

Российский воздушный транспорт: прогноз обновления парка воздушных судов

О. Ю. СТРАДОМСКИЙ, канд. техн. наук, заместитель генерального директора ФГУП ГосНИИ ГА



Состояние авиатранспортного рынка отражает ситуацию в экономике нашей страны, преодолевающей последствия финансового кризиса. Хотя в первом квартале 2009 г. сжатие рынка достигало 20%, в целом по итогам прошлого года пассажирооборот сократился на 8,3%, грузооборот — на 3,6%. В 2010 году возможно восстановление рынка авиaperевозок на уровне 2008 г. в результате роста платежеспособного спроса.

Всего в 2009 г. было перевезено около 45 млн пассажиров и 713 тыс. т грузов. Пассажирооборот составил 112,4 млрд пкм, грузооборот — 3,54 млрд ткм. Несмотря на кризис, отмечается превышение уровня 2007 г. по пассажирообороту на 1,3%, по грузообороту — на 3,5%, а уровня 2000 г. — в 2,1 и 1,4 раза соответственно (рис. 1).

В 2009 г. отрасль обеспечила удовлетворение спроса на авиaperевозки и

сохранила адекватный уровень тарифов. Увеличилось значение воздушного транспорта в социальной инфраструктуре страны. Так, до 3% уменьшено отставание от железнодорожного транспорта по пассажирообороту в дальнем сообщении, хотя в 2000 г. по этому показателю воздушный транспорт уступал железнодорожному вдвое (рис. 2).

Значительный социальный эффект был получен благодаря субсидирова-

нию перевозок по авиамаршрутам, связывающим Дальний Восток с центральной частью страны, в соответствии с Постановлением Правительства РФ от 17.03.2009 № 231 «Об утверждении Правил предоставления в 2009 году субсидий организациям воздушного транспорта в целях обеспечения доступности воздушных перевозок пассажиров с Дальнего Востока в европейскую часть страны и в обратном направлении». На фоне общего сжатия авиатранспортного рынка по 18 субсидируемым авиамаршрутам объем перевозок вырос на 10,6% за период действия системы субсидирования (с мая по сентябрь 2009 г.). Максимальное увеличение объема перевозок отмечено на направлениях Нерюнгри — Москва (на 74,2%) и Якутск — Сочи (на 44,4%). Для справки — за тот же период объем авиaperевозок в целом сократился на 11,1% по сравнению с аналогичным периодом 2008 г.

Пассажирские перевозки в международном и межрегиональном сообщении — основная сфера деятельности воздушного транспорта России. Несмотря на кризис, средние годовые темпы роста пассажирского рынка за последние девять лет остаются высокими (8,6%) и вдвое превышают темпы роста мирового рынка авиaperевозок. Доля России на мировом авиатранспортном рынке составляет 2,5% (в 2000 г. — 1,6%). Наиболее активно развиваются международные перевозки, доля которых в общем объеме перевозок воздушного транспорта России составляет 57% в пассажирообороте и 80% в грузообороте (рис. 3).

При этом на международных линиях из (в) нашей страны российскими авиакомпаниями перевозятся вдвое больше пассажиров, чем зарубежными. Объем регулярных перевозок составляет 77% в пассажирообороте и 72% в грузообороте.

Со второй половины 2008 г. экономический кризис прервал тенденцию роста авиaperевозок во всем мире. Согласно данным ИАТА, по итогам 2009 г. снижение объемов оценивается как 4,1% по пассажирообороту и

