



**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.Фридлянд

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:

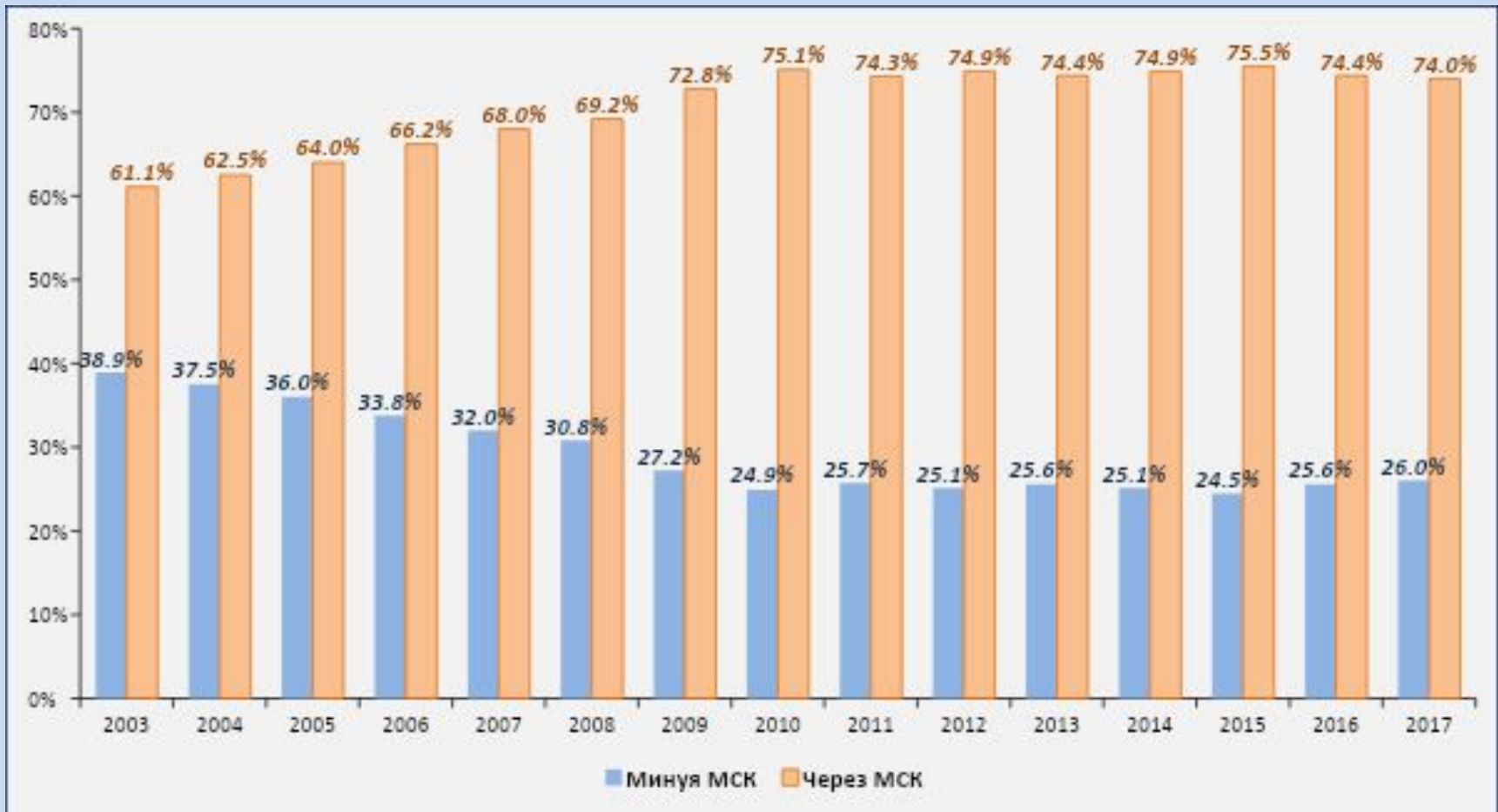
- ❑ около 2/3 ВС размерностью до 85 кресел - с устаревшими техническими характеристиками, в ближайшие годы подлежат списанию;
- ❑ низкая интенсивностью налета часов
 - ВС до 20 кресел – 0,8 часов/сутки;**
 - ВС до 85 кресел – 2,7 часа/сутки;**
- ❑ в целом парк ВС региональных и местных перевозок вместимостью 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**
- Неразвитость 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.