



ВНЕШЭКОНОМБАНК

ГОСУДАРСТВЕННАЯ КОРПОРАЦИЯ
«БАНК РАЗВИТИЯ И ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКОЙ
ДЕЯТЕЛЬНОСТИ (ВНЕШЭКОНОМБАНК)»

Департамент
стратегического анализа и разработок

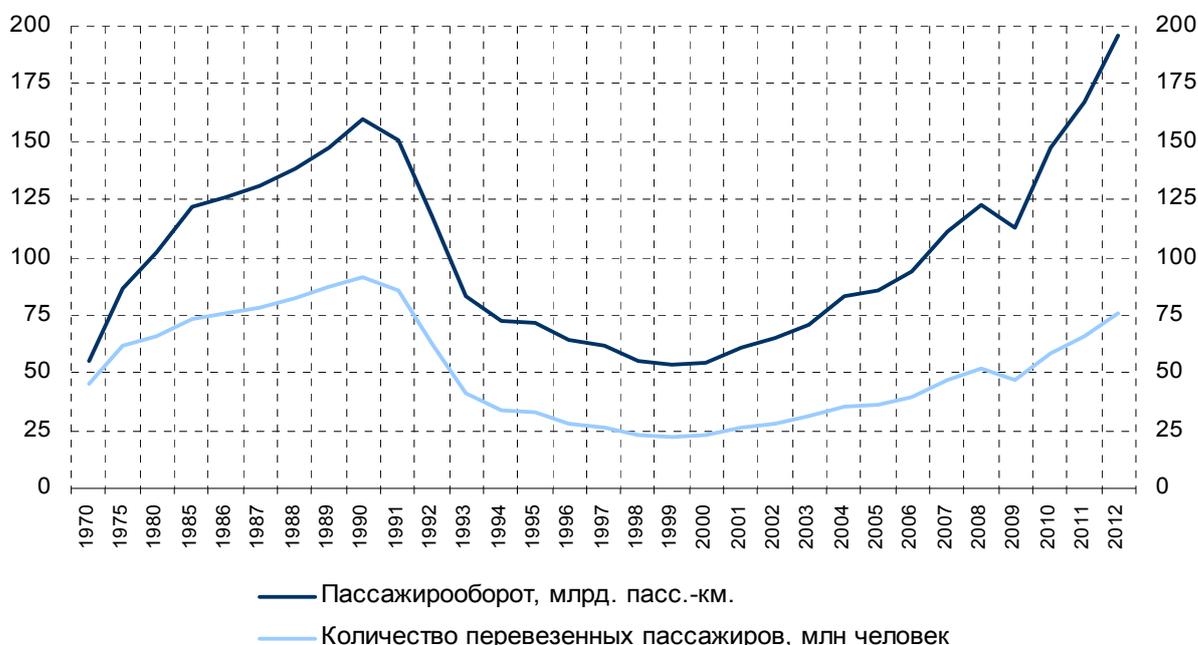
**О СОСТОЯНИИ И ПЕРСПЕКТИВАХ РАЗВИТИЯ
РОССИЙСКОГО РЫНКА
ПАССАЖИРСКИХ АВИАПЕРЕВОЗОК**

Декабрь, 2013 г.

Динамика основных показателей рынка пассажирских авиаперевозок

Сегмент пассажирских авиаперевозок устойчиво растет последнее десятилетие. Доля воздушного транспорта в пассажирообороте транспорта общего пользования увеличилась более чем в 4 раза – с 11% в 2000 г. до 47% по итогам трех кварталов 2013 г.

Рис.1. Пассажирооборот и пассажиропоток на воздушном транспорте



Источник: Росстат

Общее количество перевезенных воздушным транспортом пассажиров с 2000 г. увеличилось в 3,3 раза с 23 до 76 млн человек в 2012 г. Последние три года пассажиропоток увеличивался в среднем на 18% в год.

Однако, не смотря на динамичный рост, достигнутый в 2012 г. уровень пассажиропотока соответствует объемам перевозок 1985 г. Абсолютный максимум по количеству перевезенных пассажиров воздушным транспортом был достигнут в 1990 г. и составил 91 млн. человек.

Ожидается, что в 2013 г. динамика пассажиропотока сохранится на высоком уровне. Так, по данным Росавиации, за десять месяцев 2013 г. количество пассажиров, перевезенных воздушным транспортом, уже достигло 72,4 млн человек, это на 14,7 % больше результата за аналогичный период 2012 г.

По прогнозу Федерального агентства воздушного транспорта (Росавиации), пассажиропоток российских авиакомпаний в 2013 г. достигнет 83 млн человек, что на 12% больше уровня 2012 г.

