

НИСХОДЯЩИЙ ПОТОК

САНКЦИИ НАНЕСЛИ СЕРЬЕЗНЫЙ УРОН, НО НЕ УНИЧТОЖИЛИ АВИАЦИОННУЮ ОТРАСЛЬ РОССИИ. ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ СНИЗИЛИСЬ НА 14,21%. ИГОРЬ ФЕДОРОВ



ЕВГЕНИЙ ПЛАТЕНКО

ПО ДАННЫМ РОСАВИАЦИИ, ПОЛЕТЫ В СТРАНУ ПРОДОЛЖАЮТ 53 АВИАКОМПАНИИ ИЗ 26 ГОСУДАРСТВ

В такой ситуации власти не могли остаться в стороне. Из федерального бюджета было израсходовано 172 млрд рублей на поддержку внутренних авиалиний и субсидирование региональных перевозок. Как считают в Росавиации, это позволило избежать роста стоимости авиабилетов. Кроме этого, помощь получили аэропорты из южных регионов, которые были закрыты для использования.

По данным Росавиации, полеты в страну продолжают 53 авиакомпании из 26 государств, и это число увеличивается. Нынешней зимой из Кувейта начала летать Jazeera Airways. В мае, после четырехлетнего перерыва,

В КОНЦЕ ПРОШЛОГО ГОДА ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ ВНЕСЛО ПОПРАВКИ В ПРОГРАММУ РАЗВИТИЯ АВИАТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ ДО 2030 ГОДА, ЕЕ СТОИМОСТЬ ОЦЕНИВАЕТСЯ В 770 МЛРД РУБЛЕЙ. ДЕНЬГИ ПОЙДУТ НА СУБСИДИРОВАНИЕ ВНУТРЕННИХ РЕЙСОВ И ПОДДЕРЖКУ АВИАСТРОЕНИЯ

было возобновлено авиасообщение с Грузией. Теперь из Закавказья в Россию будет летать Georgian Airways, не считая российских перевозчиков. В свою очередь, отечественные авиакомпании также возобновили авиасообщение с Лаосом и Таиландом. Сейчас международные рейсы совершают 14 отечественных авиакомпаний. В России 115 авиакомпаний владеют сертификатом эксплуатанта для коммерческих перевозок.

НА РАЗБОРКУ Главной проблемой авиации страны стал парк воздушных судов. Две трети самолетов — от зарубежных производителей. Такие самолеты эксплуатировались авиакомпаниями по лизингу. Как правило, самолеты регистрировались за рубежом, чаще всего в Ирландии и на Бермудских островах. Прошлой весной управление гражданской авиации Бермудов приостановило действие сертификатов летной годности российских компаний. В ответ Россия заморозила сотрудничество с Бермудами в части надзора за авиатехникой, передав соответствующие функции Росавиации.

В прошлом году ведомство проверило работоспособность и безопасность 647 бортов, находящихся в национальном реестре, 600 получили сертификаты. Остальные были либо неисправны, либо находились в ремонте.

Изначально у авиакомпаний был запас комплектующих. Позднее в ход пошли запчасти с неисправных самолетов. Стоит сказать, что перестановка различных узлов и деталей практиковалась в СССР и США. В общемировой практике этот опыт существует с 1955 года.

Одновременно авиакомпании сумели организовать поставки запчастей из-за рубежа.

«Сейчас воздушные суда обслуживаются и ремонтируются внутри страны. Решение этого вопроса лежит в плоскости оценки возможностей использования международного опыт дружественных стран, например Ирана, который находится под санкциями много лет и накопил обширные компетенции по ремонту авиалайнеров», — говорит доцент департамента экономической теории Финансового университета при Правительстве РФ Дмитрий Морковкин.

По словам эксперта, первый самолет Airbus A330 авиакомпании «Аэрофлот» в начале апреля уже направлен на техническое обслуживание в Иран. В случае успешного ремонта, скорее всего, подобная практика станет массовой и будет принята на вооружение других российских авиакомпаний.