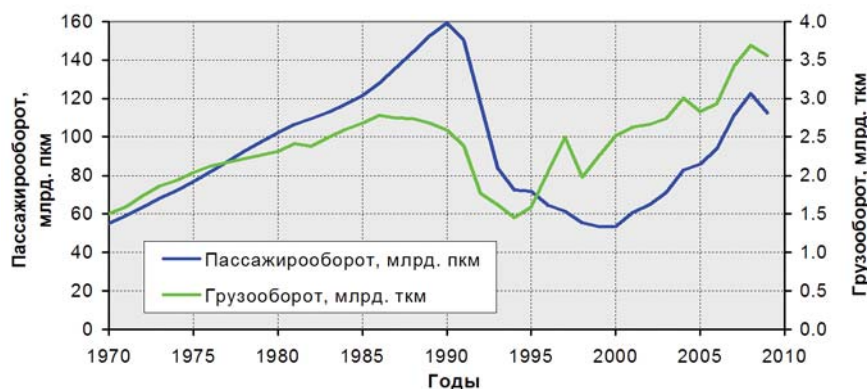


Рис. 1. Динамика пассажирооборота ВТ РФ



Рис. 2. Роль авиации в транспортной системе России

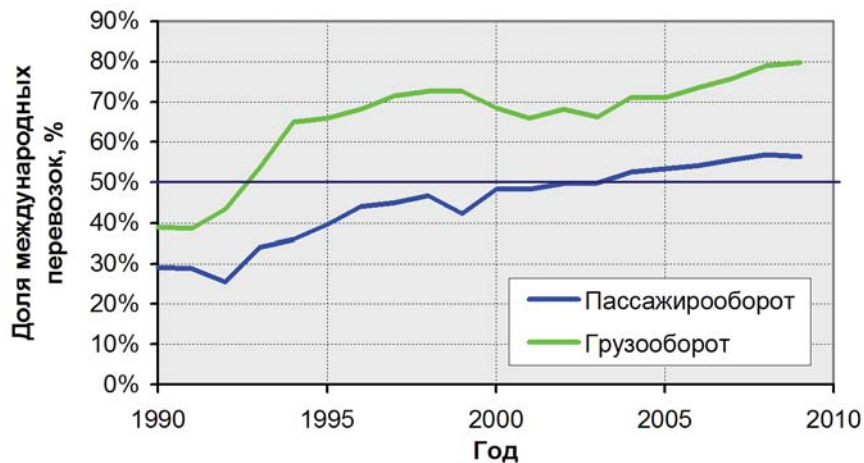


Рис. 3. Доля международных авиаперевозок ВТ РФ

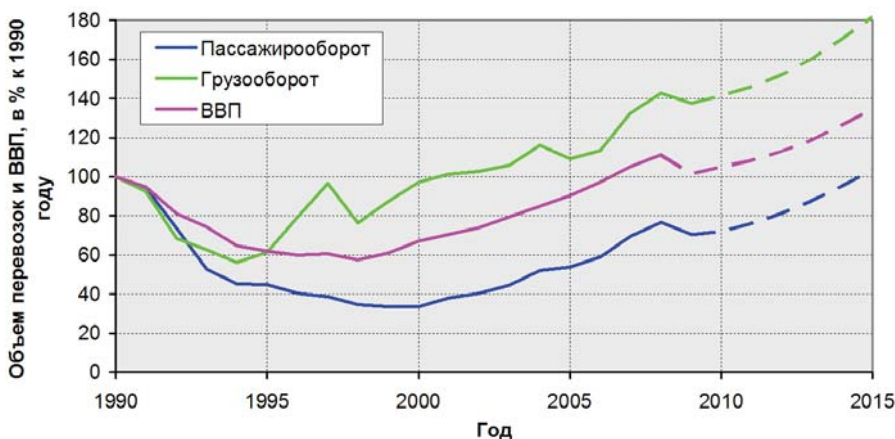
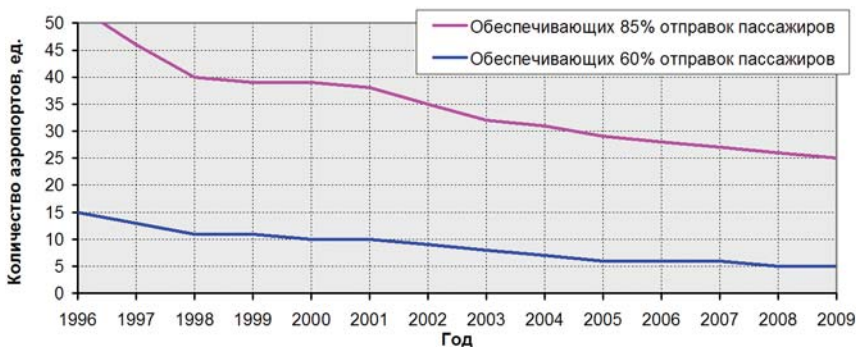


