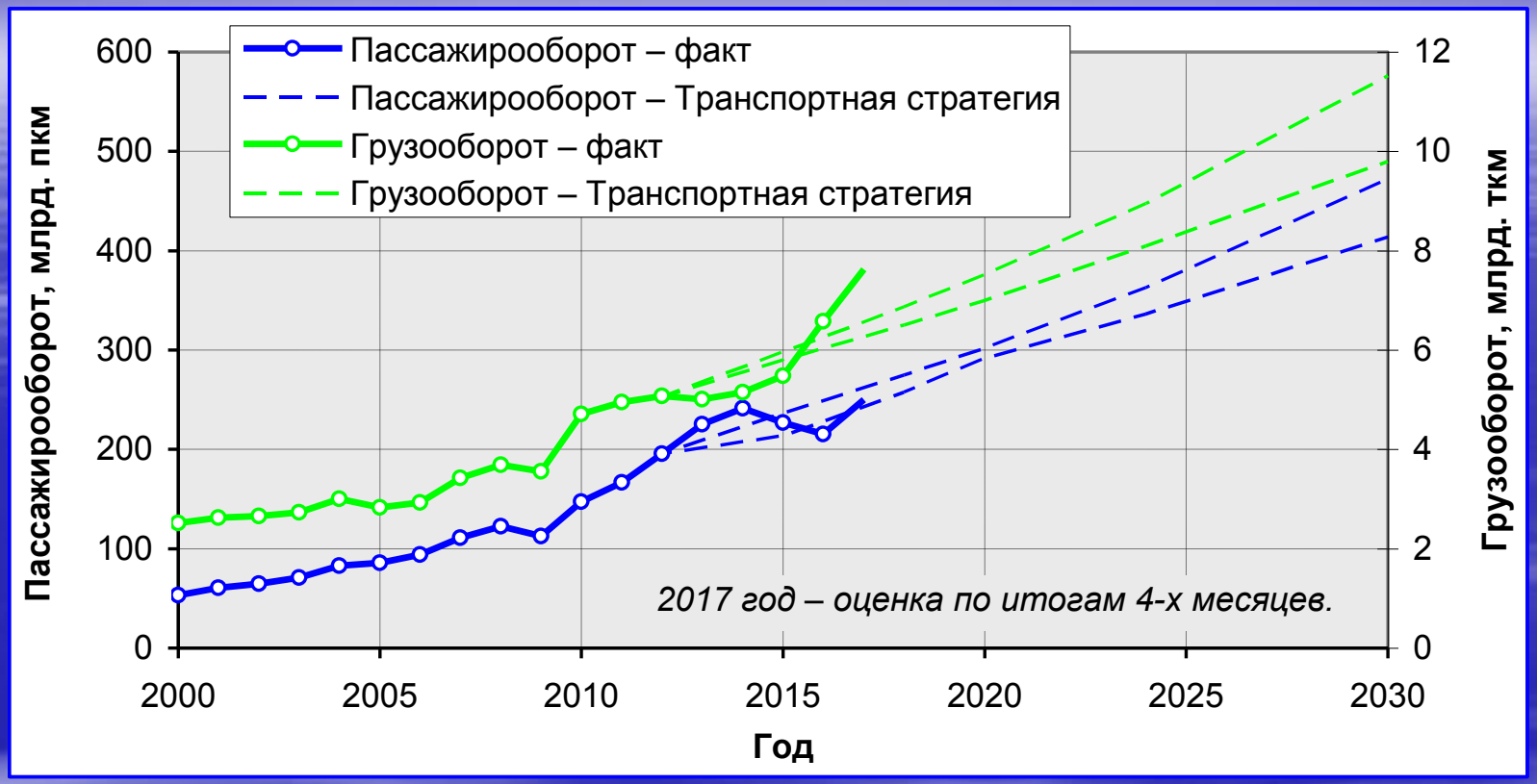
АВИАЦИОННЫЙ СЕРТИФИКАЦИОННЫЙ ЦЕНТР
ГосНИИ ГА

Прогноз развития и приоритеты импортозамещения парка самолетов российских авиакомпаний

2017 год.

