



**ОСНОВНЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ И ПРОГНОЗЫ РАЗВИТИЯ
СРЕДНЕМАГИСТРАЛЬНЫХ И РЕГИОНАЛЬНЫХ АВИАПЕРЕВОЗОК
В РОССИИ В 2018 ГОДУ**

**Директор НЦ-19 ФГУП ГосНИИ ГА
д.э.н., проф.**

А.А.Фридланд

Москва 2018 год

ДЕЙСТВУЮЩИЙ ПАРК БЛИЖНЕ- И СРЕДНЕМАГИСТРАЛЬНЫХ САМОЛЕТОВ

Ближне- и среднемагистральные самолеты емкости 86 - 140 мест

| Тип ВС | Всего ВС, ед. | в т.ч. коммерческие | Тип ВС | Всего ВС, ед. | в т.ч. коммерческие |
|------------------------------------|---------------|---------------------|---------|---------------|---------------------|
| Отечественного производства | | | | | |
| SSJ-100 | 96 | 92 | Як-42 | 24 | 21 |
| Итого | | | | 120 | 113 |
| Иностранного производства | | | | | |
| A-319 | 65 | 63 | ERJ-190 | 4 | 4 |
| B737-500 | 41 | 41 | | | |
| Итого | | | | 110 | 108 |
| ВСЕГО | | | | 230 | 221 |

июнь 2018 г.

Среднемагистральные самолеты емкости 141 - 220 мест

| Тип ВС | Всего ВС, ед. | в т.ч. коммерческие | Тип ВС | Всего ВС, ед. | в т.ч. коммерческие |
|------------------------------------|---------------|---------------------|----------|---------------|---------------------|
| Отечественного производства | | | | | |
| ТУ-154П | 8 | 1 | ТУ-214 | 9 | - |
| ТУ-154М | 7 | 3 | ТУ-204* | 12 | 6 |
| Итого | | | | 36 | 10 |
| Иностранного производства | | | | | |
| A-320 | 144 | 144 | B737-700 | 11 | 11 |
| A-321 | 77 | 77 | B737-800 | 137 | 137 |
| B737-300 | 1 | 1 | B757-200 | 16 | 16 |
| B737-400 | 7 | 7 | | | |
| Итого | | | | 393 | 393 |
| ВСЕГО | | | | 429 | 403 |

* По состоянию на конец ноября 2018 г. все пассажирские Ту-204/214 выведены из коммерческой эксплуатации

В коммерческом парке авиакомпаний – около 220 ближне-среднемагистральных самолетов емкости 86 – 140 мест и около 400 среднемагистральных самолетов емкости 141 – 220 мест. 50% парка 86 – 140 мест составляют ВС российского производства (SSJ-100). Постоянно растет доля зарубежных ВС в среднемагистральном сегменте 141 – 220 мест, которая близка к 100% (связано с выводом авиатехники бывшего СССР и отсутствием их замены российскими ВС), изменения возможны лишь с началом эксплуатации МС-21.

СОСТОЯНИЕ ПАРКА ВС МАГИСТРАЛЬНЫХ ВЛ (2017 г.)

- основная фаза перевооружение парка магистральных ВС (отказ от неэффективных устаревших ВС разработки СССР) пройдена, в перспективе прогнозируется поэтапная замена эксплуатируемых в настоящее время магистральных ВС на новейшие модификации и перспективные модели ВС.
- повысилась эффективности эксплуатации располагаемого парка ВС, интенсивность налета часов находится в диапазоне, близком к среднемировым показателям (за исключением некоторых выпадающих из общеотраслевых тенденций типов ВС):
 - ВС 86 - 140 кресел – 6,0 часов/сутки (с учетом парка SSJ 100 и Як-42);**
 - ВС 141 - 220 кресел – 9,2 часа/сутки;**
- в целом узкофюзеляжный парк ВС магистральных перевозок вместимостью 86-220 кресел - обслуживает **около 85 % пассажиропотока российских авиакомпаний на ВВЛ:**
 - на ВС 86 - 140 кресел перевезено 17,1 млн. пасс.,
 - на ВС 141 - 220 кресел перевезено 35,6 млн. пасс.