Рис. 4. Прогноз объемов авиаперевозок



Обслужено пассажиров (11 мес. 2009 г.)		Обработано грузов (2008 г.)	
Москва (Домодедово)	23.1%	Москва (Шереметьево)	24.7%
Москва (Шереметьево)	18.1%	Москва (Домодедово)	19.6%
Москва (Внуково)	9.6%	Мирный	4.3%
Санкт-Петербург (Пулково)	8.4%	Москва (Внуково)	3.9%
Екатеринбург (Кольцово)	2.6%	Санкт-Петербург (Пулково)	3.6%
Новосибирск (Толмачево)	2.1%	Норильск (Алыкель)	2.9%

Рис. 5. Концентрация перевозок по аэропортам

13% по грузообороту. Тем не менее, ИАТА прогнозирует в 2010 г. восстановление спроса на пассажирские перевозки до уровня 2008 г. и рост грузооборота на 7%.

Российское правительство ставит задачу скорейшего возвращения экономики на путь устойчивого иннова-

ционного развития. Согласно прогнозу социально-экономического развития России, опубликованному Минэкономразвития РФ в декабре 2009 г., ближайшая задача для воздушного транспорта состоит в переломе тенденции снижения объема авиаперевозок в 2010 г. и восстановлении их объ-

емов до уровня 2008 г. Решение этих задач, необходимое для развития экономики, позволит к 2015 г. превысить исторический максимум пассажирских авиаперевозок — 159 млрд пкм, достигнутый в 1990 г. При реализации стратегических макроэкономических прогнозов инновационного развития страны ожидаются темпы дальнейшего роста авиатранспортного рынка 8–10% (рис. 4).

Для достижения поставленных целей в отрасли реализуются мероприятия, направленные на решение существующих системных проблем воздушного транспорта, которые частично обострились в условиях кризиса.

Пока сохраняются территориальные диспропорции, неразвитость межрегиональных и местных связей. При этом аэропорты Москвы обеспечивают половину перевозок пассажиров и грузов, а в международном сообщении — более 70% перевозок пассажиров (рис. 5).

Продолжается сокращение сети аэродромов в регионах, хотя густота аэродромной сети в России примерно вдвое меньше, чем в Канаде, и в пять раз меньше, чем в мире.

В целом опережающий рост доходов населения по отношению к стоимости авиаперевозок обуславливает повышение ценовой доступности воздушного транспорта, но она существенно ниже, чем была в 1990 г. Принципиальное повышение ценовой доступности пока достигается лишь за счет государственного субсидирования авиаперевозок. Усугубляет ситуацию высокий уровень цен на авиатопливо, затраты на которое в 2008 г. составили почти треть всех затрат зарубежных авиакомпаний и более 40% затрат российских авиакомпаний. В период кризиса цена авиакеросина в российских аэропортах несколько снизилась, но, не достигнув уровня 2007 г., с середины 2009 г. вновь начала расти.

Перечень основных игроков на рынке авиационных перевозок окончательно не устоялся, положение многих авиакомпаний нестабильно, особенно в период кризиса. За 2009 г. численность действующих коммерческих авиакомпаний в России сократилась на 5%. Не ослабевает интерес иностранных авиакомпаний к российскому рынку авиаперевозок. По мере увеличения доли регулярных перевозок позиции иностранных авиакомпаний на российском рынке укрепляются (рис. 6).

Высокая концентрация авиаперевозок придает рынку черты монополистической конкуренции. Рост объемов

перевозок обеспечивается ростом пассажиропотоков на ограниченном числе базовых авиалиний, а не образованием новых авиасвязей. Половина объема перевозок выполняется на 50 авиалиниях (в основном, московских) из почти 2000 линий. В перспективе возможны дефицит пропускной способности наземной инфраструктуры и воздушного пространства, появление экологических проблем в районах узловых аэропортов. Шесть авиакомпаний из 167 выполняют более 60% перевозок, еще 12 компаний — 30% (рис. 7).