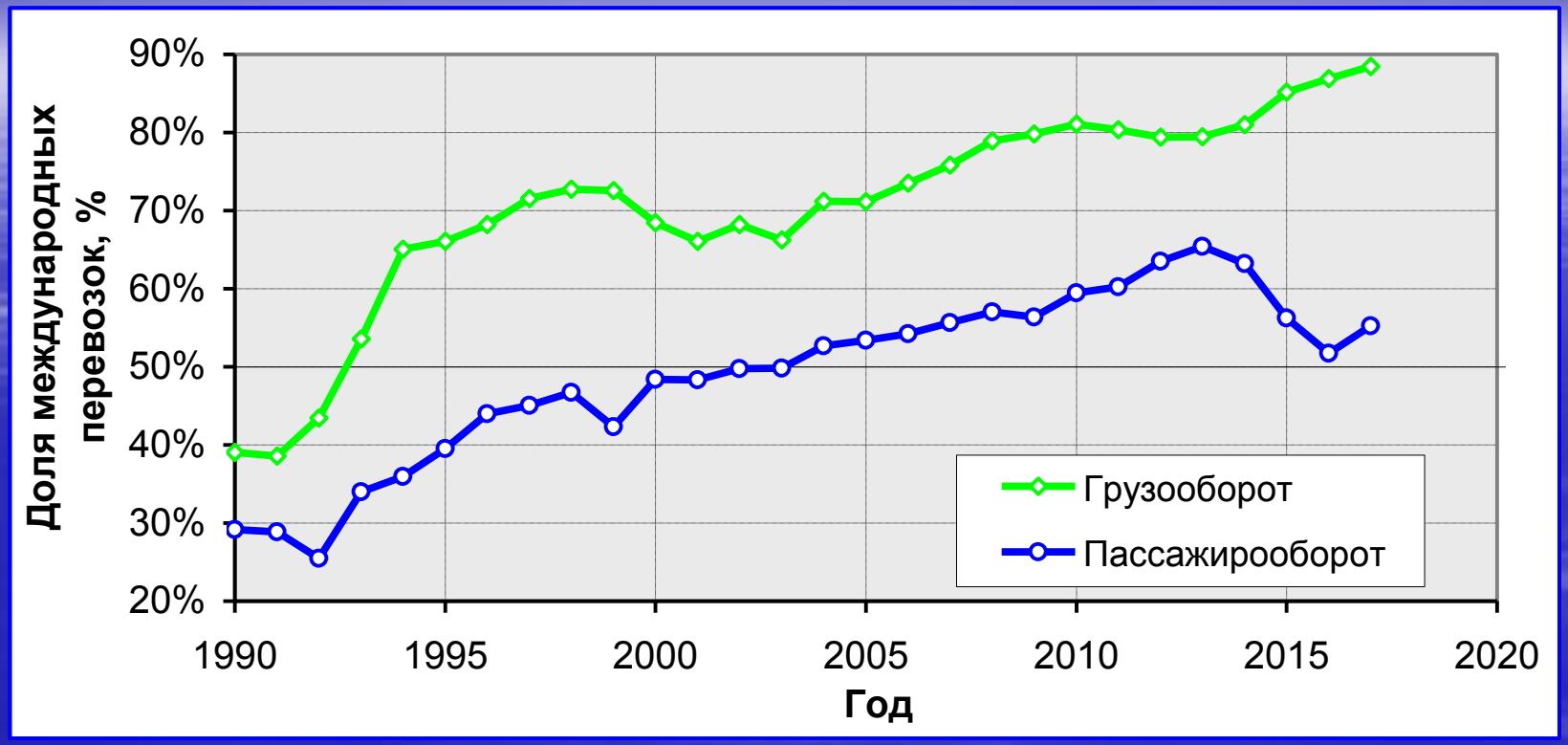
Тенденция роста объемов авиаперевозок



Рост пассажирооборота со средним темпом более 10% в год сменился негативной тенденцией в 2015-2016 гг. из-за ухудшения экономической ситуации. Снижение перевозок составило 11%. В 2017 году началось восстановление рынка, по итогам четырех месяцев пассажирооборот вырос на 24%.

