращение пассажиропотока продолжилось вплоть до 2000 г., когда показатель начал постепенно восстанавливаться.

Пассажиропоток российских авиакомпаний на внутренних авиалиниях в 2000-е гг. увеличивается практически ежегодно (за исключением 2009 г.): с 21,8 млн. пассажиров в 2000 г. до 116,2 млн. пассажиров в 2018 г. Среднегодовые темпы восстановительного роста (после кризисной рецессии 1990-х годов) в 2000–2018 гг. составили 9,79%. Однако шоковый характер кризиса в 2008 г. негативно отразился на показателях гражданской авиации, произошел спад объема пассажирских авиаперевозок: впервые с 2000 г. показатель объема пассажирских перевозок сократился на 9,4% (рис. 1).

Отдельно стоит отметить, что, несмотря на общую стагнацию экономики РФ в 2012–2013 гг., рынок авиаперевозок наращивал свою мощь: темпы роста пассажирооборота в среднем составляли 16,2%. В структуре пассажирских авиаперевозок по видам сообщения на протяжении рассматриваемого периода с 1992 по 2018 гг. в большинстве своем преобладали внутренние перевозки.

Рис. 1. Динамика пассажиропотока в России с 1992 по 2018 гг.

Источник: Росавиация, ФСГС, расчеты авторов.

Однако с 2012 по 2014 гг. количество пассажиров, путешествующих за рубеж, стало превалировать, составляя в среднем 52% от всех перевезенных пассажиров за год (табл. 1).

Таблица 1

Структура пассажирских перевозок по видам сообщения
в 2012-2014 гг.

Показатель работы по видам сообщений	Январь–декабрь 2012	Январь–декабрь 2013	Январь–декабрь 2014
Перевозки пассажиров	100%	100%	100%
в том числе:			
Международные перевозки	52,2%	53,6%	50,3%
из них:			
между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ	43,3%	44,4%	42,6%
между Россией и странами СНГ	8,9%	9,2%	7,8%
Внутренние перевозки	47,8%	46,4%	49,7%

Источник: данные Росавиации.

Причем рост объема международных пассажирских перевозок происходил в основном за счет увеличения количества перевезенных пассажиров на рейсах между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ. Это объясняется увеличением количества прямых рейсов из региональных аэропортов за рубеж на популярных туристических направлениях, а также за счет роста пассажиропотока через Московский авиационный узел и город Санкт-Петербург. Занятость пассажирских кресел на международных рейсах превышала 80%.

В 2010–2014 гг. благосостояние граждан восстановилось после кризисных 2008–2009 гг., что отразилось на увеличении пассажиропотока. Начиная с 2014 г. доля внутренних перевозок начала возрастать. На текущий момент 60% перевезенных пассажиров приходится на внутренние перевозки.

Экономический спад 2015–2016 гг. привел к сокращению рынка авиаперевозок. Кроме того, произошли изменения в структуре рынка. Так, население стало выбирать более дешевые альтернативы транспорта (поезда, автобусы и т.д.) и направления перевозок. Впервые с 2009 г. в 2015 г. произошел спад пассажиропотока: с 93,18 млн. пассажиров в 2014 г. до 92,07 млн. пассажиров в 2015 г. Такое падение можно объяснить уменьшением количества авиаперевозок в страны дальнего зарубежья, которое частично было компенсировано ростом внутренних перевозок. Однако в

2016 г. темпы роста пассажирских авиаперевозок также остались отрицательными (–3,81%).

Экономическое состояние транспортной отрасли в сфере гражданской авиации играет важную роль в формировании стабильных высококонкурентных внутренних рынков, повышении инвестиционной и деловой привлекательности страны. Состояние транспортной отрасли в 2018 г. в сфере гражданской авиации может характеризоваться интенсивным восстановительным ростом отрасли, начавшемся в 2017 г.

По данным Росавиации, в 2018 г. российские авиакомпании перевезли 116,2 млн. пассажиров (+10,6%), в том числе на международных маршрутах – 47,4 млн. пассажиров (+11,5%), на внутренних – 69,8 млн. пассажиров (+10%).

По итогам 2018 г. пассажирооборот гражданской авиации составил 286,9 млрд. пасс. км (+10,6%). Рост пассажирооборота обусловлен в первую очередь ростом пассажирооборота на авиарейсах между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ до 144,4 млрд. пасс. км (+11,6%). Пассажирооборот на маршрутах между Россией и странами СНГ также увеличился на 6,4 % и составил 16,5 млрд. пасс. км (рис. 2).

Ведущие авиакомпании, которые на протяжении многих лет демонстрировали стабильные и высокие рейтинги, в 2018 г. укрепили свои позиции. Это авиакомпании группы «Аэрофлот», «Сибирь», «Уральские авиалинии», «ЮТэйр» и др. Пять лидеров отрасли («Аэрофлот», «Сибирь», «Россия», «Уральские авиалинии», «ЮТэйр») перевезли в 2018 г. 64% общего пассажиропотока в отрасли (рис. 3).