Рост международных авиаперевозок и связанное с ним увеличение среднего расстояния поездки стали основным фактором ускоренного роста пассажирооборота воздушного транспорта. В 2012 г. он составил 195,8 млрд пассажиро-километров, что в 3,6 раза больше уровня 2000 г. Наиболее

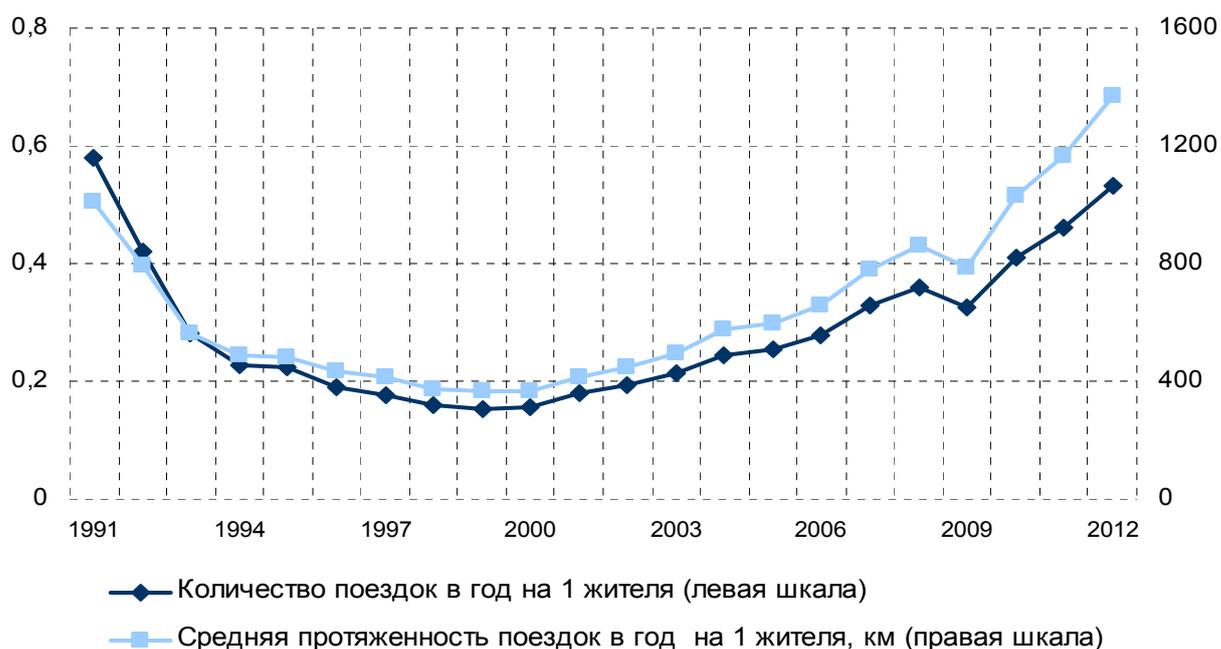
активный рост этого показателя наблюдался последние три года. В 2010-2012 гг. среднегодовой темп прироста пассажирооборота составлял 20%.

За десять месяцев 2013 г. пассажирооборот составил 191,5 млрд пасс.-км, это на 15,6% больше соответствующего показателя прошлого года.

Не смотря на высокие темпы развития рынка пассажирских перевозок воздушным транспортом, спрос на авиаперевозки является ограниченным. Текущий рост количества перевозимых воздушным транспортом пассажиров не связан с увеличением количества новых пассажиров. Рост в основном происходит за счет увеличения числа поездок, которые совершают одни и те же пассажиры. По оценкам, приводимым ИК «Регион», к числу регулярно летающих пассажиров относится всего 5% населения России.

По уровню авиационной подвижности населения Россия существенно отстает от других стран. В 2012 г. один россиянин в среднем совершил 0,5 перелета. Для сравнения, авиационная подвижность населения США выше в четыре раза – один американец совершает в среднем в год 2 перелета. В среднем по 2-3 перелета в год совершают граждане Германии, Бельгии, Исландии.