Грузооборот, несмотря на кризис российской экономики, демонстрировал рост, который в 2016 году составил 20%. В целом текущие объемные показатели деятельности воздушного транспорта близки к показателям, предусмотренным в Транспортной стратегии Российской Федерации.

Структура авиаперевозок



2017 год – оценка по темпам роста 4 месяцев.

Изменение конъюнктуры рынка в результате кризиса обусловило перераспределение пассажиропотоков и снижение доли международного пассажирооборота с 65% до 52%. Но в 2017 году международные перевозки вновь стали развиваться с опережающими темпами.

Снижение объема внутренних грузоперевозок из-за экономического кризиса ведет к росту доли международного грузооборота, которая уже приблизилась к 90%.

Структура внутренних пассажирских перевозок

Тип перевозок	Перевезено пассажиров, тыс. чел.						Доля перевезенных пассажиров, %					
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Местные	**1 484**	**1 538**	**1 610**	**1 590**	**1 662**	**1 661**	**4.5%**	**4.3%**	**4.0%**	**3.4%**	**3.2%**	**2.9%**
Региональные	**2 660**	**3 003**	**3 513**	**3 865**	**3 975**	**4 257**	**8.0%**	**8.3%**	**8.8%**	**8.3%**	**7.6%**	**7.6%**
Магистральные:												
с Москвой	24 566	26 757	29 275	34 184	38 815	40 952	74.1%	74.4%	73.4%	73.7%	73.8%	72.6%
с Санкт-Петербургом	1 605	1 813	2 146	2 936	3 403	3 599	4.8%	5.0%	5.4%	6.3%	6.5%	6.4%
с Краснодарским краем	929	778	876	998	1 280	1 774	**2.8%**	**2.2%**	**2.2%**	**2.1%**	**2.4%**	**3.1%**
с Крымом				283	890	1 126				**0.6%**	**1.7%**	**2.0%**
прочие магистральные	1 913	2 097	2 448	2 548	2 535	3 008	5.8%	5.8%	6.1%	5.5%	4.8%	5.3%
Всего	**33 156**	**35 987**	**39 870**	**46 404**	**52 560**	**56 377**	**100%**	**100%**	**100%**	**100%**	**100%**	**100%**

Местные – перевозки в пределах границ субъекта РФ;
Региональные – перевозки в пределах границ федерального округа.

В условиях экономического кризиса усилилась концентрация перевозок на направлениях, связанных с Москвой, Санкт-Петербургом и южными курортами. И на международном сегменте вновь выросла роль московских аэропортов. Развитие сети региональных и местных авиаперевозок, а также международных перевозок из региональных аэропортов отстает, что негативно влияет на финансовое положение региональных авиакомпаний и усложняет решение задач местной транспортной доступности. В этих условиях особое значение приобретает эффективность эксплуатируемого парка самолетов.

Состав действующего коммерческого парка

Магистральные самолеты - 585 ед.	
Отечественного производства	
Ту-214	1
Ту-204-100	6
Ту-154М	2
Як-42	29
SSJ-100	47
Итого	**85**
Западного производства	
B-777-300	20
B-747-400	7
B-777-200	8
A-330-300	19
B-767-300	19
A-330-200	5
B-767-200	3
B-757-200	22
B-737-800	99
A-321	55
B-737-700	3
B-737-400	8
B-737-300	1
A-320	120
B-737-500	43
A-319	66
ERJ-195	2
Итого	**500**

Региональные самолеты - 211 ед.	
Отечественного производства	
Ту-134	11
Ан-148	11
Ан-26-100	21
Ан-24	64
Як-40	20
Ан-38	2
Итого	**129**
Западного производства	
Dash-8-400	6
ATR-72	13
ERJ-145	5
CRJ-100/200	41
Dash-8-300	7
ATR-42	5
ERJ-135	3
Dash-8-100/200	2
Итого	**82**

