



Анализ Комплексной программы развития авиатранспортной отрасли Российской Федерации до 2030 года и возможные сценарии формирования самолётного парка российских авиакомпаний

- Анализ содержания Комплексной программы
- Условия и риски реализации Комплексной программы
- Минимально необходимая маршрутная сеть ВВЛ и самолётный парк для ее обеспечения

Предпосылки к разработке Программы

2009-2019 г: плавное развитие

от 45 до 128 млн. пасс. год

от 6 до 14 млн. пасс. в пиковые месяцы

ВВЛ/МВЛ: от 50/50 до 57/43

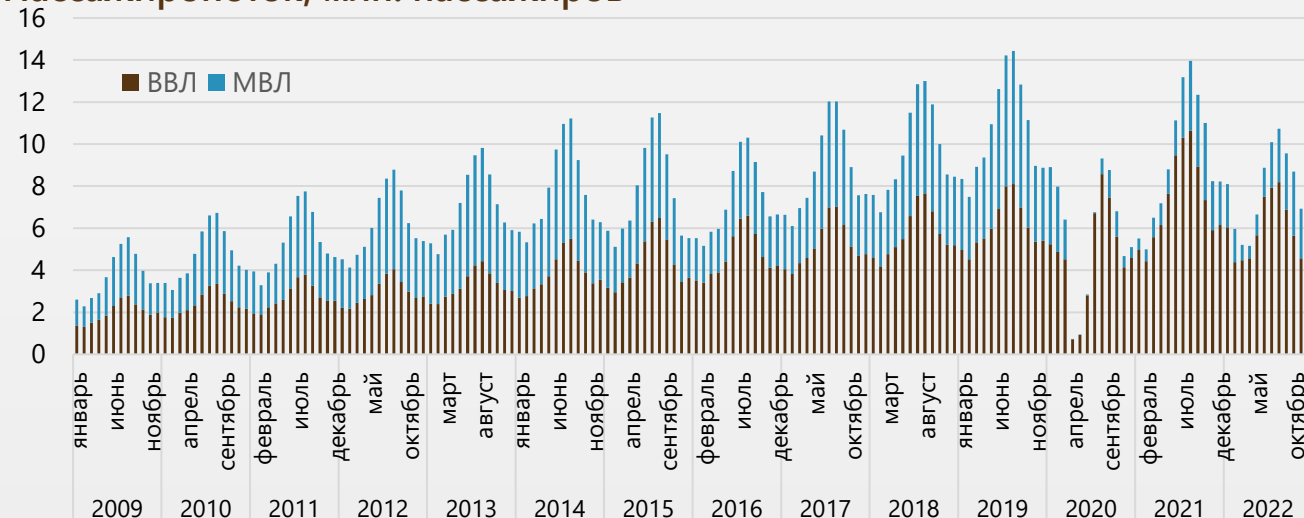
2020-2022 г: скачкообразные изменения

с 128 до ~92 млн. пасс. год

с 14 до 7 млн. пасс./мес. в июне (уровень 2012 г.)

ВВЛ/МВЛ: 57/43 до 80/20

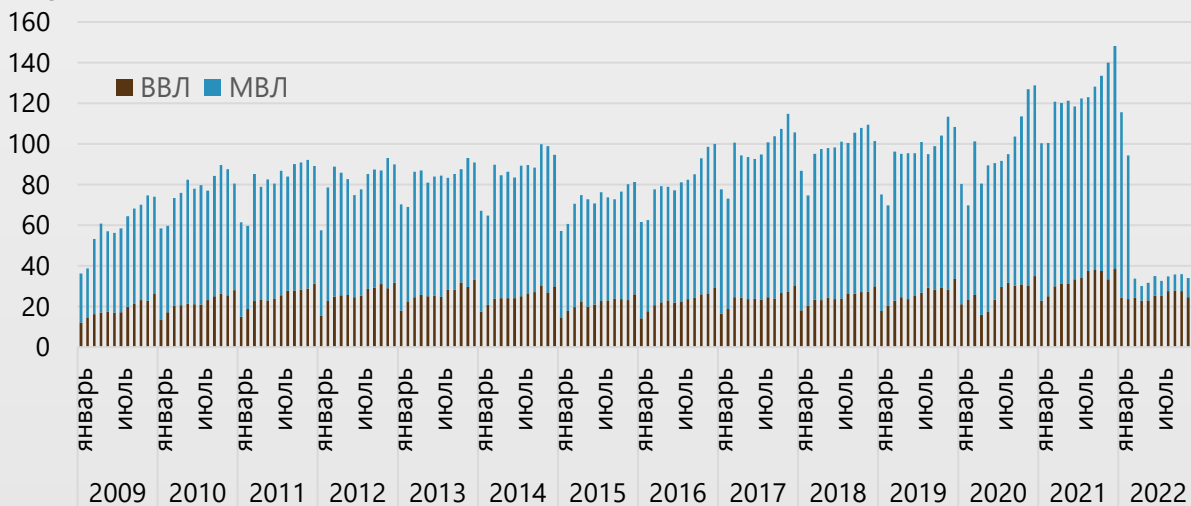
Пассажиропоток, млн. пассажиров



* - оценка

Источник: МАЦ2.0, ТКП

Грузы и почта, тыс. тонн



* - оценка

Источник: МАЦ2.0, ТКП

2010-2020 г: плавное развитие

от 712 до 1171 тыс. тонн.

