

Для российских производителей авиационной техники сложились благоприятные условия



В. М. Окулов,
заместитель министра
транспорта РФ

Потребность российских авиакомпаний в новой технике растет вместе с рынком авиаперевозок. Чтобы воспользоваться этой ситуацией и укрепить свои позиции, отечественные производители авиационной техники должны предложить эксплуатантам воздушные суда с конкурентоспособными характеристиками. Для успешного ввода новой техники следует обеспечить эффективную систему послепродажной поддержки эксплуатантов. В этом случае принимаемые государством меры для расширения закупок авиатехники отечественного производства будут результативными.

Начиная с 2001 г. темпы роста пассажирооборота российских авиакомпаний почти в три раза превышают темпы роста мирового рынка авиаперевозок, опережающее развитие было характерно в последние годы и для сегмента грузовых перевозок. В 2001–2012 гг. темп роста объемов пассажирских авиаперевозок составлял в среднем 11,8 % в год, грузовых – 6,4 % в год.

В 2012 г. объем пассажирских перевозок составил 195,8 млрд пассажирокилометров, грузовых – 5,1 млрд тоннокилометров. Это на 23 % превышает итоги лучшего советского 1990 г. по пассажирообороту и почти вдвое – по грузообороту. По итогам первого полугодия 2013 г. прирост пассажирооборота составил 20,3 %.

С учетом тенденции роста авиаперевозок вопрос расширения и обновления парка гражданских воздушных судов для российских авиакомпаний приобрел особую актуальность.

За 2008–2012 гг. российским авиакомпаниям поставлено 50 пассажирских и 8 грузовых самолетов отечественного производства, то есть 11–12 самолетов ежегодно. Все предложенные российским авиапромом самолеты были куплены.

При указанных темпах роста пассажирских и грузовых перевозок этот объем поступления авиационной техники не обеспечивает потребности авиакомпаний в расширении и обновлении парка, вынуждая их использовать самолеты зарубежного производства. С 2008 по 2012 г. в авиакомпании поступило

540 пассажирских и 14 грузовых самолетов зарубежного производства.

В первом полугодии 2013 г. поступило 64 пассажирских самолета, в том числе 55 иностранных и 9 отечественных.

В настоящее время действующий коммерческий парк российских эксплуатантов насчитывает 2819 воздушных судов, в числе которых 681 магистральный и 295 региональных пассажирских самолетов, 140 грузовых самолетов, 1108 вертолетов.

Доля зарубежных воздушных судов в парке пассажирских самолетов достигла 66 % (645 ед.). Современные отечественные самолеты составляют около 7 % численности парка (71 ед.).

Объемы использования отечественных самолетов предыдущих поколений при пассажирских перевозках сократились до 3 %, применение иностранной авиатехники стало массовым, доля зарубежных самолетов в пассажирообороте российских авиакомпаний в 2012 г. достигла 93 %. Доля современных российских самолетов в объеме пассажирских перевозок составила 4 %.

Доля зарубежных грузовых самолетов в парке российских авиакомпаний сравнительно невелика – 13 %, однако рост суммарного объема грузооборота происходит за счет использования самолетов зарубежного производства, прежде всего нерамповых грузовых версий Boeing 747, 737, 757. Доля российских самолетов, главным образом рамповых Ан-12, Ан-26, Ил-76, в общем объеме грузоперевозок снижается.

В вертолетный парк в среднем поступало около 100 вертолетов в год, за

первое полугодие 2013 г. поступило 85 вертолётов. В данном сегменте российской авиатехника, к сожалению, постепенно также уступает рынок зарубежным производителям, предложения которых характеризуются многообразием типоразмеров вертолётов. Доля зарубежных вертолётов в коммерческом парке авиакомпаний достигла 13 %.

Отмечается повышение спроса на лёгкие зарубежные вертолёты, в первую очередь Robinson 44, в среднем поставляется по 40 таких вертолётов в год.

В настоящее время на российский рынок приходится 3 % общемирового объёма поставок новых магистральных и региональных самолётов. Свыше 70 % пассажирских самолётов все ещё поступают с вторичного рынка, при этом роль вторичного рынка в удовлетворении спроса стабильно снижается.

По оценкам наших специалистов, до 2031 г. российским авиакомпаниям потребуется 1950–2350 пассажирских самолётов вместимостью от 20 пассажиров и выше (в том числе 400–500 региональных и 1550–1850 магистральных). Потребность в лёгких самолётах вместимостью до 19 человек составит около 1500 единиц.

Потребности до 2020 г. оцениваются в 915–1090 самолётов вместимостью от 20 пассажиров и выше (в том числе 275–320 региональных и 640–770 магистральных). Потребность в лёгких самолётах вместимостью до 20 человек составит 600–800 единиц (см. таблицу).