Business jet - 44 ед.	
Gulfstream V	1
Gulfstream 650	2
Gulfstream 550	2
Global 6000	1
Falcon 7X	5
Gulfstream IV	2
Gulfstream 450	1
Global 5000	1
Falcon 900	6
Challenger 850	4
Challenger 600	5
Challenger 300	3
BAe-125-1000	1
BAe 125	10
Итого	**44**

Грузовые самолеты - 105 ед.	
Отечественного производства	
Ан-124	12
Ил-76ТД-90	6
Ил-76	29
Ту-204С	4
Ан-12	1
Ан-74	10
Ан-32	1
Ан-30	1
Ан-26	20
Итого	**84**
Западного производства	
B-747-8F	9
B-747-400F	8
B-757-200F	1
B-737-400SF	3
Итого	**21**

Легкие многоцелевые самолеты - 310 ед.	
Отечественного производства	
ТВС-2	2
Ан-2	227
Ан-3	7
Бе-103	2
Итого	**238**
Западного производства	
Ан-28	6
L-410UVP-E20	27
L-410UVP-E	6
DHC-6-400	11
Beech B300	3
PC-12	10
Cessna 208B	4
PC-6	1
Cessna 206	4
Итого	**72**

Вертолеты - 1012 ед.	
Отечественного производства	
Ми-26Т	21
Ми-8МТ	214
Ми-8	524
Ка-32	19
Ми-2	56
Ка-26	6
Ансат	1
Итого	**841**
Западного производства	
AW-139	11
W-3	1
EC-155	3
MD-900	1
Bk-117	7
Bell-429	4
A-109	6
EC-135	13
EC-130	4
Bell-407	4
AS-355	5
AS-350	28
R-66	8
R-44	68
EC-120	5
Bo-105	1
Bell-206A/B	2
Итого	**171**

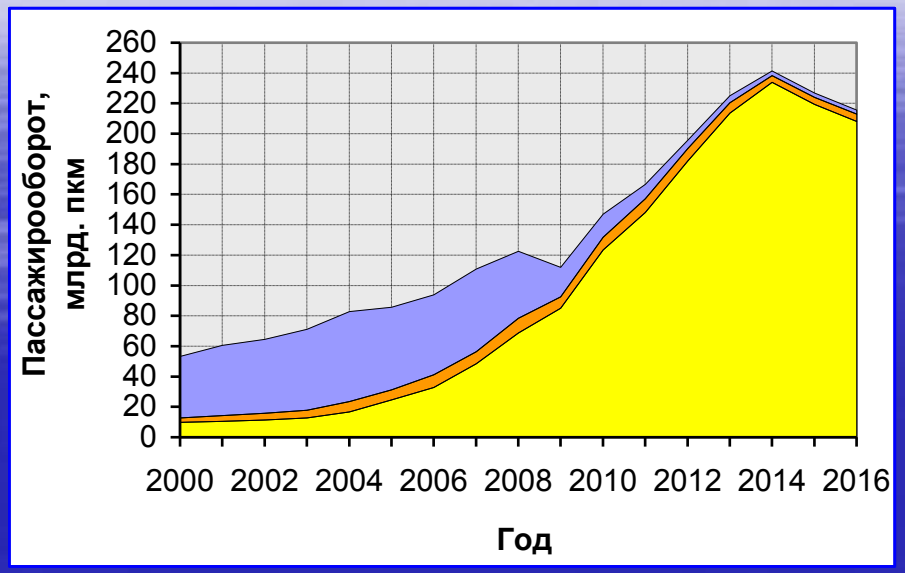
начало 2017 года

** - без учета:*
- парка специальных летных отрядов (Россия СЛО, 223-й ЛО, МЧС России) - всего 89 ед.
- легких ВС вместимостью менее 4 мест и единичных экземпляров ВС - всего 145 ед.