от 74 до 128 тыс. тонн в месяц (декабрь к декабрю)

ВВЛ/МВЛ: с 32/68 до 27/73

2021-2022 г: скачкообразные изменения

от 1476 до ~550 тыс. тонн.

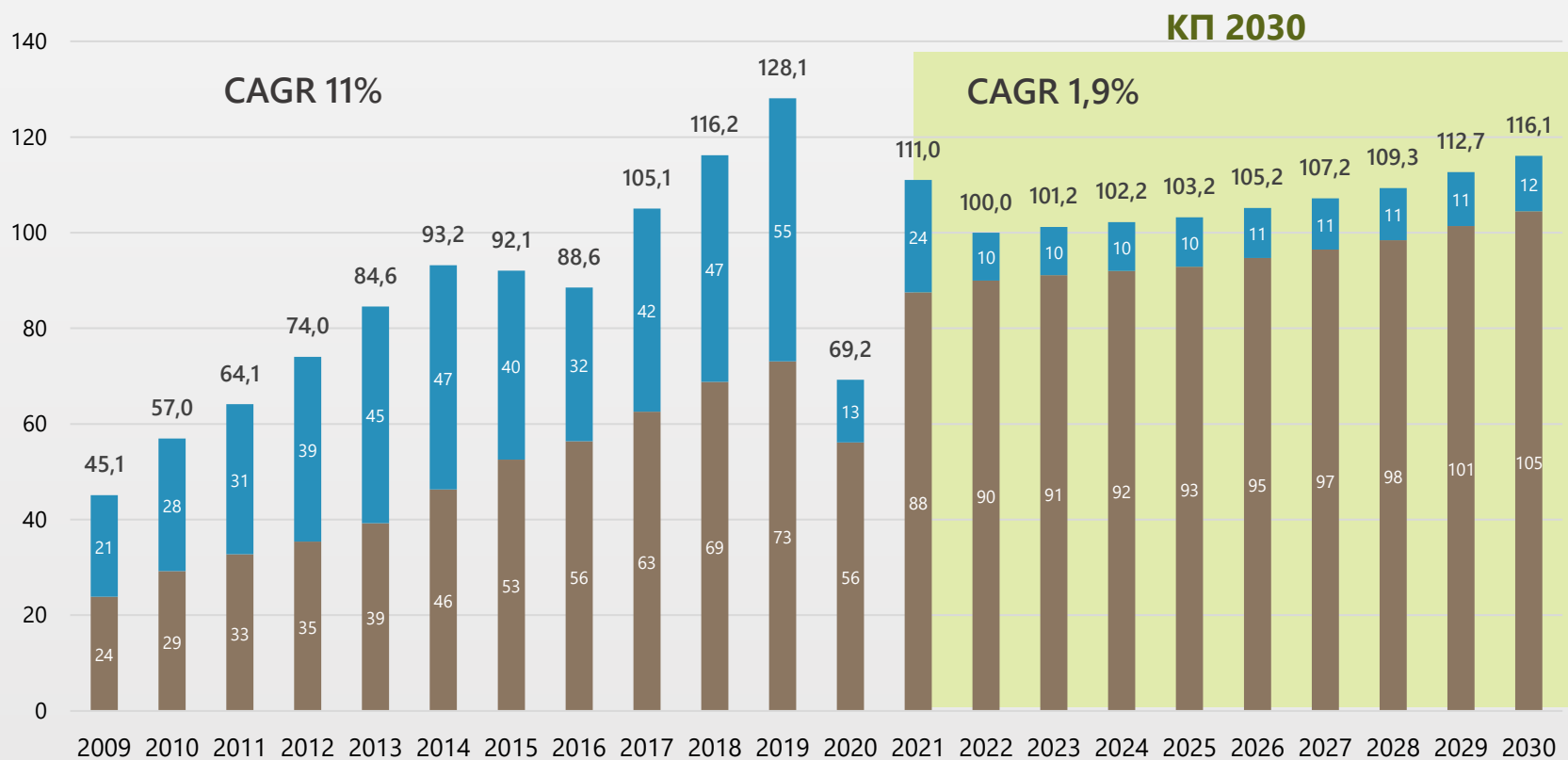
от 148 до ~38 тыс. тонн в месяц (декабрь к декабрю)

ВВЛ/МВЛ: с 27/73 до 55/45

Ретроспективная и программная динамика пассажиропотока

Снижение среднего темпа роста пассажиропотока с **11%** (2009-2019) до **1,9%** (2022-2030)

