

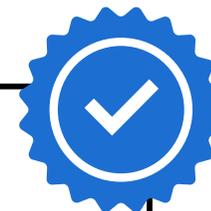


# О МЕРАХ СТИМУЛИРОВАНИЯ ВНУТРЕННЕГО СПРОСА НА ГРАЖДАНСКУЮ АВИАТЕХНИКУ РОССИЙСКОГО ПРОИЗВОДСТВА

**Колпаков Сергей Константинович**  
генеральный директор



# ТРАНСФОРМАЦИЯ СИСТЕМЫ АВИАПЕРЕВОЗОК КАК СПОСОБ ПРОДВИЖЕНИЯ ПРОДУКЦИИ



**СОЗДАНИЕ ИННОВАЦИОННЫХ  
ПРОДУКТОВ ДЛЯ НОВЫХ РЫНКОВ**

(сверхзвук, аэротакси, БЛА,  
электрические ЛА)

**ПРОАКТИВНОЕ  
ФОРМИРОВАНИЕ РЫНКА  
(перестройка национальной  
системы авиаперевозок)**

**Пути увеличения  
продаж  
гражданской АТ**

**ПОИСК НЕЗАНЯТЫХ  
НИШ НА ДОСТУПНЫХ РЫНКАХ**  
(географических, продуктовых)

**ОГРАНИЧЕНИЕ КОНКУРЕНЦИИ НА  
СУЩЕСТВУЮЩИХ РЫНКАХ**  
(протекционизм, торговые  
барьеры)

# ПРЕДЛАГАЕМЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ ОЦЕНКИ КАЧЕСТВА АВИАПЕРЕВОЗКИ ДЛЯ ПАССАЖИРА

1. **ПОКРЫТИЕ СЕТИ [%]** –  
доля аэропортов,  
достижимых  
из точки отправления



Более 50% аэропортов  
назначения РФ **недостижимы**  
с **допустимым качеством**  
**перелета**  
даже при вылете из  
крупнейших аэропортов  
страны

2. **ВРЕМЕННОЙ ПОКАЗАТЕЛЬ ПОКРЫТИЯ СЕТИ [ЧАСОВ]** –

макс. время, за которое определенная доля  
жителей страны может долететь друг до  
друга с допустимым качеством перелета\*

**8...28 часов - для 90% населения РФ**

Пулковское (СПб):  
**44% | 21,4 ч**

Шереметьевское (МСК):  
**37% | 26,7 ч**

Кольцовское (ЕКБ):  
**42% | 25,3 ч**

Толмачевское (НСБ):  
**43% | 27,6 ч**

Емельяновское (КРЯ):  
**43% | 27,6 ч**

\* «допустимое качество перелета»:  
≤ 1 пересадок; пересадочное окно 40 мин - 3 ч.

# ПОТЕНЦИАЛ УЛУЧШЕНИЯ КАЧЕСТВА АВИАПЕРЕВОЗОК И УВЕЛИЧЕНИЯ СПРОСА НА АВИАТЕХНИКУ ЗА СЧЕТ ТРАНСФОРМАЦИИ СЕТИ ПЕРЕВОЗОК



## УЛУЧШЕНИЕ КАЧЕСТВА ПЕРЕВОЗОК ДЛЯ ПАССАЖИРА

Население вне доступа ко всей сети:

10 млн. чел. → 3 млн.

Предельное время в дороге по РФ для 91% населения:

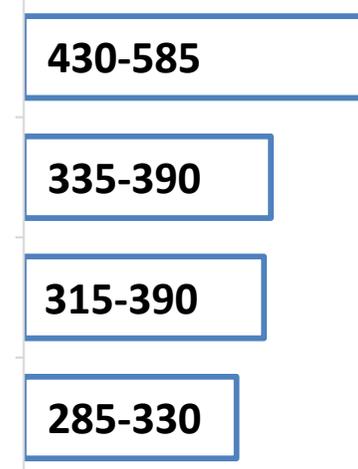
28 ч → 15 ч

## УВЕЛИЧЕНИЕ СПРОСА В НИШАХ ПРИСУТСТВИЯ РОССИЙСКОЙ АВИАТЕХНИКИ

Увеличение доли транспортной работы региональных и местных ВС

Потребность в авиатехнике\*

Сегмент L-410, ЛМС	0,1%	→	~0,5% (x5)
Сегмент Ил-114	1,7%	→	~3,5% (x2)
Сегмент SSJ	13,5%	→	~17% (x1,25)
Сегмент MC-21	70,5%	→	~68% (x0,95)