Выделение авиакомпаний-лидеров — естественный процесс, характерный и для мировой гражданской авиации. Однако чрезмерная концентрация может привести к усилению зависимости российского авиатранспортного рынка от действий авиакомпаний-лидеров и благополучия их развития. Лидирующие авиакомпании являются и основными покупателями самолетов. В 2009 г. шесть лидирующих авиакомпаний приобрели более половины из поставленных в российский парк магистральных пассажирских самолетов.

За последние годы российский парк воздушных судов (ВС) претерпел заметную трансформацию, заключающуюся прежде всего в увеличении доли современных конкурентоспособных ВС. Обновление российского парка самолетов дает ощутимые результаты в части снижения топливопотребления в расчете на единицу выполняемой транспортной работы (рис. 8). Это положительно влияет на экологическую ситуацию и является существенным фактором снижения себестоимости перевозок в условиях высоких цен на авиатопливо.

Тем не менее, парк воздушных судов (ВС) российских авиакомпаний все еще отстает по уровню конкурентоспособности от парка авиакомпаний мира. Реальной задачей является сокращение парком России удельного расхода топлива примерно на 20% за следующие пять лет и приближение значений этого показателя к значениям, характерным для ведущих авиационных держав мира.

Сегодня реестровая численность коммерческого парка магистральных пассажирских самолетов (пассажировместимостью более 85 мест) достигла исторического максимума (905 ВС). В то же время парк региональных самолетов (пассажировместимостью более 20 мест) сократился до 705 ВС, а грузовой — до 319 ВС, причем последний продолжает сокращаться в связи с пре-