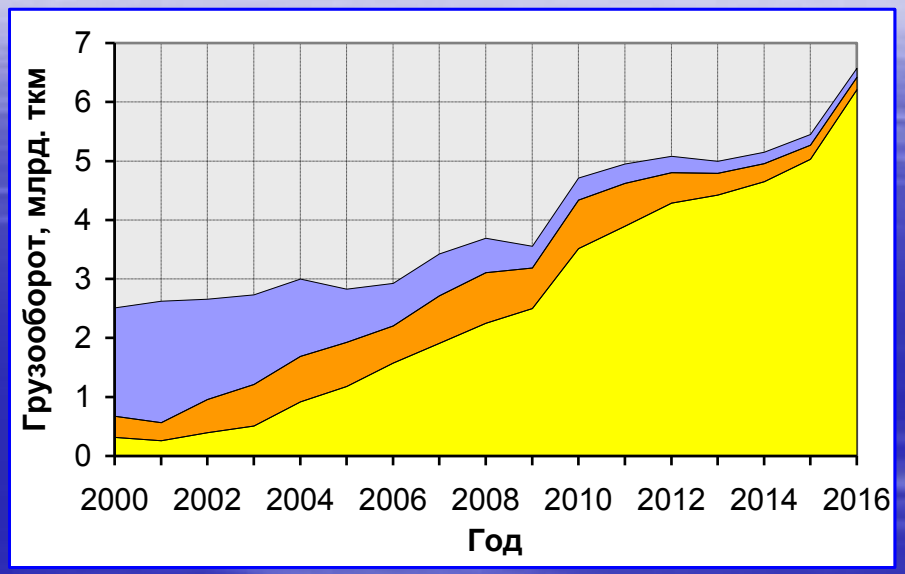
Действующий коммерческий парк российских эксплуатантов насчитывает 2412 воздушных судов, в числе которых 585 магистральных и 211 региональных пассажирских самолетов, 105 грузовых самолетов, 1012 вертолетов. Доля ВС зарубежного производства в парке пассажирских самолетов составляет 73%.