\*при полной трансформации сети

# ТЕКУЩИЙ УРОВЕНЬ СИНЕРГИИ ГОСПОДДЕРЖКИ АВИАТРАНСПОРТА И ПРОДАЖ РОССИЙСКОЙ АВИАТЕХНИКИ



## СТИМУЛИРОВАНИЕ ЗАКУПОК РОССИЙСКОЙ АВИАТЕХНИКИ

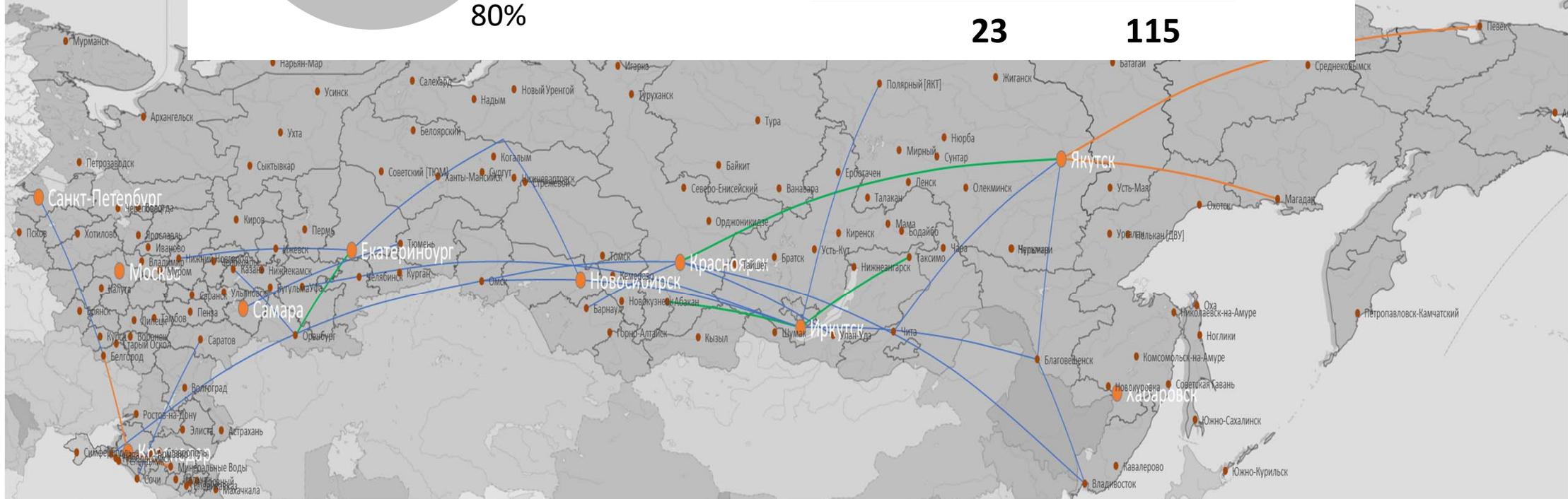
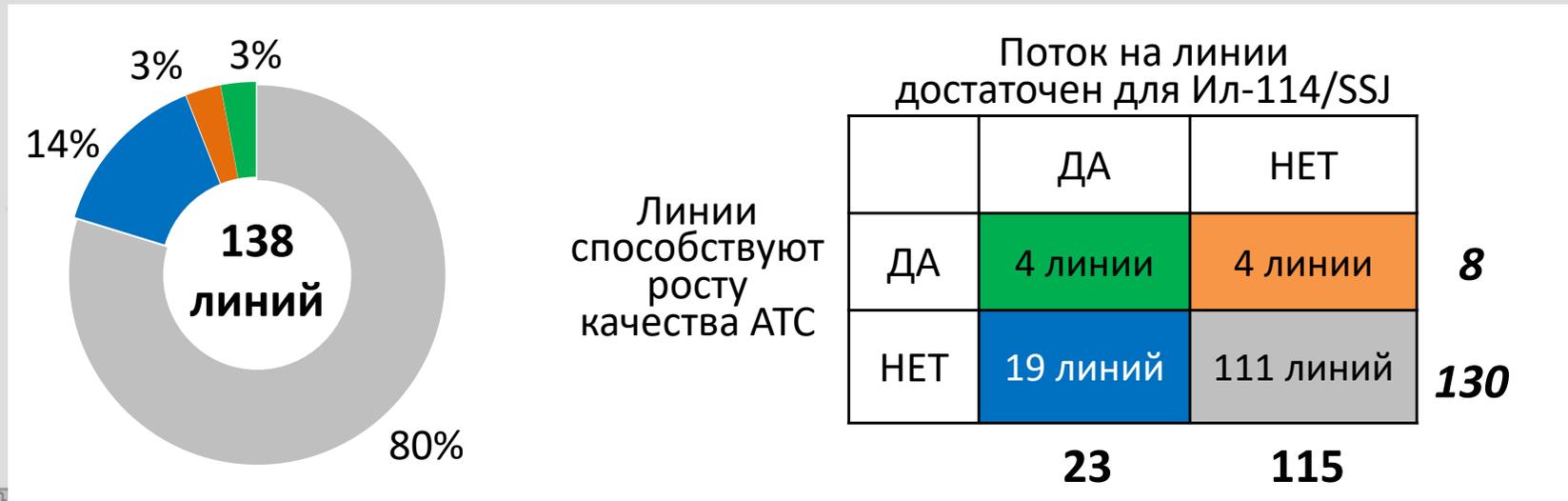
- Финансирование лизинговых компаний для приобретения ВС отечественного производства. (ПП№1485, ПП№1486, ПП№916)
- Субсидирование %-ной ставки по кредитам лизинговых компаний на приобретение ВС российского производства (ПП№1073, ПП№1817, ПП№ 1851)
- Содействие авиакомпаниям в платежах за лизинг ВС российского производства (ПП№1212)
- Господдержка создания системы послепродажного обслуживания для ВС российского производства (ПП№301)