В перечисленных категориях пассажирских самолётов современные и перспективные отечественные воздушные

суда занимают ниши с вместимостью 60–85 мест (Ан-148), 85–110 мест (SSJ), 150–220 мест (МС-21).

По мнению экспертов концерна Airbus, в период до 2031 г. Россия будет занимать пятое-шестое место в десятке стран с наибольшим спросом на пассажирские воздушные суда.

Эта ситуация может быть использована авиационной промышленностью для возвращения на отечественный рынок при условии обеспечения массовых поставок авиационной техники, обеспеченной послепродажной поддержкой.

Вместе с тем отмена освобождений от уплаты таможенных пошлин на зарубежные самолёты при отсутствии крупносерийного производства отечественных будет существенно сдерживать развитие воздушного транспорта.

Переходя к сегменту грузовых (транспортных) самолётов, хочу отметить, что значительное количество грузов перевозится в грузовых (багажных) отсеках пассажирских самолётов (belly cargo), на данный вид перевозок в настоящее время приходится 47–48 % всего объёма перевозимых грузов.

Общемировыми тенденциями развития грузоперевозок являются внедрение в аэропортах высокопроизводительной погрузочно-разгрузочной техники, ориентированной на обслуживание пассажирских и грузовых нерамповых воздушных судов, а также формирование узловых грузовых центров (хабов), специализирующихся на обработке пассажирских и нерамповых грузовых самолётов.

Также следует учитывать, что обновление и расширение парка воздушных судов происходит, как правило, за счёт

конвертирования пассажирских воздушных судов в нерамповые грузовые, стоимость которых значительно ниже новых рамповых самолётов. Эти тенденции позволяют говорить о сокращении в перспективе доли рамповых воздушных судов в парке гражданских грузовых самолётов.

Рамповые самолёты будут востребованы на аэродромах, не оборудованных погрузочно-разгрузочной техникой, спрос на данные самолёты сохранится также в ограниченном сегменте перевозок тяжёлых крупногабаритных грузов.

О намерениях подписать контракт на поставку до 2020 г. 20 рамповых самолётов Ан-124 с опционом на 20 самолётов заявила Группа компаний «Волга–Днепр». Названная компанией потребность в современной версии самолёта Ил-76ТД-90ВД в период до 2020 г. составляет 15–20 самолётов.

С учетом изложенного в период до 2030 г. потребность в новых рамповых самолётах составит 40–45 самолётов класса Ан-124 и 20–25 самолётов класса Ил-76.

Потребности в нерамповых самолётах будут удовлетворяться в основном за счёт конвертированных пассажирских воздушных судов.

Обновление парка воздушных судов осуществляется за счёт собственных средств российских авиакомпаний. Соответствующие положения содержатся в федеральной целевой программе «Модернизация транспортной системы России (2010–2020 годы)» (утверждена постановлением Правительства Российской Федерации от 5 декабря 2001 г. № 848).

Определение требований к новым самолётам и выбор типов воздушных

Прогнозируемая потребность в самолётах до 2020 г. в зависимости от вместимости

Сегмент	Пассажировместимость, мест	Потребность, ед.
Местные воздушные линии	< 9	470–610
	9–19	130–190
Региональная авиация*	20–40	65–80 / до 5
	40–60	30–35 / 30–40
	60–85	30–35 / 120–135
Магистральные авиалинии	85–110	180–200
	110–140	140–160
	140–170	110–125
	170–220	120–135
	220–280	Возможны единичные заказы
	280–350	50–80
	> 350	40–70

Примечание. В числителе – турбовинтовые самолёты, в знаменателе – турбореактивные.

судов для обновления и расширения парка осуществляются авиакомпаниями-заказчиками самостоятельно. Основными факторами, влияющими на выбор авиаперевозчиком конкретного типа воздушного судна, являются:

- соответствие лётно-технических и эксплуатационных характеристик требованиям, предъявляемым авиакомпанией;
- наличие приемлемых для эксплуатанта условий поставки воздушных судов от изготовителя (лизингодателя);
- предлагаемые государством механизмы поддержки эксплуатантов, прежде всего, приобретающих новую российскую авиатехнику и выполняющих региональные и местные воздушные перевозки;
- предлагаемые разработчиками и изготовителями авиационной техники гарантии и условия послепродажной поддержки эксплуатации самолётов в авиакомпаниях;
- репутация разработчика и изготовителя, сложившаяся по результатам эксплуатации других типов разработанных и изготовленных ими воздушных судов.

