

УДК 338.4

DOI: 10.18384/2310-6646-2015-3-80-83

Джамай Е.В.,*«МАТИ» – Российский государственный технологический университет имени
К.Э. Циолковского, г. Москва***Демин С.С.,***Государственный научно-исследовательский институт гражданской авиации,
г. Москва*

ОЦЕНКА СОВРЕМЕННОГО СОСТОЯНИЯ ОТЕЧЕСТВЕННОГО РЫНКА ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИОННОЙ ТЕХНИКИ

Аннотация. В статье определена и обоснована роль авиационной промышленности в обеспечении национальной безопасности. Проведен анализ современного состояния отечественного рынка гражданской авиационной техники по следующим сегментам – гражданские магистральные и региональные самолеты, авиация общего назначения, гражданские вертолеты, рынок технического обслуживания и ремонта. В заключении представлены результаты анализа рынка авиационных перевозок как ключевого фактора успеха развития рынка гражданской авиационной техники.

Ключевые слова: авиационная промышленность, гражданская авиационная техника, авиационные перевозки, пассажирооборот.

Ye. Dzhamay*MATI – Russian State Technological University (Moscow)***S. Demin***Scientific Research Institute of Civil Aircraft (Moscow)*

MODERN CONDITIONS OF THE RUSSIAN CIVIL AVIATION MARKET EVALUATED

Abstract. The article defines and justifies the role of the aviation industry in providing national security. The current state of the domestic civil aircraft market is examined in the following segments: civil mainline and regional aircraft, general aviation, civil helicopters, maintenance and repair market. The conclusion is made that the domestic aviation market is a key factor in successful market development of civil aviation technology.

Key words: aviation industry, civil aviation, air transportation, passenger transportation.

Авиационная промышленность, являясь наукоемкой высокотехнологичной отраслью, имеет существенное значение для обеспечения оборо-

носпособности государства. Наряду с космической и атомной отраслями она входит в состав базовых составляющих промышленности России. Сегодня только несколько стран в мире,

включая Россию, владеют всем комплексом возможностей, позволяющих создать летательный аппарат [3, с. 61]. Общий мировой рынок гражданской авиатехники в 2013 г. оценивался в 170 млрд. долл., в т.ч. собственно авиационной техники – 113,5 млрд. долл. и технического обслуживания и ремонта – 56,3 млрд. долл.

Преобладающей на рынке гражданской авиационной техники является продукция самолетостроения (94 %), около 6 % рынка принадлежит гражданским вертолетам. Основной объем рынка гражданских самолетов (71 %) занимают магистральные самолеты (узкофюзеляжные и широкофюзеляжные), следующая по величине доля (22 %) приходится на самолеты деловой и частной авиации, остальные 7 % рынка приходится на региональные самолеты. Рынок магистральных самолетов объединяет два основных сегмента – узкофюзеляжные и широкофюзеляжные самолеты. Объем самого масштабного рынка узкофюзеляжных самолетов оценивается в 43,7 млрд. долл., несколько меньшим является сегмент широкофюзеляжных самолетов (32,6 млрд. долл.). Рынок региональных самолетов также имеет две основные структурные части – турбореактивных самолетов (4,0 млрд. долл.) и турбовинтовых самолетов (3,0 млрд. долл.). Преобладающую долю на рынке самолетов деловой и частной авиации занимают самолеты бизнес-авиации с реактивными двигателями (бизнес-джеты) – объем данного сегмента составляет 21,1 млрд. долл. Объем поставок турбовинтовых самолетов составляет 1,8 млрд. долл., самолетов с поршневыми двигателями – 0,5 млрд. долл.

Рынок вертолетов гражданского назначения составляет 30 % от общего годового объема мирового рынка финальной продукции вертолетостроения. Структура рынка гражданских вертолетов в настоящее время следующая: легкие вертолеты – 3,0 млрд. долл. (44 %), вертолеты промежуточного класса – 1,9 млрд. долл. (28 %), средние вертолеты – 1,8 млрд. долл. (27 %), тяжелые и сверхтяжелые вертолеты – 0,2 млрд. долл. (2 %).

Рынок технического обслуживания и ремонта включает три элемента – авиационные двигатели, авиационное специализированное оборудование, авиационные конструкции и общее самолетное оборудование. Объем самого большого сегмента, а именно, авиационных двигателей составляет 29,8 млрд. долл. (53 %). На долю авиационного специализированного оборудования приходится 39 % (22,0 млрд. долл.), на долю авиационных конструкций и общего самолетного оборудования – 8 % (4,5 млрд. долл.).

Ключевым фактором, определяющим развитие рынка гражданской авиационной техники, является спрос на авиaperевозки. Основными показателями, характеризующими развитие рынка авиaperевозок, являются: пассажирооборот (измеряется в пас.-км), грузооборот (измеряется в т-км), а также объемы перевозки пассажиров и грузов [1, с. 70]. За период 2000–2013 гг. пассажирооборот воздушного транспорта в мире увеличился в 1,9 раза и в 2013 г. составил 5,8 трлн. пас.-км. Количество перевезенных пассажиров тогда же составило 3,1 млрд. чел. (рост по отношению к 2000 г. – в 1,86 раза). Грузооборот воздушного транспорта в мире за период 2000–2013 гг. увеличил-

ся в 1,54 раза и в 2013 г. составил 190,8 млрд. т-км. Объем перевезенных грузов в 2013 г. составил 49,3 млн. тонн, увеличившись по отношению к 2000 г. в 2,62 раза.