## СТИМУЛИРОВАНИЕ ВНУТРЕННИХ ПАССАЖИРСКИХ АВИАПЕРЕВОЗОК

- Субсидирование полетов с Дальнего Востока в европейскую часть страны (ПП№1095)
- Субсидирование полетов из Калининградской обл. в европейскую часть страны (ПП№1059, ПП№1321)
- Субсидирование перевозок в Приволжском ФО (ПП №1168)
- Субсидирование перевозок в Симферополь (ПП № 388)
- Субсидирование региональных перевозок (ПП№265, ПП№509 ПП№1242)

Изменения в Правилах  
предоставления субсидий ПП№1242  
– новое Приложение 2.  
Маршруты для авиаперевозок на  
российских ВС

# ВКЛАД ЛИНИЙ ПРИЛОЖЕНИЯ 2 (ПП 1242) В РАЗВИТИЕ АТС И ПОВЫШЕНИЕ СПРОСА НА РОССИЙСКУЮ АВИАТЕХНИКУ



1. Моделирование показало, что развитие АТС в направлении **повышения качества авиаперевозок для населения страны** может одновременно **повысить спрос на российские ВС**, обеспечив тем самым диверсификацию производства отечественной авиатехники.
2. Для наращивания синергетического эффекта от **координации мер государственной поддержки** (1) внутренних авиаперевозок и (2) спроса на российские ВС целесообразно:
  - продолжить действие Приложения 2 к Правилам предоставления субсидий на осуществление региональных воздушных перевозок (ПП№ 1242) после 2020 г.;
  - усилить роль регионов при формировании перечня маршрутов для эксплуатации ВС российского производства;
  - работу с регионами необходимо проводить на единой методической основе долгосрочного планирования регионального развития авиаперевозок.

Благодарю за внимание