Рис. 2. Динамика пассажирооборота в РФ в 2017–2018 гг., млрд. пасс. км.

Источник: Росавиация, расчеты авторов

Рис. 3. Структура рынка авиаперевозок среди крупнейших авиакомпаний (%)

Источник: Росавиация, расчеты авторов.

Среди аэропортов Московского авиационного узла (МАУ) Шереметьево, где в 2018 г. было обслужено 45,3 млн. пассажиров (+14,4%), имеет самые впечатляющие результаты. Во Внуково было обслужено 21,4 млн. пассажиров (+18,4%), в Домодедово – 29,4 млн. человек (–4,1%). Снижение пассажиропотока в аэропорту Домодедово связано с переходом ряда иностранных авиакомпаний на другие аэропорты МАУ.

Привлекательность регионов России по развитию туристических объектов и авиа структуры

Большое значение для развития туристической отрасли имеет развитая транспортная инфраструктура региона, позволяющая добраться до туристических объектов, и численность населения, постоянно проживающего на территории.

С целью сегментации регионов России по привлекательности развития туристической отрасли с использованием методов многомерной кластеризации объектов были выделены однородные группы регионов. Отметим, что на предварительном этапе исследования их из широкого спектра показателей, характеризующих уровень социально-экономического развития региона, было отобрано три показателя, удовлетворяющих предпосылкам использования того или иного алгоритма кластеризации данных и представленных в табл. 3.

В результате применения методов многомерной классификации и сопоставления полученных результатов с точки зрения их интерпретируемости и адекватности полученных результатов позволило выделить 4 однородные группы регионов, представленных в табл. 3.

Таблица 2

Показатели, отобранные для проведения анализа

№ п/п	Показатель	Расшифровка
1	X_1	ВРП на душу населения, тыс. руб
2	X_2	площадь территории субъекта, тыс. кв. км;
3	X_3	протяженность автомобильных дорог общего пользования федерального, регионального или межмуниципального и местного значения, км.

Таблица 3

Разбиение регионов на кластеры

1 кластер	Краснодарский кр., Свердловская обл., Новосибирская обл., Красноярский кр., Республика Татарстан, Республика Башкортостан, Ростовская обл., Самарская обл., Ставропольский кр., Иркутская обл., Челябинская обл., Пермский кр., Республика Дагестан, Волгоградская обл., Нижегородская обл., Оренбургская обл., Кемеровская обл., Воронежская обл., Саратовская обл., Алтайский кр.
2 кластер	Республика Крым, Хабаровский кр., Приморский кр., Чкутия, Калининградская обл., Мурманская обл., Омская обл., Архангельская обл., Республика Коми, Томская обл., Амурская обл., Астраханская обл., Белгородская обл., Забайкальский кр., Удмуртская Республика, Чеченская Республика, Кировская обл., Ульяновская обл., Чувашская Республика, Вологодская обл., Пензенская обл., Липецкая обл., Курская обл., Тамбовская обл., Брянская обл., Калужская обл., Ярославская обл., Владимирская обл., Смоленская обл.
3 кластер	Тюменская обл.
4 кластер	Республика Северная Осетия, Республика Бурятия, Республика Ингушетия, Кабардино-Балкарская Республика, Республика Хакасия, Курганская обл., Республика Мордовия, Ивановская обл., Республика Карелия, Псковская обл., Костромская обл.

В 1-й кластер попали регионы с наибольшей численностью населения, а также регионы, являющиеся популярными туристическими направлениями (Краснодарский край, Республика Татарстан и другие регионы).

Основу 1-го кластера составляют регионы Приволжского и Сибирского федеральных округов. Второй кластер – самый многочисленный – преимущественно представляет собой регионы центральной и северо-западной частей России, то есть регионы средней удалённости от Москвы с развитой сетью автомобильных трасс и железнодорожных путей. Жители таких регионов зачастую предпочитают наземный транспорт воздушному. В 3-й кластер попала только Тюменская область, включающая 2 автономных округа (Ханты-Мансийский и Ямало-Ненецкий). Эта область, где особенно развита добыча нефти, отрасль нефтепереработки, нефтегазохимии, машиностроения. Тюменская область принимает активное участие в ми-

грационных процессах, предоставляя приезжим места для трудоустройства и являясь транзитным пунктом миграции иностранных граждан. В 4-й кластер вошли регионы со слабо развитой аэропортовой инфраструктурой и низкой численностью населения.

Заключение

Таким образом, в работе показана важность развития внутреннего туризма, который в России имеет значительный потенциал роста. Однако недостаточная осведомленность населения России о возможностях внутреннего туризма, с одной стороны, недостаточная развитость транспортной инфраструктуры, с другой стороны, тормозит развитие внутреннего туризма. Одним из путей решения данной проблемы является развитие гражданской авиации в части внутренних авиаперевозок, что позволит жителям России осуществлять весь спектр туристических направлений, включающих культурно-познавательный туризм, разновидности специализированного, событийного и экологического туризма.