ДЕЙСТВУЮЩИЙ ПАРК РЕГИОНАЛЬНЫХ И ЛЕГКИХ САМОЛЕТОВ

Региональные самолеты (20-85 пасс.)

| Тип ВС | Всего ВС, ед. | в т.ч. коммер- ческие | Тип ВС | Всего ВС, ед. | в т.ч. коммер- ческие |
|-----------------------------|---------------------|-----------------------------|------------|---------------------|-----------------------------|
| Отечественного производства | | | | | |
| Ту-134 | 13 | 7 | Ан-24 | 55 | 51 |
| Ан-148 | 13 | 5 | Як-40 | 23 | 18 |
| Ан-26-100 | 22 | 21 | Ан-38 | 1 | 1 |
| Итого | | | | 127 | 103 |
| Иностранного производства | | | | | |
| ERJ-170 | 17 | 17 | Dash-8-300 | 6 | 6 |
| Dash-8-400 | 5 | 5 | ATR-42 | 5 | 5 |
| ATR-72 | 14 | 14 | ERJ-135 | 8 | 4 |
| ERJ-145 | 3 | 3 | Dash-8-200 | 2 | 2 |
| CRJ-100/200 | 43 | 42 | | | |
| Итого | | | | 103 | 98 |
| Всего | | | | 230 | 201 |

июнь 2018 г.

Легкие самолеты (4-19 пасс.)

| Тип ВС | Всего ВС, ед. | в т.ч. коммер- ческие | Тип ВС | Всего ВС, ед. | в т.ч. коммер- ческие |
|-----------------------------|---------------------|-----------------------------|--------------|---------------------|-----------------------------|
| Отечественного производства | | | | | |
| Ан-2 | 325 | 259 | М-101Т | 1 | |
| Ан-3 | 3 | 3 | Бе-103 | 2 | 2 |
| TBC-2MC | 9 | 7 | | | |
| Итого | | | | 340 | 271 |
| Иностранного производства | | | | | |
| Ан-28 | 7 | 6 | PC-6 | 1 | 1 |
| L-410UVP-E20 | 35 | 29 | P.180 Avanti | 1 | 1 |
| L-410UVP-E | 7 | 7 | Ce-421 | 1 | |
| DHC-6-400 | 17 | 17 | Ce-337 | 1 | |
| Beech B300 | 3 | 3 | Ce-206 | 5 | 3 |
| Beech 200 | 1 | | PA-46 | 7 | |
| PC-12 | 7 | 5 | PA-32 | 1 | |
| Ce-208B | 6 | 6 | PA-23-250 | 3 | |
| Итого | | | | 103 | 78 |
| Всего | | | | 443 | 349 |

В действующем коммерческом парке российских эксплуатантов - 201 региональный и 349 легких самолетов. Около 50% регионального и 75% легкого парка составляют устаревшие отечественные типы самолетов. Ежегодно возрастает доля зарубежных типов самолетов, которая в коммерческом региональном парке составляет уже 49%, а в легком – 22%. 67% коммерческого парка легких самолетов используются только для авиаработ, в региональном парке незначительная часть используется на рынке бизнес-авиации.

СОСТОЯНИЕ ПАРКА ВС РЕГИОНАЛЬНЫХ И ЛЕГКИХ ВС (2017 г.)

Не завершено перевооружение парка ВС:

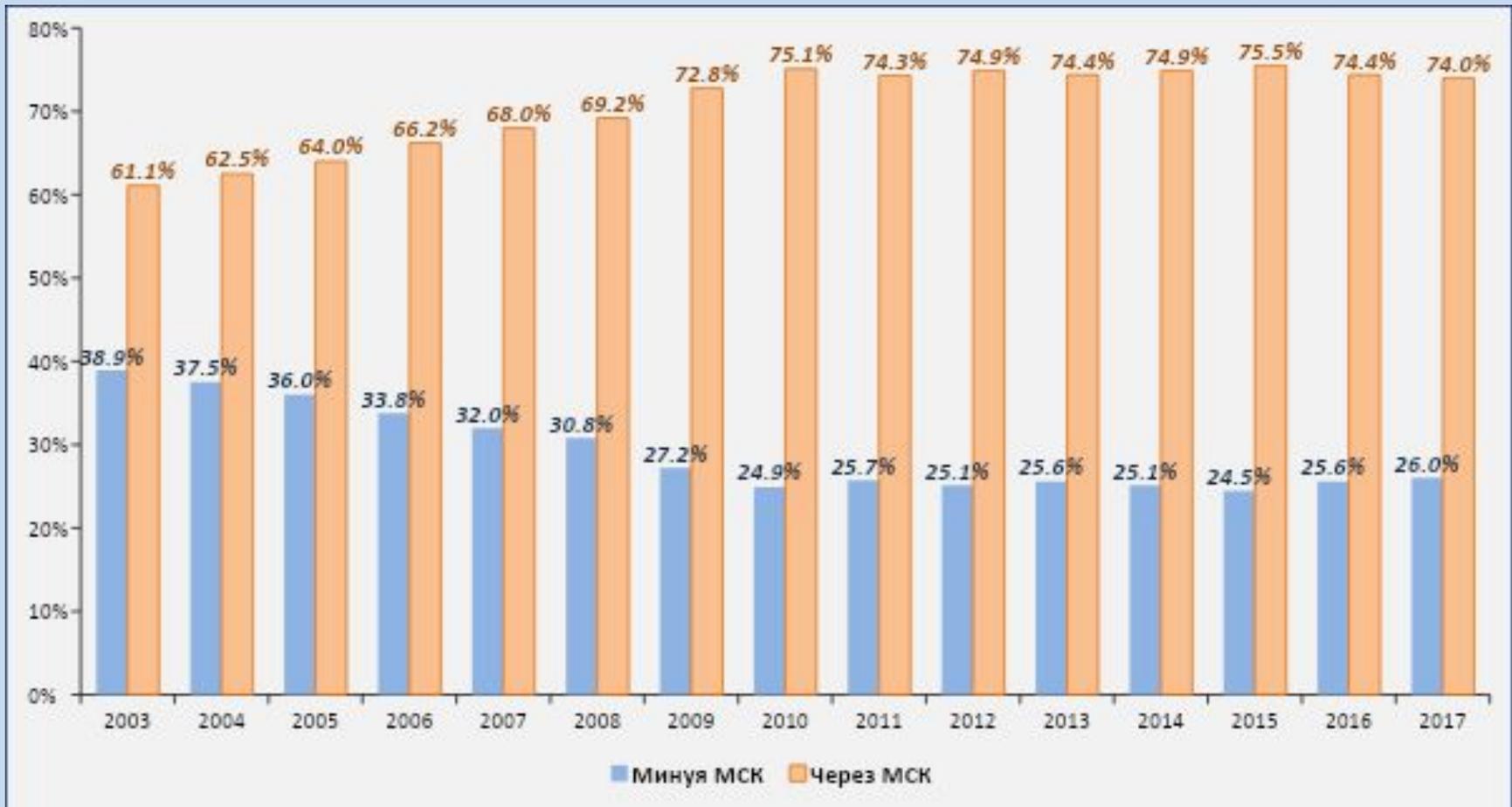
- ❑ около 2/3 ВС размерностью до 85 кресел - с устаревшими техническими характеристиками, в ближайшие годы подлежат списанию;
- ❑ низкая интенсивностью налета часов
 - ВС до 20 кресел – 0,8 часов/сутки;**
 - ВС до 85 кресел – 2,7 часа/сутки;**
- ❑ в целом парк ВС региональных и местных перевозок вместимостью до 85 кресел - обслуживает **около 10,6% пассажиропотока российских авиакомпаний на ВВЛ**, что недостаточно для обеспечения требований Распоряжения Правительства РФ от 30.09.2018 № 2101-р:
 - **на ВС до 85 кресел перевезено 4,7 млн. пасс.,**
 - **на ВС до 20 кресел перевезено 1,9 млн. пасс.**