«Важно отметить, что проблема с доступностью запасных частей на фоне усиления санкционных ограничений в значительной мере сохранится и отечественным авиакомпаниям самим придется приобретать запчасти и авиакomпоненты, а уже в Иране их устанавливать и производить ремонт воздушных судов», — продолжает господин Морковкин.

По его мнению, это однозначно отразится на ценах на авиаперелеты, при этом рост стоимости авиабилетов в ближайшие годы может составить 15–20% ежегодно при благоприятном сценарии и более 30% при неблагоприятном сценарии реализации проектов импортоза-

мещения в авиационной отрасли и снижения объемов субсидирования.

ЖИЗНЬ НА САМООБЕСПЕЧЕНИИ Важнейшим аргументом в пользу самообеспечения пассажирских авиаперевозок является тот факт, что с февраля 2023 года были ликвидированы законодательные ограничения для инвестирования средств Фонда национального благосостояния (ФНБ) в проекты внутри страны. Если раньше средства фонда инвестировались в зарубежные долговые инструменты, теперь это могут быть конкретные инфраструктурные проекты. Сейчас активам ФНБ предстоит работать на отечественную экономику, помогая в реализации крупных промышленных проектов в рамках импортозамещения и обеспечения экономического суверенитета. В 2023 году на импортозамещение в авиационной промышленности из ФНБ уже запланировано выделить 175 млрд рублей. Таким образом, активная поддержка проектов импортозамещения в российском авиастроении со стороны правительства, безусловно, может стать важнейшим фактором повышения устойчивости отечественной экономики.

Декан факультета «Цифровая экономика и массовые коммуникации» МТУСИ Сергей Гатауллин называет основным фактором развития авиасообщения в стране — на макроэкономическом уровне — спрос на авиаперевозки как отражение реально располагаемых доходов граждан. «На уровне российской авиатрасли необходимо продолжать субсидирование федеральным бюджетом операционных затрат на перевозки по внутренним воздушным линиям и в результате слаженных мер регуляторов, авиакомпаний и государственно-частного инвестиционного партнерства заместить в горизонте 2030 года две трети состава парка западных производителей, уделив особое внимание развитию дальне- и среднемагистрального отечественного самолетостроения в купе с соответствующей модернизацией сети аэропортов и IT-инфраструктуры перевозок», — говорит господин Гатауллин.

Развитие российского сегмента перевозок местных воздушных линий, помимо покупательной способности авиапассажиров, будет зависеть от существующих ограничений геополитических и санитарно-эпидемиологических мер. К трендам развития российской отрасли можно отнести рост региональных перевозок, адаптивную тарификацию с учетом как динамики экономики в целом, так и более детальной сегментации клиентов, оптимизацию кресельной загрузки и оборачиваемости самолетов, оперативную настройку отрасли во взаимосвязи с возможностями авиаперевозчиков и необходимым поддержанием и развитием карты перевозок.

В конце прошлого года правительство РФ внесло поправки в программу развития авиатранспортной отрасли до 2030 года, ее стоимость оценивается в 770 млрд рублей. Деньги пойдут на субсидирование внутренних рейсов и поддержку авиастроения. Это позволит нарастить долю отечественных самолетов у авиакомпаний с 33 до 81%. Непосредственно на развитие авиастроения предполагается израсходовать свыше 400 млрд рублей.

«С учетом успешной реализации программ импортозамещения в 2022–2030 годах предусматриваются поставки 1036 самолетов для нужд гражданской авиации, из них 142 единицы SSJ-NEW, 270 единиц MC-21-310, 70 единиц Ил-114-300, 70 единиц Ту-214, 12 единиц Ил-96-300, 140 единиц ТВРС-44 „Ладога“, 178 единиц Л-410 и 154 единицы „Байкала“ (ЛМС-901)», — сказано в документе.

Год назад парк воздушных судов насчитывал 1287 единиц техники. В их числе пассажирских — 1101, грузовых — 84, бизнес-джетов — 42, самолетов госслужб — 60. Доля самолетов иностранного производства была на уровне 67%, при этом на них приходилось около 95% всего пассажирооборота. ■



АВИАЦИЯ