Полученные результаты могут представлять значительный интерес, как для потенциальных инвесторов туристической индустрии, так и для граждан России, планирующих свои выходные дни с целью посещения туристических объектов.

Литература

1. Анохина Ю.А. Особенности развития российского рынка пассажирских авиаперевозок на современном этапе // Научный вестник МГТУ ГА. – 2006. – № 104.
2. Архипова М.Ю., Сиротин В.П., Лайкова А.М. Медиа-факторы как детерминанты посещаемости сайта компании // Статистика – язык цифровой цивилизации: сборник докладов II Открытого российского статистического конгресса. В 2-х томах. – 2018. – С. 433-439.
3. Колясников В.А. Государственное регулирование в гражданской авиации: поиск методов затягивается // Транспорт Российской Федерации. Журнал о науке, практике, экономике. – 2012. – № 1.
4. Мхитарян В.С., Архипова М.Ю., Дуброва Т.А., Миронкина Ю.Н., Сиротин В.П. Анализ данных: учебник для академического бакалавриата. Сер. 58 Бакалавр. Академический курс (1-е изд.). – М.: Издательство Юрайт, 2017. – 490 с.
5. Соболев Л.Б. Региональная авиация России // Экономический анализ: теория и практика. – 2018. – №1 (472).
6. Томаев А.О., Каукин А.С. Моделирование рынка внутренних российских пассажирских авиаперевозок // Управленческое консультирование. 2018. № 4 (112).
7. Chi J. A cointegration analysis of bilateral air travel flows: The case of international travel to and from the United States // Journal of Air Transport Management. – 39 (2014). – P. 41–47.
8. Fleming K., Ghobrial A. An analysis of the determinants of regional air travel demand // Transportation Planning and Technology. – 1994. – Vol. 18, N 1. – P. 37–44.
9. Kulendran N. and Witt S. F. Leading indicator tourism forecasts. Tourism Management. – 2003. – 24 (5). – P. 503–510.
10. Swan W. Forecasting Air Travel with Open Skies. Seabury Airline Planning Group. 2008.
11. «Воздушный кодекс Российской Федерации» от 19.03.1997 № 60-ФЗ (ред. от 03.08.2018) (с изм. и доп., вступ. в силу с 14.08.2018).

12. Приказ ФСБТ РФ от 15.05.2000 № 125 (ред. от 03.03.2005) «Об аэронавигационных и аэропортовых сборах за обслуживание воздушных судов иностранных эксплуатантов в воздушном пространстве и аэропортах Российской Федерации».
13. Приказ Минтранса РФ от 02.10.2000 № 110 (ред. от 23.11.2009) «Об аэронавигационных и аэропортовых сборах, тарифах за обслуживание воздушных судов в аэропортах и воздушном пространстве Российской Федерации».
14. Международная организация гражданской авиации (International Civil Aviation Organization) [www.icao.int].
15. Деловой авиационный портал [ato.ru].

Поступила в редакцию

13.04.2020

Архипова Марина Юрьевна – доктор экономических наук, профессор кафедры статистических методов, отделение статистики, анализа данных и демографии Национального исследовательского университета – Высшая школа экономики, г. Москва, Россия.

Archipova Marina Yu. – professor of Subdepartment of Statistical Methods, School of Statistics, Data Analysis and Demography, National Research University - Higher School of Economics, Moscow, Russia.

Афониная Вера Евгеньевна – доцент кафедры экономики и финансов факультета финансовая экономика Одинцовского филиала МГИМО (У) МИД России (ФГАОУ ВО «Московский государственный институт международных отношений (университет) Министерства иностранных дел Российской Федерации» Одинцовский филиал, г. Одинцово, Россия.

Afonina Vera Ev. –associate Professor of the Department of Economics and Finance, faculty of financial Economics, Moscow state Institute of international relations (University) Ministry of foreign Affairs of the Russian Federation " Odintsovo branch, Odintsovo, Russia.

Ледова Дарья Игоревна – студент бакалаврской программы экономика и статистика Национального исследовательского университета – Высшая школа экономики, г. Москва, Россия.

Ledova Darya Ig. – bachelor's degree in Economics and statistics at the National research University-Higher school of Economics, Moscow, Russia.

Россия, 101000, г. Москва, ул. Мясницкая, д. 20
20, Myasnitskaya str., Moscow, 117997, Russia
Россия, 143000, г. Одинцово, ул. Ново-Спортивная, д. 3
3, Novo-Sportivnaya str., Odintsovo, 143000, Russia
e-mail: archipova@yandex.ru
e-mail: v.afonina@odin.mgimo.ru
e-mail: dasha-ledova@mail.ru