СТРУКТУРА ВНУТРЕННИХ АВИАПЕРЕВОЗОК

| Год | Перевезено пассажиров по видам перевозок, млн. чел. | | | | Доля перевезенных пассажиров, % | | | |
|------|---|--------------|---------------|-------------|---------------------------------|--------------|---------------|-------------|
| | Местные | Региональные | Магистральные | Всего | Местные | Региональные | Магистральные | Всего |
| 2006 | 1,67 | 1,80 | 17,3 | 20,8 | 8,0% | 8,7% | 83,3% | 100% |
| 2007 | 1,61 | 1,93 | 20,7 | 24,2 | 6,6% | 8,0% | 85,4% | 100% |
| 2008 | 1,67 | 2,13 | 22,4 | 26,2 | 6,4% | 8,1% | 85,5% | 100% |
| 2009 | 1,38 | 1,84 | 20,6 | 23,8 | 5,8% | 7,7% | 86,5% | 100% |
| 2010 | 1,46 | 2,29 | 25,5 | 29,2 | 5,0% | 7,8% | 87,2% | 100% |
| 2011 | 1,60 | 2,66 | 28,5 | 32,7 | 4,9% | 8,1% | 87,0% | 100% |
| 2012 | 1,73 | 3,00 | 30,7 | 35,4 | 4,9% | 8,5% | 86,6% | 100% |
| 2013 | 1,81 | 3,51 | 33,9 | 39,2 | 4,6% | 9,0% | 86,4% | 100% |
| 2014 | 1,70 | 3,86 | 40,7 | 46,3 | 3,7% | 8,4% | 88,0% | 100% |
| 2015 | 1,81 | 3,97 | 46,8 | 52,6 | 3,4% | 7,6% | 89,0% | 100% |
| 2016 | 1,89 | 4,26 | 50,3 | 56,4 | 3,3% | 7,5% | 89,2% | 100% |
| 2017 | 1,93 | 4,70 | 55,9 | 62,6 | 3,1% | 7,5% | 89,4% | 100% |

Сохраняется отставание темпов развития местного и регионального авиасообщения, на что указывает снижение его доли в объеме перевозок на ВВЛ: за 2006 – 2017 гг. удельный вес местных перевозок сократился с 8% до 3,1% (количество перевезенных пассажиров выросло при этом с 1,67 до 1,94 млн. чел.), удельный вес региональных перевозок снизился с 8,7% до 7,5% (количество перевезенных пассажиров выросло при этом с 1,8 до 4,7 млн. чел.), стабилизация удельного веса региональных перевозок на уровне 7,5% связана с расширением программ субсидирования.

ПРОЦЕНТ ПЕРЕВОЗОК НА ВВЛ МИНУЯ МОСКВУ И ЧЕРЕЗ МОСКВУ (2003-2017 гг.)



Процент пассажирских перевозок минуя Москву в начале 2000-х составлял около 40% в пассажиропотоке ВВЛ, однако затем, в связи с выводом из эксплуатации без адекватной замены парка Ту-134, Як-40, а также в связи с активным ростом магистрального самолетного парка, снизился до 25 %, наблюдаемая сейчас стабилизация на уровне 26% связана с расширением программ субсидирования

ТЕКУЩИЕ ПРОБЛЕМЫ СЕГМЕНТА МАГИСТРАЛЬНЫХ АВИАПЕРЕВОЗОК В РФ

- 1. Активный рост себестоимости перевозок. Рост цен на авиаГСМ – главный драйвер повышения себестоимости перевозок российскими авиакомпаниями.**
- 2. Текущие изменения в структуре и рост себестоимости авиаперевозок на фоне стагнации реальных доходов населения и общей макроэкономической нестабильности, а также возможный рост НДС на ВВЛ с 1 января 2021 года кардинально увеличивают риски российского авиационного бизнеса.**
- 3. Нарастает риск возобновления отраслевого кризиса и потери авиакомпаниями финансовых ресурсов, необходимых для решения стоящих перед отраслью социальных задач обеспечения транспортной подвижности населения в условиях реальных финансовых возможностей граждан.**

КРИЗИСНЫЕ ФАКТОРЫ В РАЗВИТИИ РЕГИОНАЛЬНОГО АВИАСООБЩЕНИЯ РФ

- Низкая плотность расселения и недостаточная платежеспособность населения
- Незрелость и высокий износ наземной авиатранспортной инфраструктуры и действующего парка региональных ВС, дефицит современных ВС для региональных и местных воздушных перевозок, отсутствие оптимальной «линейки» типоразмерного ряда ВС
- Высокая стоимость эксплуатации морально устаревшего авиапарка
- Отличная от магистрального сегмента авиатранспортного рынка структура расходов с приоритетом затрат на услуги аэропортов и наземное обслуживание
- Кризисное предбанкротное финансовое состояние и прохождение через процедуры банкротства многих региональных авиаперевозчиков реально создают негативный инвестиционный фон, препятствуя притоку негосударственных инвестиций в рассматриваемый важный сегмент российской гражданской авиации