Объемы использования парка самолетов

Пассажирооборот



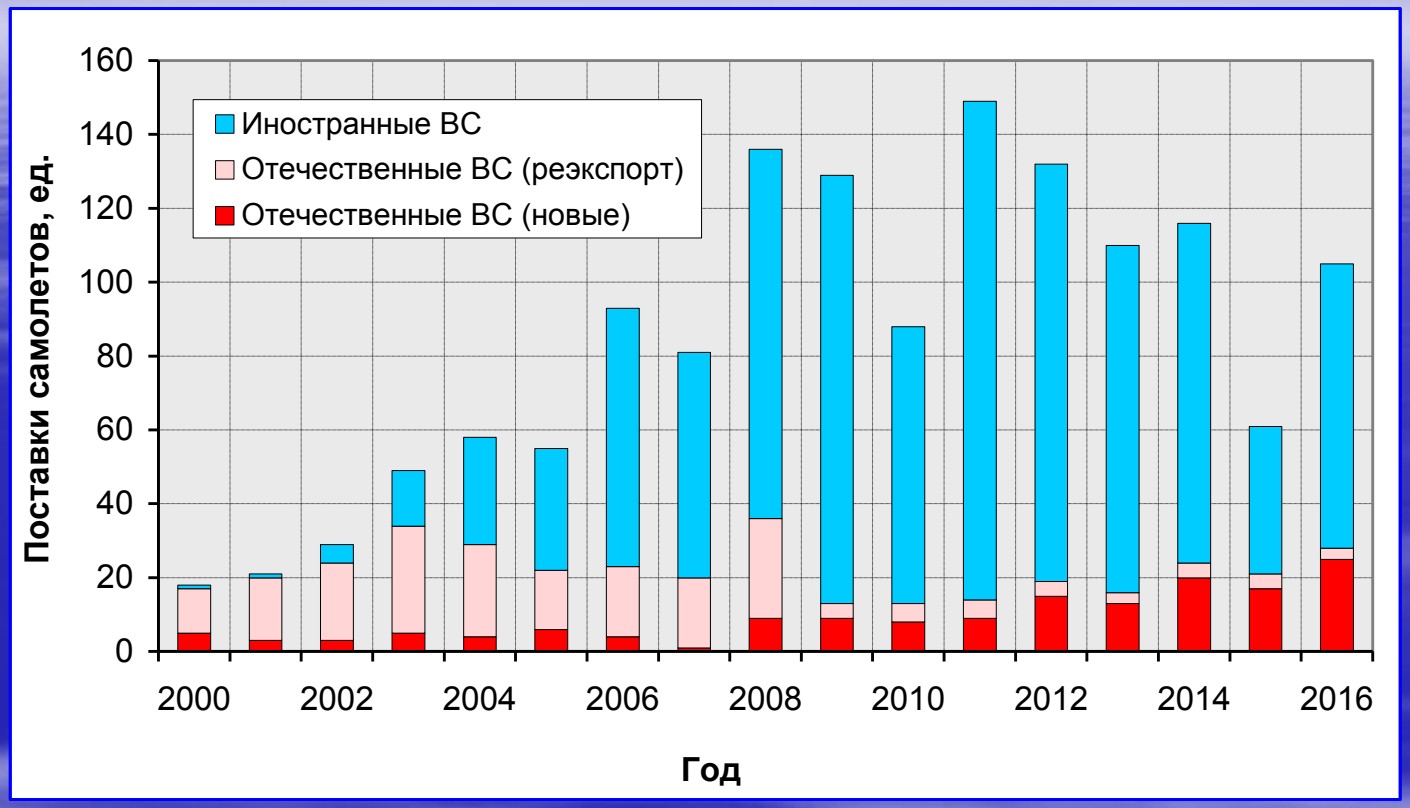
Грузооборот



Западные ВС | Современные отечественные ВС | Отечественные ВС предыдущих поколений

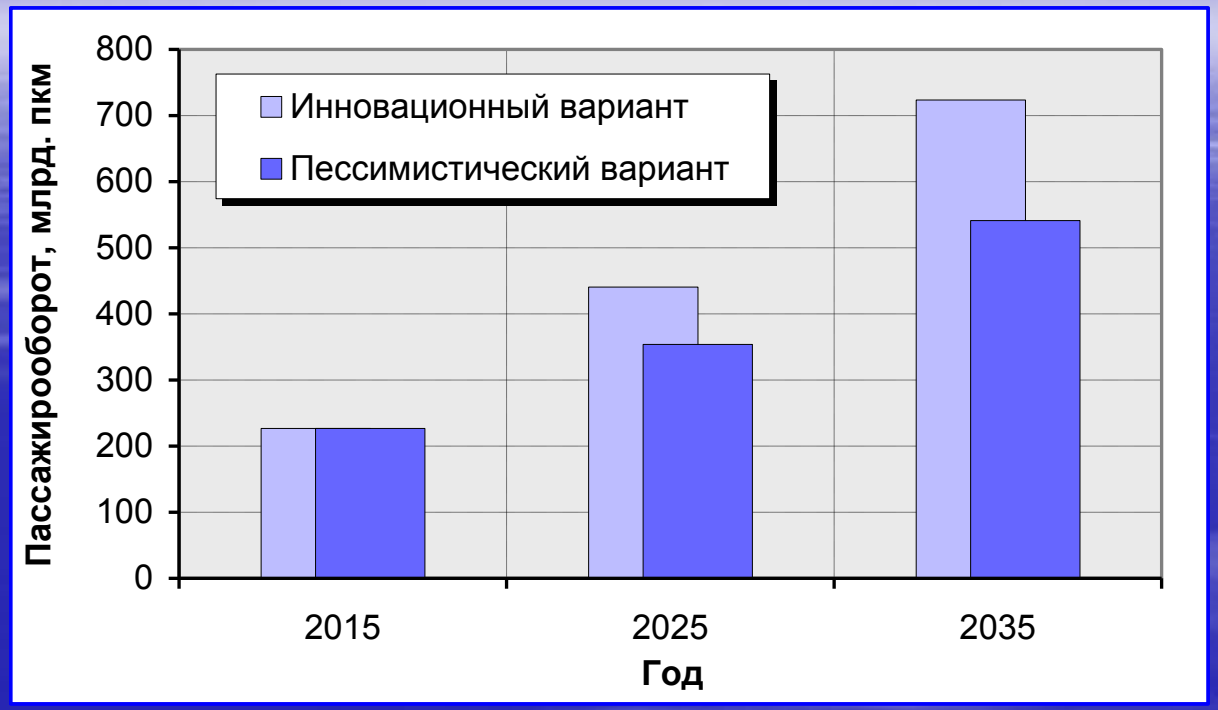
Западные самолеты, начиная с 2013 года, обеспечивают выполнение более 95% пассажирооборота российских авиакомпаний. Использование отечественных самолетов предыдущих поколений резко сократилось еще в период кризиса 2009 года, но пока они продолжают играть важную роль на рынке местных и региональных перевозок, хотя их доля в пассажирообороте - в пределах 1%. В 2015-2016 гг. наметилась тенденция роста доли пассажирооборота, выполняемого современными российскими самолетами, но пока она остается на уровне 2%.