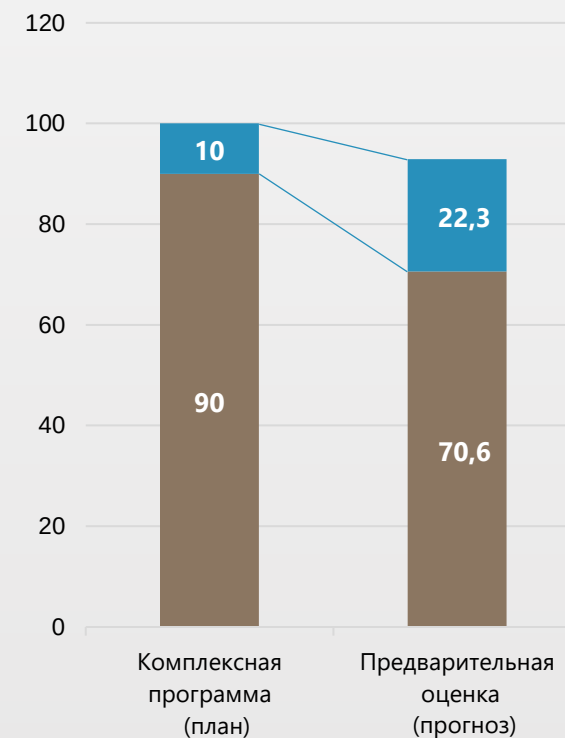
Пассажиропоток, млн. пассажиров



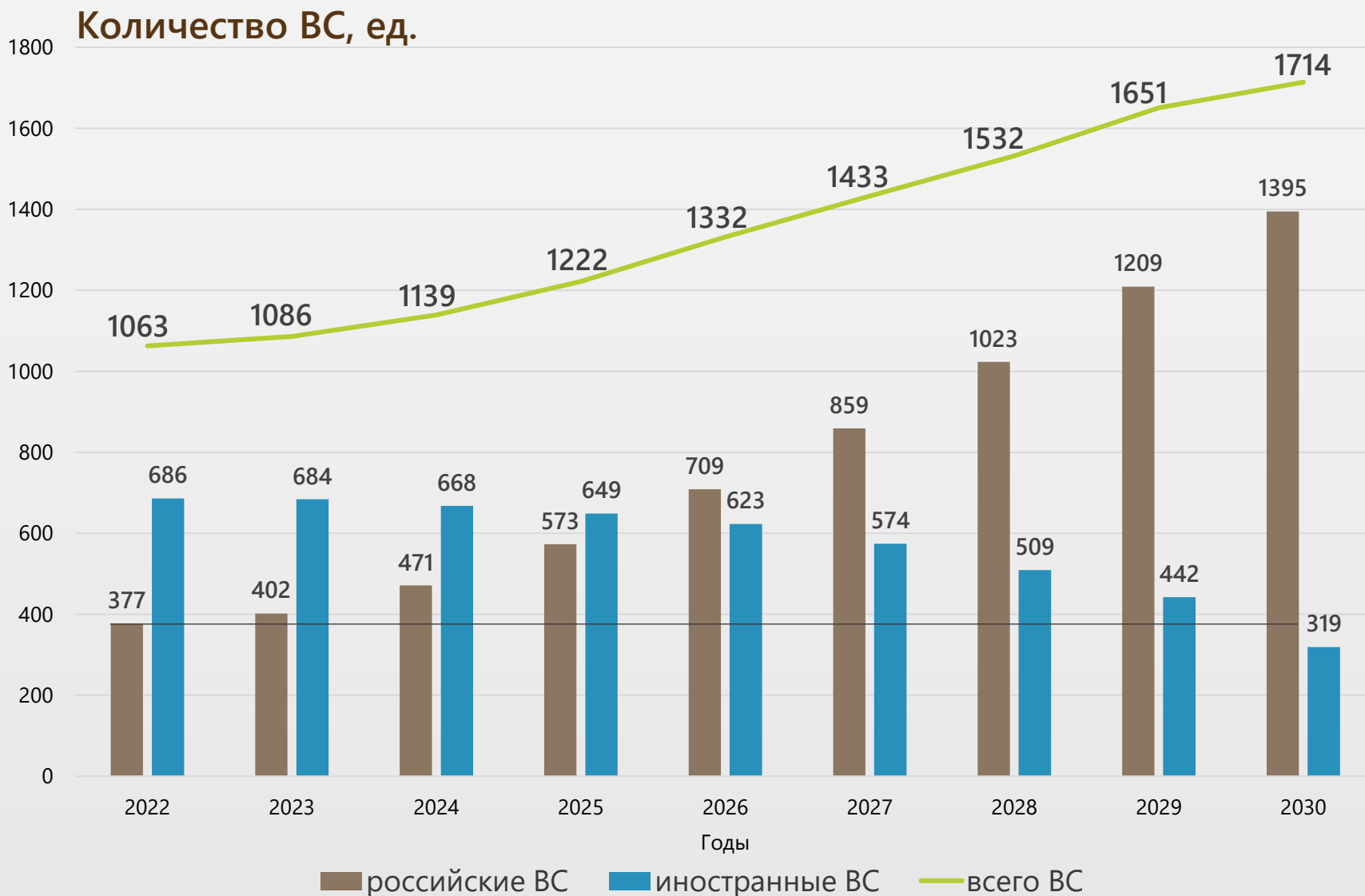
Источник: МАЦ2.0, КП Развития авиатранспортной отрасли

■ Объемы перевозок на ВВЛ ■ Объемы перевозок на МВЛ

Пассажиропоток 2022 г.,
млн. пасс.



Условия обеспечения программной динамики численности и структуры парка воздушных судов



Главные условия:

1

Выдерживание
запланированного
графика поставок
российских ВС

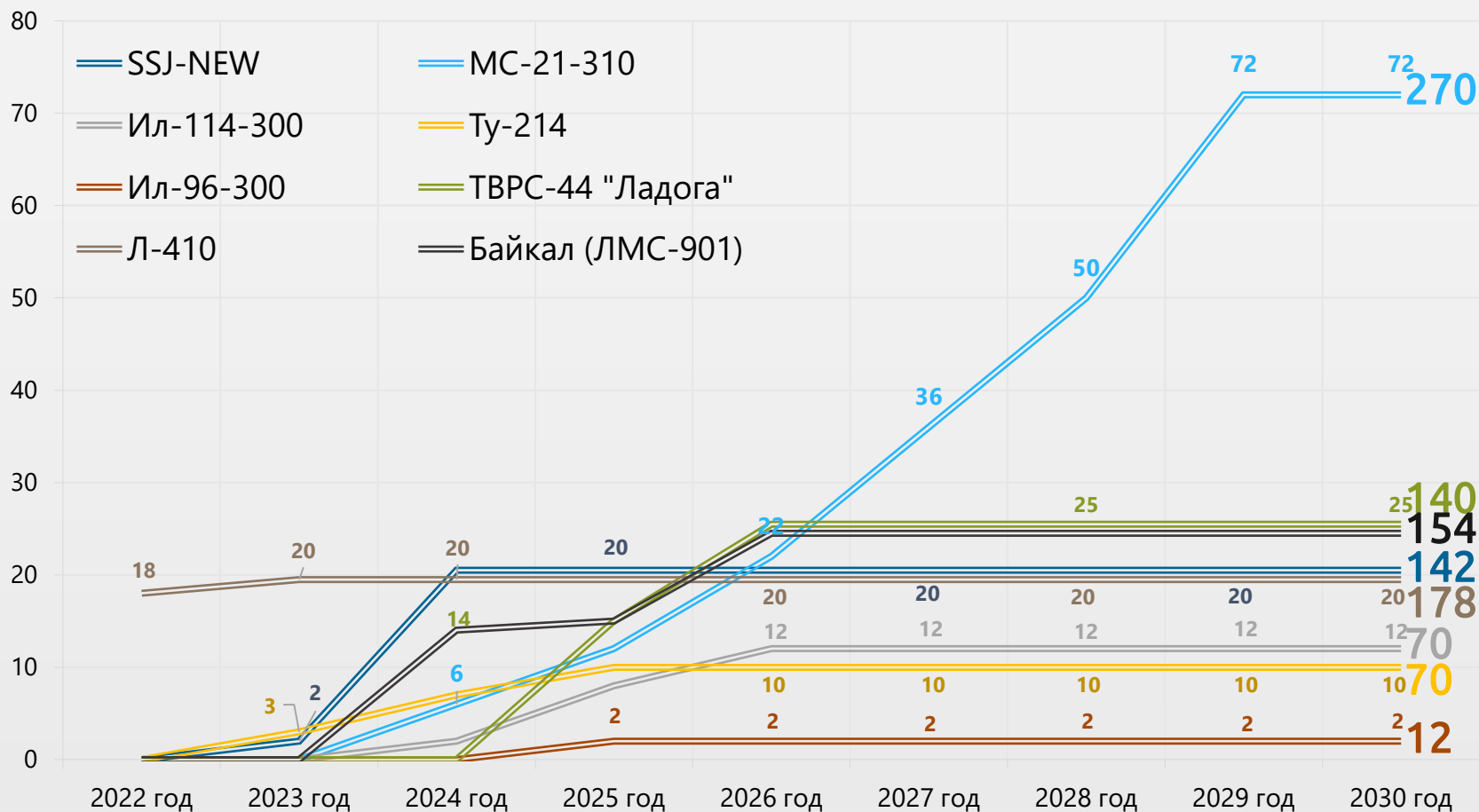
2

Обеспечение
плавного снижения
численности парка
иностранного
производства

3

Сохранение
действующего парка
ВС отечественного
производства

1.1. Выдерживание запланированного графика поставок самолетов отечественного производства 1/2



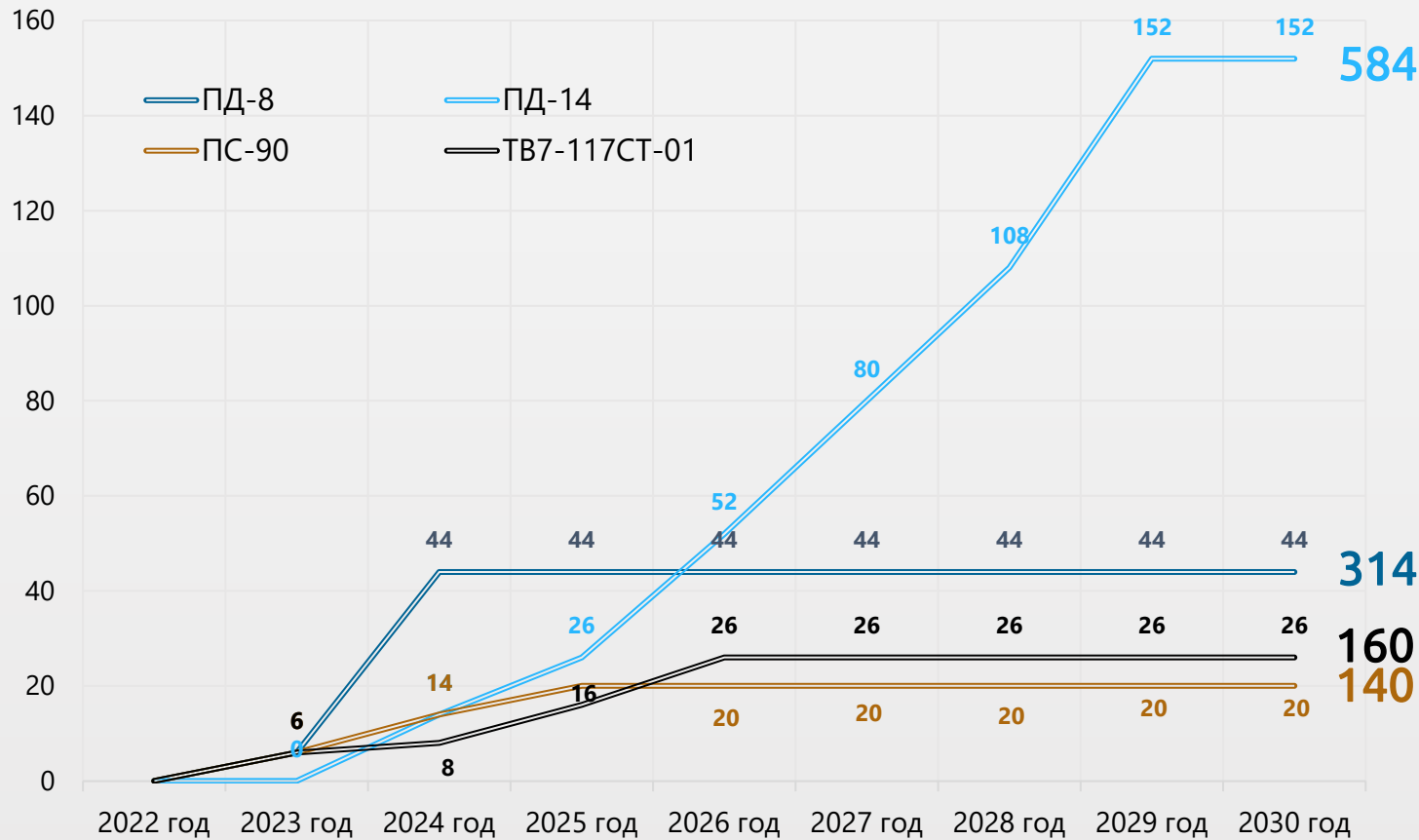
До 2030 года запланировано поставить **1036 самолетов**:

- **352** магистральных (МС-21-310, Ту-204, Ил-96-300)
- **352** региональных (SSJ-NEW, Ил-114-300, ТВРС-44)
- **332** для местных авиалиний (Л-410, ЛМС-901 «Байкал»)



Риск 1.1: смещение сроков выполнения программы поставок воздушных судов

1.2. Выдерживание запланированного графика поставок двигателей^{2/2}



До 2030 года по Программе должно быть поставлено 1058 самолетных двигателей:

- **724 ТРДД** для магистральных самолетов (ПД-14 и ПС-90)
- **314 ТРДД** для региональных самолетов (ПД-8)
- **160 ТВД** для региональных самолетов (ТВ7-117СТ-01)

В Программе не полностью учтены потребности в поставках двигателей

по трем позициям:
ПС-90 –только для Ту-214
Не учтены поставки
ТВ7-117СТ-02 (ТВРС44)
ВК-800С (Л-410 и ЛМС-901)



Риск 1.2: неполное обеспечение двигателями (и другими компонентами) программы производства и поставок ВС

2. Поддержание иностранного парка

Согласно Программе, к 2030 г. в парке российских авиакомпаний останутся **267** магистральных и **36** региональных ВС зарубежного производства

Основные типы ВС	Количество ВС, ед.	Средний возраст, лет
DHC-8	11	20
ATR-42/72	22	11
CRJ-100/200	18	21
ERJ170/190	21	16
B737-500/400/300	27	25
A319	37	17
B737-700/800/900	164	11
A320/321	172	11
A320neo/321neo	63	2
B757	23	24
B767	13	24
A330	20	16
A350	7	1
B777-200/300	42	13
B747-400	9	20

2022 г.
686 ВС



2030 г.
319 ВС

- Парк сравнительно новый – средний возраст 15,5 лет
- Юридический статус: переведен в российский реестр
- Обслуживание и ремонт – без участия производителей ВС и комплектующих , в т.ч. двигателей



Риск 2: преждевременный вывод из эксплуатации самолетов зарубежного производства по причине проблем с поддержанием летной годности

3. Сохранение действующего парка российских ВС в состоянии летной годности

Основные типы ВС	Количество ВС, ед.	Средний возраст, лет
Ан 2/3	42	45
Л-410	39	10
Ан-24	49	48
Ан-26	41	41
Як-40	16	45
Як-42	14	29
SSJ-100	150	5

2022 г.
377 ВС



2030 г.
377 ВС

- Состоит только из региональных самолетов и самолетов для МВЛ
- Возрастная структура очень неравномерная:
 - средний возраст SSJ-100 - 5 лет
 - других типов – 37 лет

Риск 3: преждевременный вывод из эксплуатации самолетов отечественного производства



Согласованность целевых параметров развития авиаперевозок и развития самолетного парка

Дополнительные условия:

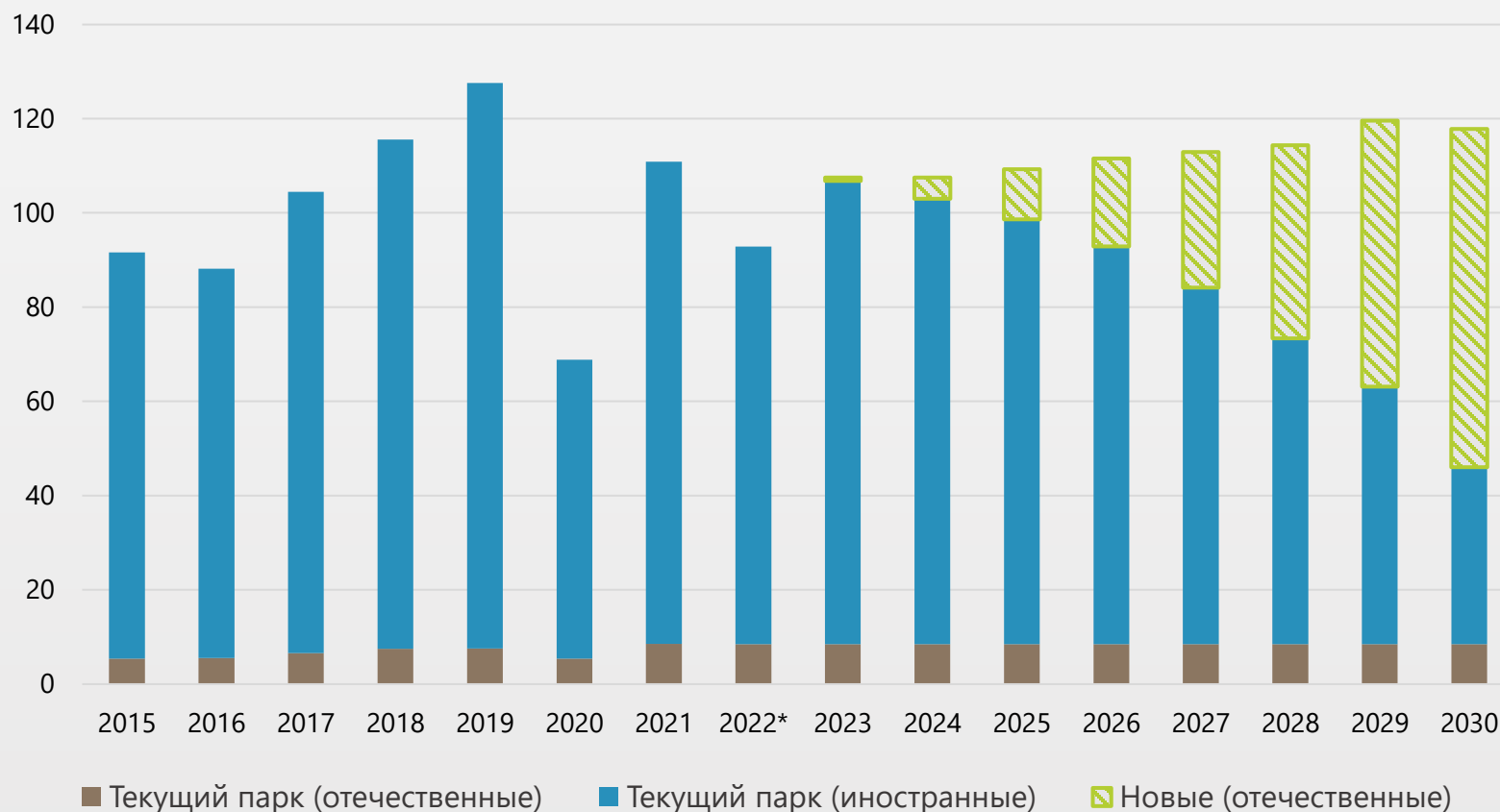
- сохранение среднего на ВС объема работы:

обеспечение такого же уровня налета на новых отечественных ВС, как и у иностранных ВС

сохранение текущего уровня налетов иностранного парка

сохранение текущего уровня налетов действующего парка отечественных ВС

Пассажиропоток, млн. пкм



* - оценка

Источник: МАЦ2.0



Риск 4: необеспечение потребного уровня налета



Риск 1.1: смещение сроков выполнения программы поставок воздушных судов



Риск 1.2: неполное обеспечение двигателями (и другими компонентами) программы производства и поставок ВС



Риск 2: преждевременный вывод из эксплуатации самолетов зарубежного производства



Риск 3: преждевременный вывод из эксплуатации самолетов отечественного производства



Риск 4: необеспечение потребного уровня налета



Риск невыполнения плановых объемов перевозок



Поддержка перевозок



Поддержка поставок за счет:

- ✓ бюджетное финансирование (**₽ 770 млрд.**):
 - Государственная программа развития транспортной системы
 - Государственная программа «Развитие авиационной промышленности»
 - Инфраструктурные кредиты
- ✓ кредиты банков с государственным участием
- ✓ имущественные взносы
- ✓ налоговые льготы



Краткосрочные меры (2022-2023)

₽ 150 млрд. – компенсация авиакомпаниям операционных расходов перевозок на ВВЛ

₽ 19,5 млрд. – возмещение авиакомпаниям недополученного дохода в условиях санкций

₽ 3,1 млрд. – сохранение численности персонала аэропортов с временным ограничением полетов

Госпрограмма РТС

Возможные дополнительные меры

- Дополнительная поддержка местных (внутрирегиональных перевозок)
- Выкуп ВС иностранного производства, эксплуатируемых в России
- Компенсация затрат на поставку из-за рубежа запчастей для иностранных ВС
- Создание консорциума по техобслуживанию самолётов с Ираном, Китаем и Индией

В проработке

Долгосрочные меры (2022-2030)

₽ 111 млрд. – перевозки с ДВ, из Калининграда и Симферополя по социальным тарифам (**₽ 12,3 млрд./год**)

₽ 83,8 млрд. – субсидирование региональных воздушных перевозок в 2022 -2030 (**₽ 9,3 млрд./год**)

₽ 53,1 млрд. – субсидирование перевозок по социально значимым маршрутам ДФО 2022 -2030 (**₽ 5,9 млрд./год**)

Госпрограмма РТС

₽ 15,3 млрд. – субсидирование создание системы ППО и подготовку авиационного персонала (**₽ 1,7 млрд./год**)

Госпрограмма РАП

Производителей (ГП РАП)