ПРЕДПОСЫЛКИ К РАЗРАБОТКЕ МЕР ПО ПОВЫШЕНИЮ ЭФФЕКТИВНОСТИ РЕГИОНАЛЬНЫХ АВИАПЕРЕВОЗОК В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

- Указ Президента России от 07.05.2018 года № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года»;
- Распоряжение Правительства России от 30.09.2018 года № 2101-р об утверждении Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года, включающего в том числе разработку основных положений и мер по реализации выполнения федерального проекта «Развитие региональных аэропортов и маршрутов»;
- Опыт региональных авиаперевозчиков и аэропортов по развитию и обеспечению функционирования сети региональных перевозок;
- Отраслевой опыт развития систем субсидирования региональных авиаперевозок.

ОБЕСПЕЧЕНИЕ РЕАЛИЗАЦИИ СТРАТЕГИИ РАЗВИТИЯ РЕГИОНАЛЬНЫХ АВИАПЕРЕВОЗОК

МЕХАНИЗМЫ И МЕРЫ ПО РЕАЛИЗАЦИИ СТРАТЕГИИ РАЗВИТИЯ РЕГИОНАЛЬНЫХ АВИАПЕРЕВОЗОК РОССИИ В ОБЕСПЕЧЕНИЕ УКАЗА ПРЕЗИДЕНТА РФ ОТ 07.05.2018 года № 204

**Совершенствование
организации
деятельности
региональных
перевозчиков
(авиакомпаний)**

**Модернизация
наземной
инфраструктуры
региональных
аэропортов**

**Развитие парка
воздушных судов
региональных
авиакомпаний**

**Совершенствование
механизмов
стимулирования и
субсидирования
региональных и
местных
пассажирских
авиаперевозок**



ПРОГНОЗ ПАССАЖИРСКИХ АВИАПЕРЕВОЗОК ПО ВНУТРЕННИМ РЕГУЛЯРНЫМ ВОЗДУШНЫМ ЛИНИЯМ ГА РОССИИ (МЛН. ПАСС) ДО 2024 ГОДА



Удельный вес регулярных пассажирских перевозок минус Мск к 2024 г. достигнет 34% при прогнозом удельном весе количества регулярных рейсов минус МСК ~ 50%

ПРОГНОЗ КОЛИЧЕСТВА РЕЙСОВ ПО ВНУТРЕННИМ РЕГУЛЯРНЫМ ВОЗДУШНЫМ ЛИНИЯМ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ РОССИИ (ЧИСЛО РЕЙСОВ) ДО 2024 ГОДА



**ПРОГНОЗ ПОТРЕБНОСТИ РОССИЙСКИХ ЭКСПЛУАТАНТОВ В ПОСТАВКАХ
ВОЗДУШНЫХ СУДОВ НА ПЕРИОД 2018 – 2025 ГГ.**

| ВС | Действующий парк | Прогноз поставок 2018 – 2025 гг., ед. |
|------------------------------------|-------------------------|--|
| Региональные 15-19 мест | 78 | 56 |
| Региональные 20-85 мест | 201 | 116 |
| Узкофюзеляжные 86-140 мест | 221 | 181 |
| Узкофюзеляжные 141-220 мест | 396 | 239 |

Прогноз построен с учетом консервативного сценария развития авиаперевозок (среднегодовой темп роста около 5%). Предусмотрен вывод из эксплуатации устаревших типов ВС и их замещение современными, постепенная модернизация действующего парка за счет новейших модификаций самолетов (Airbus NEO, Boeing 737 MAX), а также новых российских ВС (МС-21).

В отношении возможностей поставок самолетов российского производства: значительный объем региональных и местных перевозок способны обслужить планируемые к выпуску в РФ Ил-114-300 и ии L-410. Востребованной для региональных перевозок будет перспективная 75-местная модификация SSJ. В сегменте среднемагистральных ВС высокий потенциал при грамотно выстроенной системе продаж и послепродажного обслуживания будет иметь МС-21.