Фактические поставки пассажирских самолетов



Спрос на поставки самолетов имеет устойчивый характер. В 2008-2014 гг в парк в среднем поставлялось по 123 самолета в год. В 2016 г поставки вновь превысили 100 самолетов. Лидерами в поставках стали наиболее конкурентоспособные на мировом уровне модели, обеспечивающие снижение эксплуатационных затрат. Зарубежные самолеты доминируют в поставках, только в 2015-2016 гг. поставки новых российских самолетов достигли 25%, благодаря SSJ.

Долгосрочный прогноз развития рынка



К 2035 году пассажирооборот российских авиакомпаний вырастет в 2,4-3,2 раза, а грузооборот – в 2,4-3,3 раза. В целом прогнозируется снижение темпов роста пассажирооборота по сравнению с существовавшими до 2014 года. Для замены эксплуатируемого парка и удовлетворения растущего спроса на авиаперевозки авиакомпаниям в период до 2035 года могут потребоваться поставки 1,7-2,0 тысячи пассажирских самолетов, в том числе 350-380 региональных самолетов вместимостью более 19 мест, 350-520 широкофюзеляжных и 950-1100 узкофюзеляжных магистральных самолетов. Для выполнения прогнозируемого объема грузовых перевозок может потребоваться около 150 грузовых самолетов.

Текущая ситуация с предложениями российских самолетов

Из 20 основных классов магистральных и региональных самолетов в России сегодня серийно производится, фактически, только один SSJ:

► Производимые самолеты семейств Ил-96-300 и Ту-204 не пользуются спросом у авиакомпаний. В последние годы поставки осуществлялись только в СЛО «Россия».

► Сохраняется устойчивый спрос на самолеты семейства SSJ-100, численность действующего коммерческого парка которых превысила 50 ед.

► Продолжение производства самолетов Ан-148, Ан-140 маловероятно.

► Пользуются спросом самолеты L-410UVP-E20 (L-420) фирмы «Aircraft Industries» (Чехия), которая принадлежит российской УГМК. За 2012-2016 гг. в парк поставлен 31 самолет. В 2016 году одобрено производство L-420 на УЗГА.

► Аттестованный в 2015 году ТВС-2МС является турбовинтовой модификацией Ан-2, что позволило повысить некоторые характеристики самолета, но не обеспечило современного уровня конкурентоспособности. В 2016 году только 2 серийных самолета ТВС-2МС были поставлены авиакомпании.