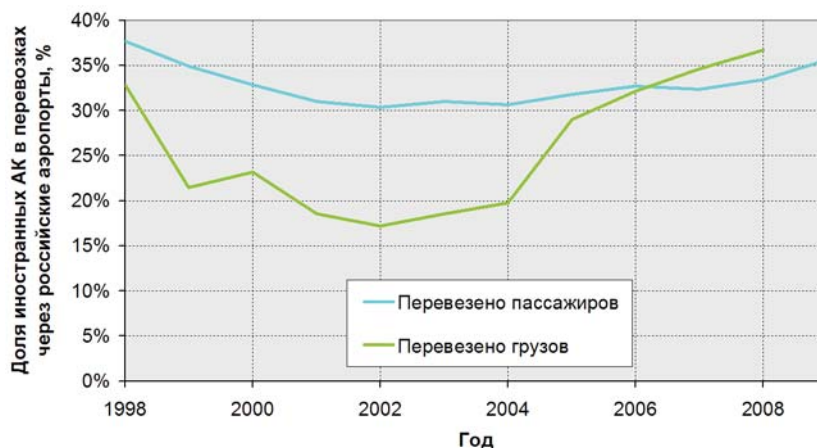


Рис. 6. Перевозки иностранными авиакомпаниями

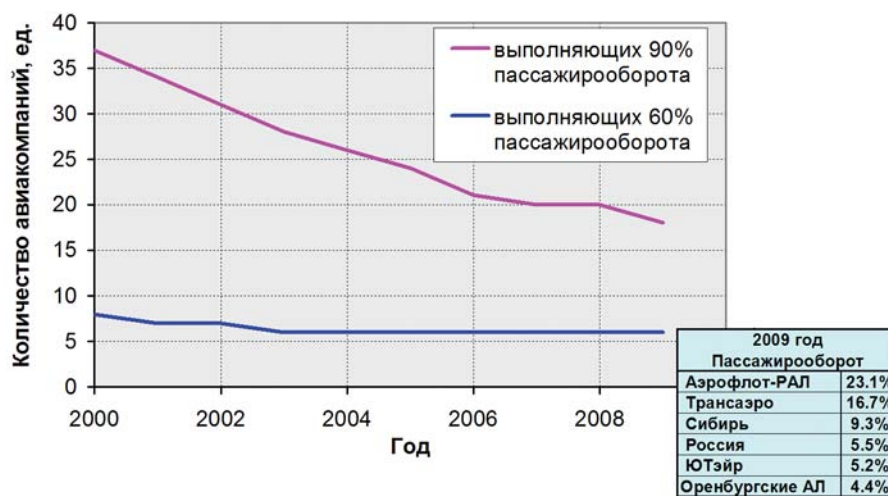


Рис. 7. Концентрация пассажирских авиаперевозок по авиакомпаниям

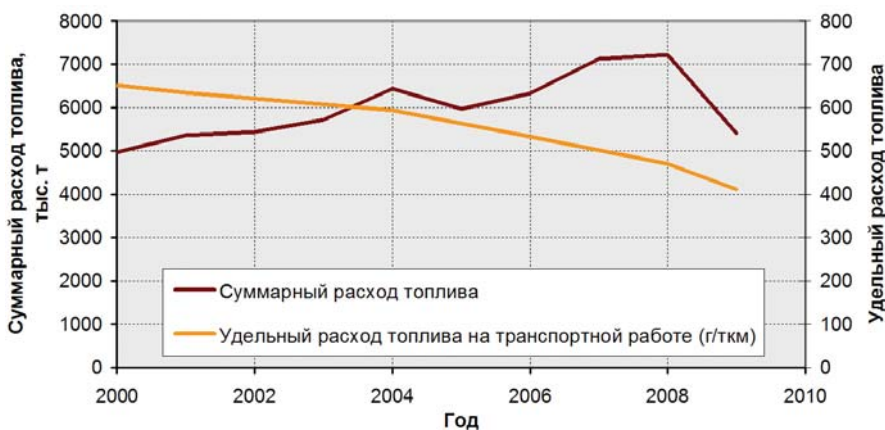


Рис. 8. Топливная эффективность воздушного транспорта

имущественным использованием пассажирских самолетов для перевозки генеральных грузов.

В 2009 г. выросла доля простаивающих самолетов в коммерческом парке вследствие сокращения используемой провозной мощности устаревшей его части. Простаивает 39% магистральных пассажирских самолетов, числящихся в реестре (29% в 2008 г.), 43% региональных и 51% грузовых. Доля простаиваю-

щих современных отечественных самолетов составила 26% (в основном, в результате банкротства компании Air Union). Отметим, что в мире в конце 2008 г. было «припарковано» 12% пассажирских самолетов.

В составе действующего коммерческого пассажирского парка используется 947 самолетов из 1610, числящихся в реестре. В их числе 368 западных самолетов, 45 современных и 534 устарев-