Российский рынок авиаперевозок, несмотря отдельные спады, начиная с 2000 г., демонстрирует устойчивый рост. Среднегодовые темпы роста объемов пассажирских авиаперевозок в России примерно в 2,3 раза превышают соответствующие среднемировые показатели. Всего за период 2000–2013 гг. пассажирооборот российских авиакомпаний на регулярных маршрутах увеличился в 4,2 раза и составил 225,2 млрд. пас.-км. Рост количества перевезенных пассажиров составил 3,9 раза; общее количество пассажиров, перевезенных в 2013 г. – 84,6 млн. чел., максимально приблизившись к рекордному показателю, достигнутому в 1990 г. – 93,4 млн. чел. Основной вклад в увеличение объема пассажирских авиаперевозок в России обеспечивает рост перевозок на международных маршрутах, объем которых в 2012 г. впервые превысил объем внутренних авиаперевозок. При этом доля внутренних перевозок в общем объеме перевезенных пассажиров снизилась с 61,5 % в 2000 г. до 46,4 % в 2013 г.

Несмотря на высокие темпы роста пассажирских авиаперевозок, авиационная мобильность населения в России значительно ниже, чем во многих развитых странах [4, с. 46]. Коэффициент авиационной подвижности населения (характеризует среднее количество авиаперелетов, совершаемых одним жителем страны в год) в России в настоящее время составляет около 0,5, что примерно в 3–5 раз ниже уровня развитых стран. Доля местных

перевозок в общем объеме внутрироссийских авиаперевозок незначительна и составляет: по количеству перевезенных пассажиров – 4,6 %, по пассажирообороту – 1,6 %.

Темпы роста объема грузовых авиаперевозок в России примерно в 2 раза ниже темпов роста пассажирских, однако и эти темпы в 1,1–1,3 раза превышают среднемировые показатели. Но следует отметить, что, начиная с 2011 г., темпы роста грузовых авиаперевозок в России – минимальные (в среднем – 2–3 %), а в 2013 г. произошло уже снижение грузооборота на 1,5 %.

В настоящее время коммерческий парк российских эксплуатантов насчитывает 1 527 самолетов. Из общего количества коммерческих самолетов 655 (42,9 % от общего объема парка) относятся к категории магистральных самолетов, 332 (21,7 %) – к категории региональных, 120 (7,9 %) – к грузовым; в состав парка также входят 382 легких самолета (25,0 %) и 38 бизнес-джетов (2,5 %). Доля иностранных воздушных судов в настоящее время составляет 49,6 % действующего самолетного парка. Основной объем авиаперевозок в России осуществляется с использованием магистральных самолетов – на их долю приходится 97,5 % от общего пассажирооборота российских коммерческих эксплуатантов. На втором месте находятся региональные самолеты с долей в 2,2 %. Объемы перевозок легкими самолетами, бизнес-джетами и вертолетами незначительны и в сумме составляют менее 1 % от совокупного пассажирооборота. В настоящее время основной объем авиаперевозок страны осуществляется с использованием иностранных самолетов.

Действующий коммерческий парк вертолетов российских эксплуатантов в настоящее время составляет 966 судов. Наибольшее количество вертолетов (793 ед., или 82,1% от общего объема парка) относится к вертолетам среднего класса, в основном это вертолеты семейства Ми-8, введенные в эксплуатацию в 1970-1980-е гг. В последние годы значительно увеличилось количество вертолетов легкого класса (135 ед., 14,0%), более 70% из которых составляют вертолеты иностранного производства. В целом, доля иностранных вертолетов в настоящее время составляет 11,1% действующего в России вертолетного парка. Основной объем авиационных работ по-прежнему осуществляется вертолетами отечественного производства. Однако доля иностранных вертолетов постоянно увеличивается.

Рост пассажиропотока и объема авиаперевозок требуют повышенного внимания к развитию наземной инфраструктуры и системы организации воздушного движения. В России продолжается негативная тенденция сокращения количества действующих аэропортов, которое происходит, в основном, за счет аэропортов, обслуживающих внутренние авиалинии. Развитие рынка авиаперевозок в стране сдерживается в том числе по причине недостаточного развития аэропортовой инфраструктуры в регионах. Концентрация пассажиропотока в аэропортах Московского авиаузла, с одной стороны, носит объективный социально-экономический характер, а с другой стороны, требует выработки и реализации экономически и технологически обоснованной стратегии развития московских аэропортов [2, с. 29].

Большое значение для повышения авиационной мобильности населения имеет разработка и реализация государственной политики в отношении развития региональных и местных аэропортов, а также системы организации воздушного движения с целью увеличения пропускной способности Московской воздушной зоны, а также снятия избыточных ограничений на полеты гражданской авиационной техники. Вместе с тем, ограниченность финансовых ресурсов не означает невозможности активизации производства конкурентоспособной авиационной техники, отвечающей всем жестким требованиям международных стандартов качества.

ЛИТЕРАТУРА

1. Демин С.С., Лопатин А.В., Голюк И.А. Организация производства и эксплуатации конкурентоспособной продукции наукоемких отраслей промышленности (на примере авиационной промышленности) // Организатор производства. 2006. № 4. С. 69–73.
2. Джамай Е.В., Демин С.С. Управление развитием отечественных наукоемких отраслей на основе инновационной модернизации производства // Вестник Московского государственного областного университета. Серия: Экономика. 2012. № 4. С. 27–30.
3. Калачанов В.Д., Джамай Е.В. Формирование и оптимизация ресурсного обеспечения программ авиастроительного производства // Авиакосмическая техника и технология. 2005. № 4. С. 61–69.
4. Калачанов В.Д. Экономический анализ производства и испытаний гражданской авиационной техники / В.Д. Калачанов, Е.В. Джамай, М.В. Филатов и др. // Авиакосмическая техника и технология. 2001. № 1. С. 45–53.