Приоритеты импортозамещения

Класс ВС по вместимости (одноклассная компоновка)	Действующий коммерческий парк (2016 г.)		Потребный коммерческий парк		Выпускаемые и планируемые к производству типы самолетов		Перспективные приоритеты типоразмерного ряда
	Всего	в том числе отечественные	2025 г.	2035 г.	предыдущих поколений	разрабатываемые и модернизируемые	
Свыше 600 мест	0		28	87			
450-600 мест	27						
350-450 мест	27					Ил-96-400М, ШФДМС	
280-350 мест	24		62	111	Ил-96-300		
220-280 мест	3		122	165			Нет проекта
170-220 мест	177	7 Ту-204/-214	179	277		**МС-21**	
140-170 мест	134	2 Ту-154	206	266		**МС-21**	
110-140 мест	138	29 Як-42	213	242			
85-110 мест	49	47 SSJ-100	164	180	SSJ-100	SSJ-100/LR	
60-85 мест с ТРДД	22	22 Ту-134, Ан-148	88	93			
с ТВД	19		44	55		**Ил-114-300**	
40-60 мест с ТВД	97	85 Ан-24, Ан-26-100	55	74			
с ТРДД	46		61	63			
20-40 мест с ТВД	4	2 Ан-38	52	77			Нет проекта
с ТРДД	23	20 Як-40	6	8			
Итого пассажирских	790	214	1280	1698			
15-19 мест	53		75	119	L-420		
10-14 мест	229	229 Ан-2 (2 ТВС-2МС)	175	107	ТВС-2МС		
7-9 мест	22	7 Ан-3	65	229			Нет проекта
Итого многоцелевых	304	236	315	455			

В период до 2020 года для воздушного транспорта России наиболее приоритетны: завершение создания семейства МС-21, которое способно обеспечить основной объем магистральных перевозок; модернизация Ил-114-300 для замены Ан-24 на рынке региональных и местных перевозок.

Модернизация Ил-96 важна на современном этапе из соображений национальной безопасности, но потребует государственной поддержки его эксплуатации.

Примерный облик перспективных приоритетных типов самолетов

Проект	Широкофюзеляжный самолет умеренной вместимости	Региональный самолет малой вместимости	Легкий многоцелевой самолет
Количество и тип двигателей	2 х ТРДД	2 х ТВД	2 х ПД
Пассажировместимость при одноклассной компоновке, чел.	240-280	32-36	9
Дальность перевозки пассажиров, км	8000-9000	1500-2000	1400-1600
Крейсерская скорость, км/ч	не менее 900	500-550	свыше 300
Потребная длина ВПП, м	класс Б	1000-1300	не более 650

На период до 2025 года в число приоритетов входят широкофюзеляжный самолет умеренной вместимости (класса 240-280 мест) и турбовинтовой самолет на 30-35 мест, которые раздвинут границы производственной линейки самолетов (от 30 до 300 мест) и сегодня не имеют за рубежом серийно производимых аналогов. А также легкий многоцелевой самолет нового поколения на 9 мест, который должен эффективно заменить Ан-2.

Совместный с КНР проект ШФДМС имеет экспортно-ориентированный характер.

Выводы

Рынок авиаперевозок адаптировался к изменившимся условиям, а наметившиеся положительные тенденции в экономике страны создали условия для восстановления тенденции его роста. По итогам четырех месяцев 2017 года рост пассажирооборота российских авиакомпаний составил 24%.
Восстановление положительных тенденций на авиатранспортном рынке по мере экономической стабилизации и роста позволит к 2035 году увеличить пассажиро- и грузооборот в 2,4-3,3 раза.

Для удовлетворения растущего спроса на авиаперевозки и замены выбывающих из эксплуатации самолетов российским авиакомпаниям в ближайшие 20 лет потребуется поставить 1,7-2,0 тысячи пассажирских самолетов и до 150 грузовых.

Приоритетами импортозамещения в парке самолетов российских авиакомпаний ближайшей перспективы являются: узкофюзеляжный МС-21, который должен обеспечить большую часть магистральных перевозок, и региональный Ил-114-300, который должен обеспечить конкуренцию с ATR-72/42 на региональной сети.

Приоритетами на следующее десятилетие являются: широкофюзеляжный самолет умеренной вместимости (класса 240-280 мест в одноклассной компоновке) и турбовинтовой самолет на 30-35 мест, которые рационально расширят отечественный типоразмерный ряд, а также легкий многоцелевой самолет нового поколения на 9 мест, который должен эффективно заменить Ан-2.