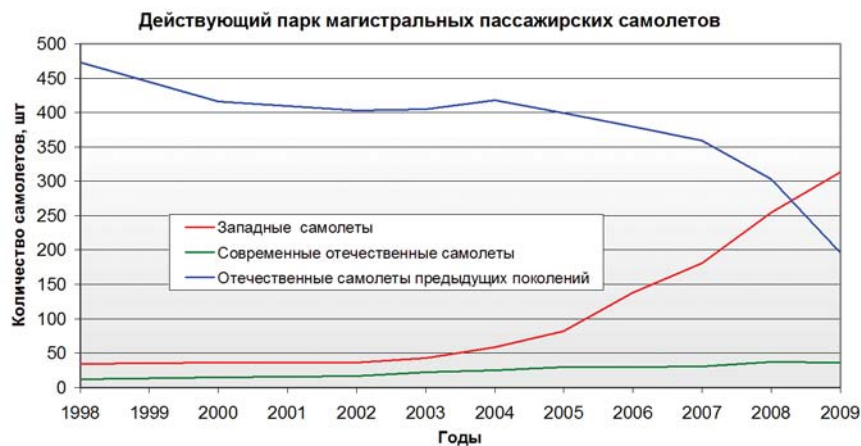


Рис. 9. Динамика действующего парка самолетов

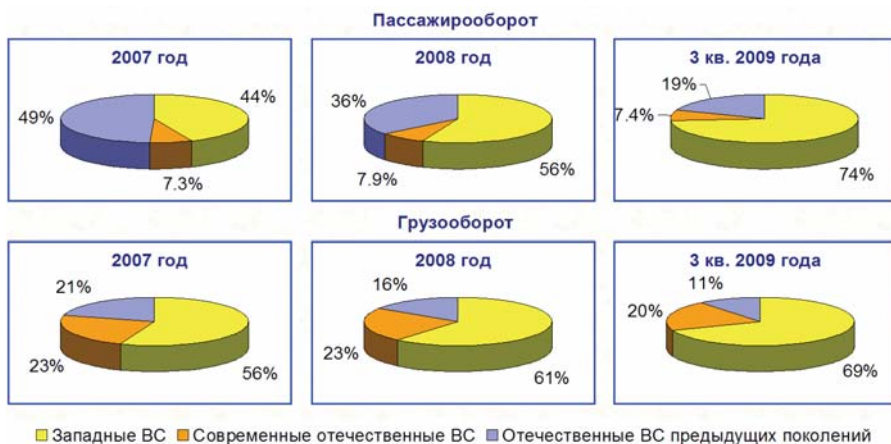


Рис. 10. Объем перевозок на самолетах разных поколений

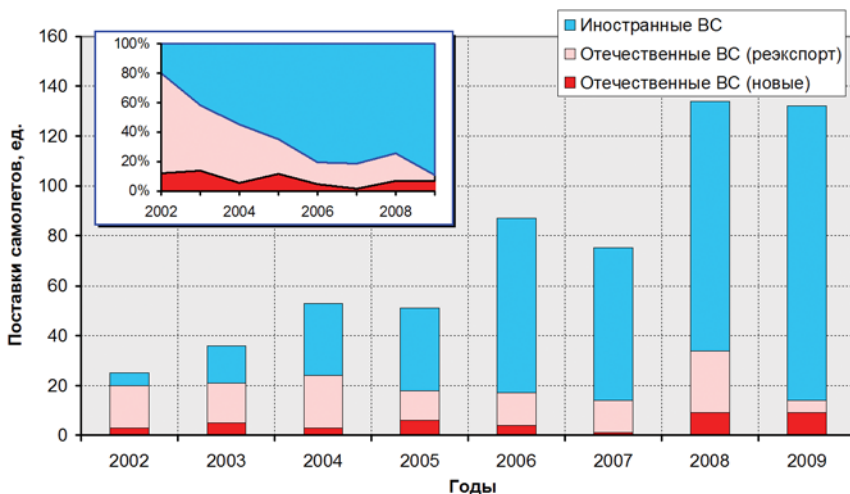


Рис. 11. Фактические поставки пассажирских самолетов

ших отечественных самолетов. Хотя в целом в действующем пассажирском парке западные самолеты составляют 30% численности, но среди магистральных самолетов их доля в 2009 г. превысила 50%, а сейчас приблизилась к 60% (рис. 9).

В условиях кризиса используется все больше ВС эффективных западных типов, а неконкурентоспособные ВС предыдущих поколений выводятся с рынка

перевозок. Самолеты западных типов выполняют 69% грузооборота и 74% пассажирооборота, в том числе 62% внутреннего. Лидирующие по объемам применения типы В-767-300 и А-320 выполняют по 19% пассажирооборота, в то время как доля ранее наиболее популярного Ту-154М сократилась за 2009 г. с 24 до 9,5%. Самолеты современных российских типов выполнили в 2009 г. 7,4% пассажирских перевозок (рис. 10).

В последние годы объем поставок современных пассажирских самолетов увеличился в несколько раз. И в 2009 г., несмотря на кризис, сокращения поставок самолетов не произошло. Напротив, кризис обострил проблему обновления парка. В 2009 г. в парк поступило 132 ВС, в том числе девять новых отечественных самолетов и 118 западных, т. е. на 18 западных ВС больше, чем в 2008 г. Доля западных самолетов в объеме поставок приблизилась к 90% (рис. 11).

Несмотря на заградительные таможенные пошлины и необходимость уплаты НДС, для ведущих российских авиакомпаний лизинг самолетов зарубежного производства пока предпочтительнее, чем лизинг российских самолетов, по совокупности условий поставки ВС, их послепродажного обслуживания, летно-технических характеристик.