₽ 474 млрд. – субсидирование создания, производства, поставок и обслуживания МС-21

₽ 15,4 млрд. – имущественный взнос «Ростех»-ОАК для доработки и восстановления летной годности ВС

₽ 3,8 млрд. – возмещение затрат на уплату % по кредитам на техническое перевооружение предприятий

Лизинговых компаний

₽ 83,6 млрд. – субсидирование %-ной ставки по кредитам на закупку ВС и тренажеров

₽ 16,7 млрд. – субсидирование части затрат на выплату купонного дохода и % по кредитам на закупку ВС и тренажеров

Авиакомпаний

₽ 130, 9 млрд. – субсидирование части затрат на выплату лизинговых платежей и обслуживание ВС

₽ 87,4 млрд. – субсидирование обновления парка ВС для осуществления региональных и местных воздушных перевозок

Возможные дополнительные меры

- Финансирование разницы между себестоимостью и стоимостью приобретения на этапе освоения выпуска
- Погашение за счет бюджета кредитов, привлекаемых ГК «Ростех» для расширения производства ВС, двигателей и других комплектующих
- Программу по освоению в РФ ремонта иностранных компонентов
- Инфраструктурные бюджетные кредиты под строительство в ОЭЗ «Титановая Долина» и «Пермь» новых производственных комплексов для производства самолета ТВРС 44/ЛМС-901 и ПД-14 соответственно
- Соглашения с банками - инвесторами по увеличению объемов серийного выпуска (Промсвязьбанк-ПД-14)

В проработке

Критически важная маршрутная сеть внутренних воздушных линий РФ

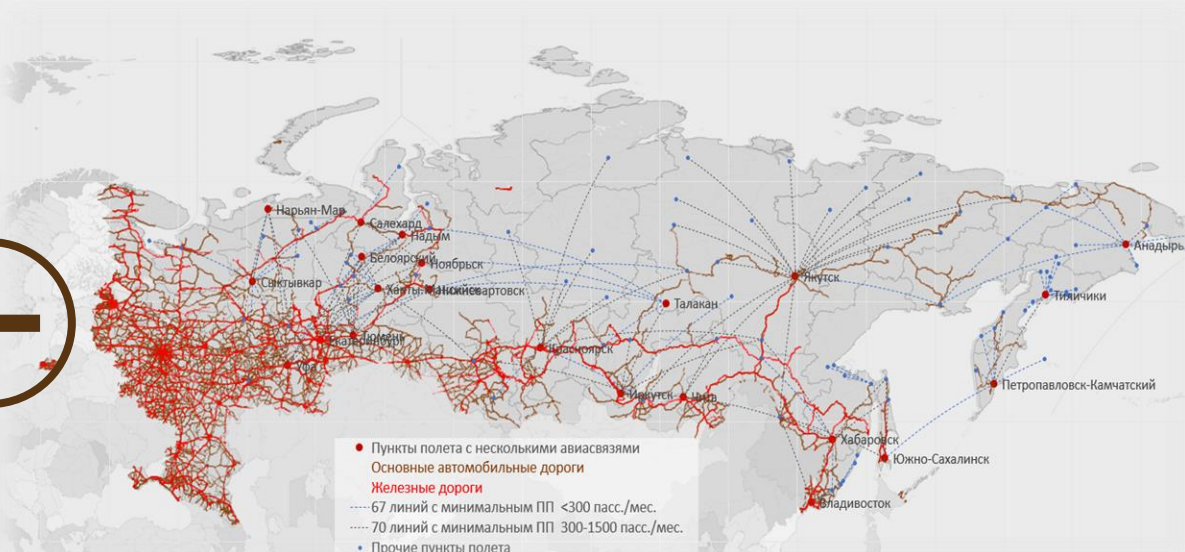
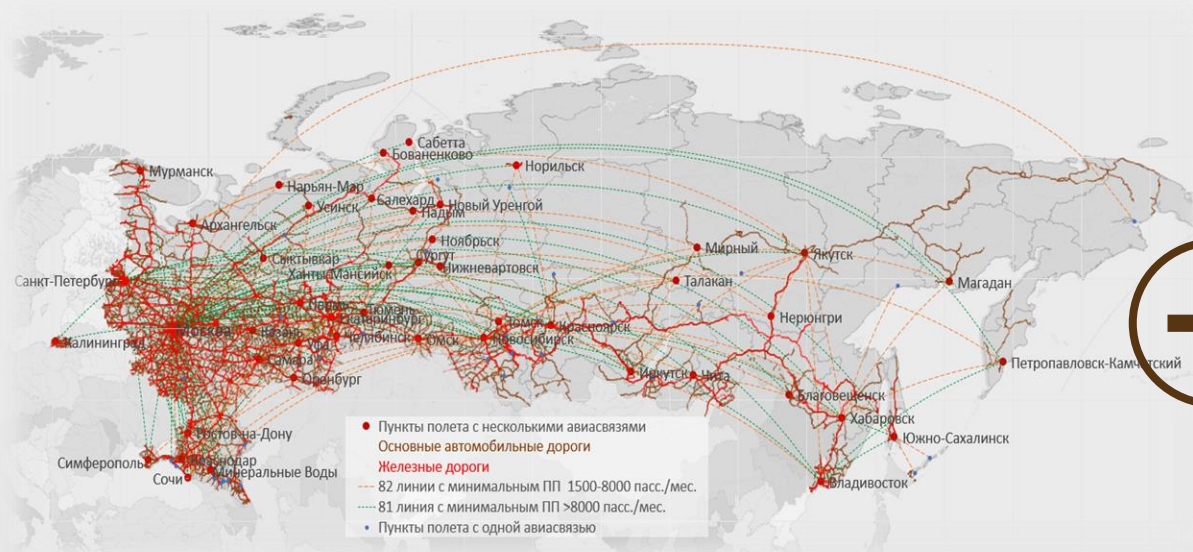
Параметры подсетей:

Критически важные магистральные связи

- более 1500 пасс. в месяц
- линия существует более 6 лет
- невозможно или более 12 ч. по ж/д

Социально значимые связи

- хотя бы одним пунктом в ОТДР
- линия существует более 6 лет, перевозки более 10 мес.
- нет наземной альтернативы

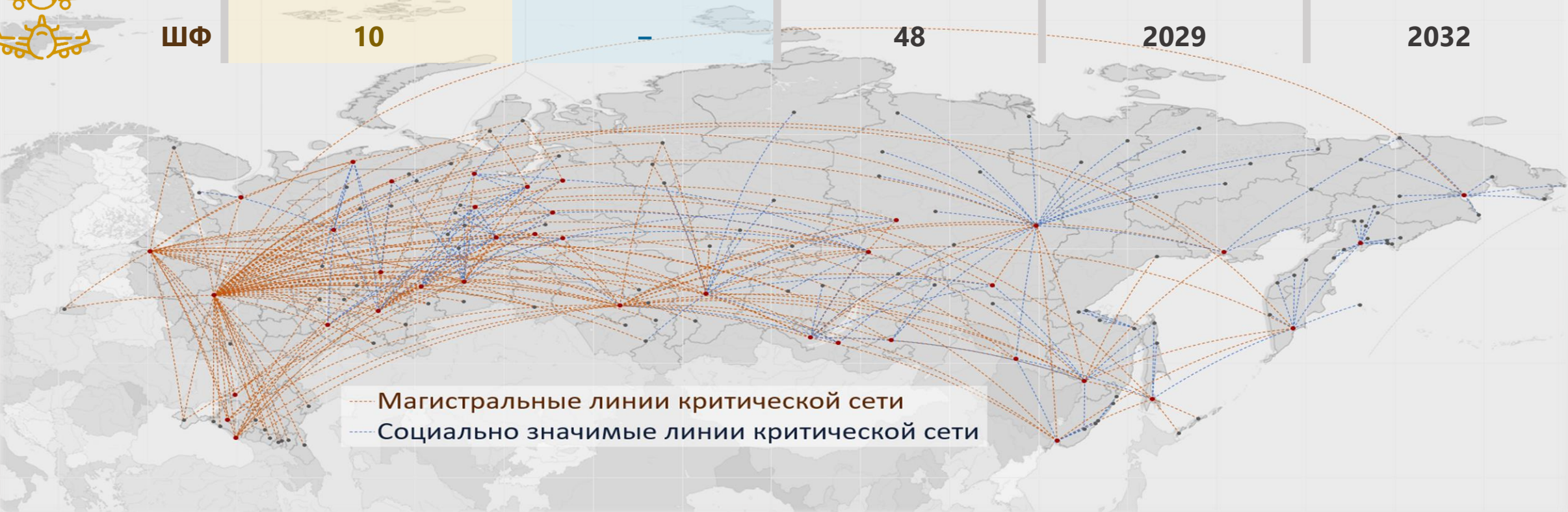


Обеспечение критической сети новыми отечественными ВС

Потребность в российской авиатехнике для критической сети

Сроки полного замещения действующего парка на критической сети

Классы ВС		Важные магистральные	Социально значимые	  Двиг., ед.	КП 2030	+3 года →
	ТВД	40	30	>> 168	2027	2030
	РС	110	10	288	2029	2032
	УФ	170	—	412	2028	2031
	ШФ	10	—	48	2029	2032



— Магистральные линии критической сети
— Социально значимые линии критической сети



КООРДИНАЦИОННЫЙ ОРГАН С ШИРОКИМИ ПОЛНОМОЧИЯМИ

- Комплексный, межведомственный характер Программы, требуют администрирования, координации мер поддержки перевозок, производства и мер обеспечения поставок



МОНИТОРИНГ РЕАЛИЗАЦИИ И ГИБКОЕ РЕАГИРОВАНИЕ

- Межведомственное управление Программой в условиях рисков различной природы потребует постоянного отслеживания хода ее реализации для оперативного реагирования на отклонения



КОРРЕКТИРОВКА ПРОГРАММЫ ДЛЯ УСТРАНЕНИЯ НЕСООТВЕТСТВИЙ

- При корректировке программы устранить несоответствие выпуска самолетов и двигателей для них с учетом производства подменных
- Включить в Программу меры поддержки гражданских ВС, создание которых предусмотрено ГП РАП.



ПРИОРИТЕТНАЯ ФИНАНСОВАЯ ПОДДЕРЖКА ПЕРЕВОЗОК ПО «КРИТИЧЕСКОЙ» СЕТИ

- При выделении поддержки авиаперевозок учитывать критическую важность и социальную значимость воздушных линий



Спасибо за внимание

www.iac2.ru



**Колпаков
Сергей Константинович**

Генеральный директор

119019, г. Москва, а/я 87
Б. Афанасьевский пер.,
д. 36, стр. 1, оф. №6

☎ +7 (495) 609-91-38
✉ +7 (985) 764-68-62
✉ kolpakov@iac2.ru
🌐 www.iac2.ru