С учетом перечисленных факторов при разработке комплекса мер по расширению закупок авиатехники отечественного производства считаем необходимым учитывать следующее.

Лётно-технические и эксплуатационные характеристики воздушных судов должны быть конкурентоспособными, т. е., как минимум, не хуже аналогичных характеристик зарубежных воздушных судов. Ориентация производителя должна быть как на российский, так и на международный рынки авиаперевозчиков, я бы даже сказал, в первую очередь – на международный.

При создании и продвижении на рынок новых гражданских воздушных судов помимо обеспечения конкурентоспособных лётно-технических и эксплуатационных характеристик особого внимания требует проработка вопросов поддержания лётной годности новых самолётов в ходе эксплуатации.

Учитывая, что начальный период эксплуатации самолётов нового типа характеризуется повышенным числом отказов и неисправностей, планы по разработке, производству и продвижению новых типов гражданских воздушных судов должны включать и создание эффективных систем послепродажной поддержки эксплуатантов

в процессе ввода новых типов самолётов. Полагаем, что такие системы должны предлагать эксплуатантам поддержку на уровне ведущих мировых производителей.

Система послепродажной поддержки должна обеспечивать:

- наличие пилотажного тренажёра;
- программы переучивания лётного и инженерно-технического состава;
- круглосуточную информационно-консультационную поддержку со стороны разработчика и изготовителя воздушного судна;
- обучение и поддержку провайдеров технического обслуживания (ТО);
- увеличенные интервалы между периодическими ТО и сокращённый перечень обязательных работ при оперативном ТО;
- повсеместный и быстрый доступ к запасным частям и материалам (независимые провайдеры или пулы авиакомпаний).

Сроки развертывания данных систем должны совпадать со сроками первых поставок авиакомпаниям воздушных судов, что позволит в начальном периоде эксплуатации минимизировать простои новых самолётов и формировать положительную репутацию отечественных изготовителей.

В целях поддержки эксплуатантов, использующих новые отечественные воздушные суда, Минтранс России разработал меры и выпустил нормативные акты, предусматривающие субсидирование и поддержку авиакомпаний, выполняющих перевозки на воздушных судах российского производства.

Постановлением Правительства Российской Федерации от 17 декабря 2012 г. № 1321 утверждены Правила предоставления из федерального бюджета субсидий организациям воздушного транспорта в целях обеспечения доступности воздушных перевозок пассажиров из Калининграда в европейскую часть страны и в обратном направлении. Правила предусматривают предоставление субсидий авиакомпаниям, заключившим с Росавиацией соответствующий договор и осуществившим перевозку пассажиров по специальному тарифу.

При заключении договора приоритет отдается авиакомпаниям, использующим для авиаперевозок самолёты отечественного производства.

Постановлением Правительства Российской Федерации от 16 января 2013 г.

№ 1 утверждены Правила предоставления субсидий из федерального бюджета организациям воздушного транспорта в целях обеспечения доступности внутренних региональных перевозок пассажиров воздушным транспортом в Приволжском федеральном округе.

Согласно указанным правилам, субсидии предоставляются авиаперевозчикам, прошедшим конкурсный отбор, одним из главных критериев которого является наибольшее количество воздушных судов отечественного производства, предложенное для осуществления воздушных перевозок по субсидируемым маршрутам.

Аналогичные положения содержатся в постановлении Правительства Российской Федерации от 27 марта 2013 г. № 265 «О предоставлении субсидий из федерального бюджета организациям воздушного транспорта в целях обеспечения доступности региональных перевозок пассажиров воздушным транспортом на территории Северо-Западного, Сибирского, Уральского и Дальневосточного федеральных округов».

Правительство Российской Федерации приняло постановление от 6 августа 2013 г. № 669 «О внесении изменений в Правила предоставления субсидий из федерального бюджета на возмещение российским авиакомпаниям части затрат на уплату лизинговых платежей за воздушные суда, получаемые российскими авиакомпаниями от лизинговых компаний по договорам лизинга для осуществления внутренних региональных и местных воздушных перевозок».

Постановление предусматривает направление до 30 % годового объёма субсидий, предусмотренных бюджетными ассигнованиями, на предоставление субсидий авиакомпаниям для возмещения части затрат на уплату лизинговых платежей за самолёты с турбореактивными двигателями пассажироместностью не менее 75 и не более 103 мест, зарегистрированные в Государственном реестре гражданских воздушных судов Российской Федерации (субсидии получают авиакомпании, использующие самолёты Ан-148 и SSJ).

Таким образом, ситуация на российском и мировом рынках авиаперевозок и предложенные государством меры поддержки благоприятны для отечественных производителей авиатехники, и мы вправе ждать от них активных встречных предложений.