Российским рынком сегодня востребованы главным образом узкофюзеляжные магистральные самолеты, доля которых в поставках пассажирских ВС в последние семь лет составляет 70–80%. Наиболее популярны самолеты семейств А-320 и В-737 (за указанный период поставлено 127 и 159 ВС соответственно). С 2006 г. начались значительные поставки самолетов западных типов в региональный парк. Примерно в это же время стал формироваться парк широкофюзеляжных самолетов большой вместимости (более 350 мест в одноклассной компоновке), в котором сейчас более 20 ВС (рис. 12).

Лидерство по количеству поставляемых в российский парк магистральных самолетов постепенно переходит к наиболее конкурентоспособным на мировом рынке моделям: семейств А-320, В-737 Next Generation, В-777, А-330. Поставки активно приобретаемых ранее отечественных ВС (Ту-154М, Як-42, Ил-86) и относительно дешевых старых западных самолетов (таких, как В-737-300/400, В-757-200, В-767-200, А-310, В-747-200) сегодня сходят на нет. Многие самолеты этих типов выводятся из эксплуатации.

Обновление регионального парка пока не приобрело массового характера, и в этой области нет явных лидеров. В целом наибольшим спросом пользуются 50-местные самолеты. Следует отметить, что начались поставки в российский коммерческий парк реактивных 50-местных региональных самолетов (11 ВС за 2008–2009 гг.).

Поставки грузовых самолетов в российский парк немногочисленны и, следуя особенностям развития рынка грузовых перевозок, включают в основном грузовые модификации широкофюзеляжных самолетов большой грузоподъемности — В-747, MD-11, в последнее время Ил-96-400.

Развитие российского парка в последние годы осуществляется преимущественно на основе современной эффективной авиатехники, что существенно повышает общий уровень его конкурентоспособности. Но острота проблемы обновления парка пока не снята:

- расширение типоразмерного ряда эксплуатируемых самолетов обеспечивает приближение состава парка по классам ВС к структуре мирового парка; так, наиболее распространенные в мире самолеты семейств А-320 и В-737 составляют 41% состава российского узкофюзеляжного парка; но около трети провозной способности в региональном парке обеспечивают турбовинтовые самолеты на 40–60 мест, в то время как в мировом парке около половины провозной способности обеспечивают реактивные самолеты такой же емкости;

- отмечается повышение конкурентоспособности парка за счет увеличения в его структуре доли технически совершенных самолетов с удельным расходом топлива менее 30 г/пкм и удовлетворяющих требованиям главы 4 по авиационному шуму; в то же время пассажирооборот самолетов с удельным расходом топлива менее 30 г/пкм (в основном, западных) составляет всего 11% для регионального парка и 84% для магистрального, в мире таких самолетов абсолютное большинство;

- старше нашего парка в мире только парк СНГ; на июль 2009 г. средний возраст магистрального парка составлял 15 лет, регионального — 31 год; возраст магистральных западных самолетов в российском парке — 12,5 года, региональных — 16,1 года; средний возраст мирового магистрального парка в 2008 г. оценивался как 11 лет, а региональных самолетов — 13 лет.

В результате вывода устаревших малоэффективных ВС из эксплуатации к 2015 г. провозная мощность имеющегося сегодня магистрального пассажирского парка сократится на 60%, а регионального — на 75%. Это обусловлено выводом из эксплуатации до 500 самолетов предыдущих поколений (Ил-62М, Ил-86, Ту-154Б, Ту-154М, Як-42, Ту-134, Ан-24, Як-40) и необходимостью массовой замены парка.

Всего в период до 2015 г. потребуются поставить в парк до 550 самолетов, в том числе 330 магистральных. Ожидается, что в связи с кризисом авиаперевозок к 2011 г. произойдет некоторое снижение поставок по сравнению с уровнем 2008–2009 гг. Но в дальнейшем стабилизация экономической ситуации и восстановление перевозок потребуют не только обновления, но и расширения парка ВС. При этом средний годовой объем поставок будет составлять более 100 самолетов (*таблица*).

Пополнение российского парка будет осуществляться за счет различных типов ВС российского и зарубежного производства, в том числе подержанных. В случае обеспечения конкурентоспособности предложений новых российских самолетов Ан-148 и SSJ-100, а также семейства Ту-204СМ доля продукции отечественной авиационной промышленности в общем объеме постав-

Оценка потребных поставок пассажирских самолетов в парк российских авиакомпаний в период до 2015 года

Класс ВС	Количество ВС, ед.
Свыше 350 мест	20
281-350 мест	20
221-280 мест	0
171-220 мест	70
141-170 мест	90
111-140 мест	60
86-110 мест	70
Всего маг.	330
61-85 мест с ТРДД	60
61-85 мест с ТВД	30
41-60 мест с ТРДД	40
41-60 мест с ТВД	30
20-40 мест с ТРДД	10
20-40 мест с ТВД	50
Всего рег.	220
Всего	550

ляемых самолетов может существенно вырасти в ближайшие годы.

Все это подтверждается известными планами ряда российских авиакомпаний по поставкам самолетов. В запланированных ими поставках примерно 35% составляли самолеты российского производства. Сегодня в парк начал поступать 70-местный самолет Ан-148, планируются поставки 95-местного SSJ-100, затем — модифицированных самолетов Ту-204 серии СМ. После 2015 г. появится новое семейство 150–200-местных самолетов МС-21, которое разрабатывается в опережение западных аналогов.

Таким образом, российский авиатранспортный рынок в долгосрочной перспективе останется одним из наиболее динамично развивающихся сегментов мирового рынка. К 2025 г. доля российских авиакомпаний в пассажирообороте мировой гражданской авиации может возрасти до 4–4,5%, а их потребность в поставках самолетов оценивается как 6–7% от мировой емкости рынка пассажирских самолетов.

ЛИТЕРАТУРА

1. Бородин М. А., Лесничий И. В., Плешаков А. И и др. Основные направления развития ГА РФ на 2009–2015 гг. // Научный вестник МГТУ ГА. — 2009. — № 141. — С. 7–13.
2. Страдомский О. Ю., Самойлов И. А., Бородин М. А., Лесничий И. В. Проблемы развития рынка авиаперевозок // Сб. научных трудов ГосНИИ ГА. — 2008. — № 310. — С. 10–19.
3. Самойлов И. А., Бородин М. А., Лесничий И. В., Самойлов В. И. Методология и результаты прогнозирования российского рынка авиаперевозок // Сб. научных трудов ГосНИИ ГА. — 2008. — № 310. — С. 40–63.

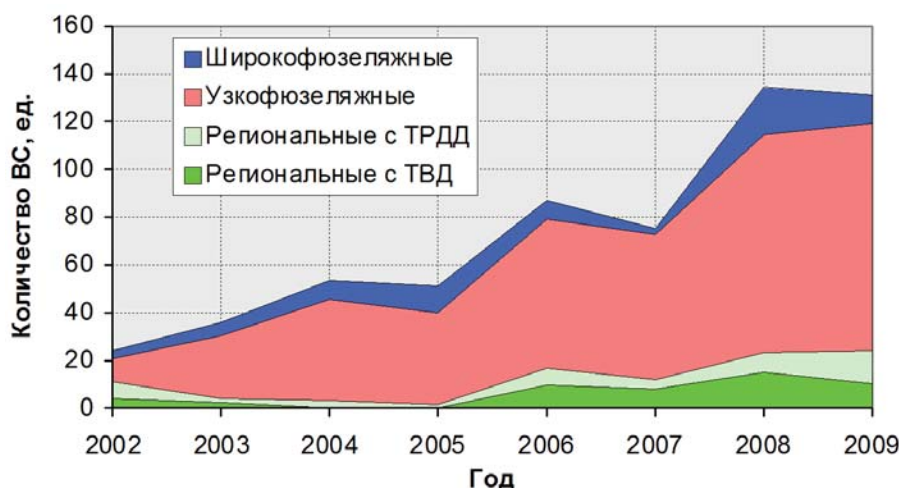


Рис. 12. Структура поставок пассажирских самолетов