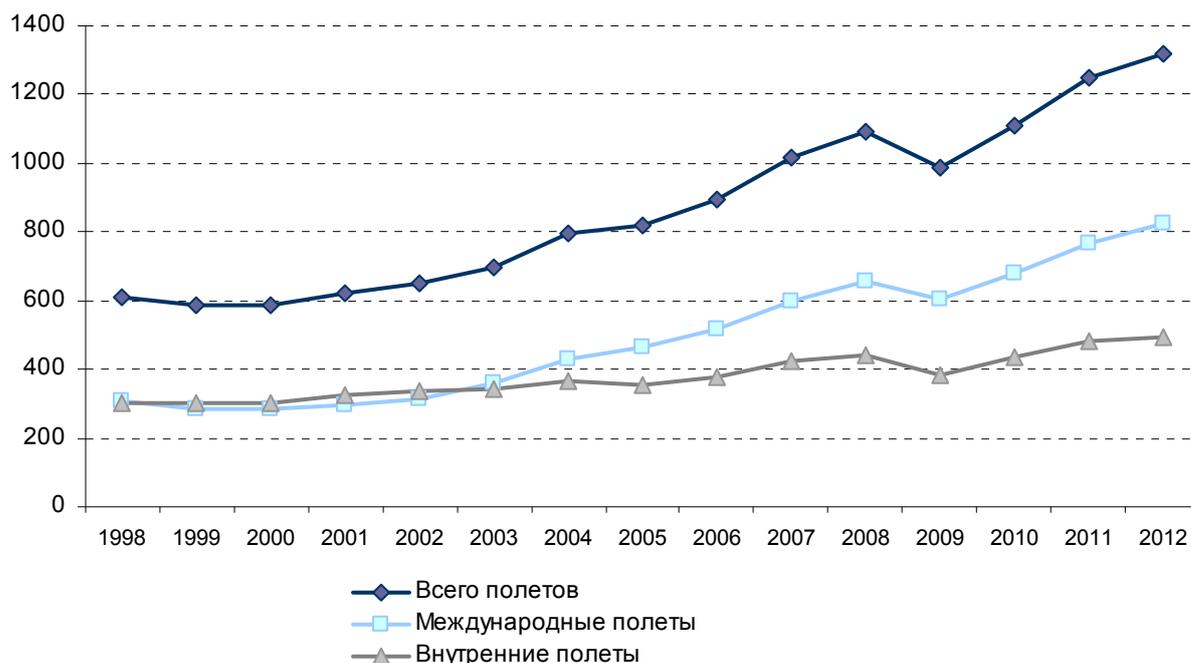
Рис.2. Авиационная подвижность населения России



Структура перевозок российскими авиакомпаниями по направлениям

На рынке авиаперевозок продолжается снижение доли перевозок внутри страны в пользу перевозок за её пределы. Если число полетов российскими авиакомпаниями по международным маршрутам за 2000-2012 гг. практически утроилось (увеличилось в 2,9 раза), то количество полетов по внутренним маршрутам за этот же период выросло всего на 64%.

Рис.3. Количество полетов, совершенных российскими авиакомпаниями, тыс.



Источник: Минтранспорта России

В 2012 г. пассажиропоток на международных линиях впервые превысил число пассажиров на внутренних маршрутах (38,6 и 35,4 млн человек, соответственно). Занятость кресел на международных рейсах в 2012 г. составила 82%, что, по мнению экспертов, характеризует вполне приемлемый баланс спроса и предложения. На внутренних авиарейсах занятость кресел в 2012 г. была заметно ниже – в среднем 73%, в том числе 56% на местных маршрутах (Таб. 1 в Приложении).

В 2013 г.¹ доля перевозок пассажиров на международных воздушных линиях в общем пассажиропотоке составила 54%. По сравнению с 1990 г. доля пассажиров на международных направлениях увеличилась в 1,8 раза.

Таб. 1. Распределение пассажиропотока и пассажирооборота по направлениям

Направление	1990	2012	2013 ¹
<i>Пассажиропоток</i>			
Внутренние линии	70%	48%	46%
Региональные	-	46%	44%
Местные	-	2%	2%
Международные линии	30%	52%	54%
Дальнее зарубежье	12%	43%	45%
СНГ	18%	9%	9%
<i>Пассажирооборот</i>			
Внутренние линии	-	37%	35%
Региональные	-	36%	34%
Местные	-	1%	1%
Международные линии	-	63%	65%
Дальнее зарубежье	-	56%	58%

¹ Данные за 2013 г. – это данные за январь-октябрь 2013 г.

Направление	1990	2012	2013 ¹
СНГ	-	7%	7%

Источник: Росавиация, Минтранс России

Во внутреннем воздушном сообщении продолжается вытеснение региональных и местных² перелетов и концентрация перевозок через московский авиационный узел. В настоящее время уже три четверти всех внутренних перелетов связаны с московскими аэропортами.

Таб. 2. Распределение внутреннего пассажиропотока

Направление перелетов	1990	2012
Из/в Москву	26%	75%
Региональные авиалинии	46%	22%
Местные авиалинии	28%	3%

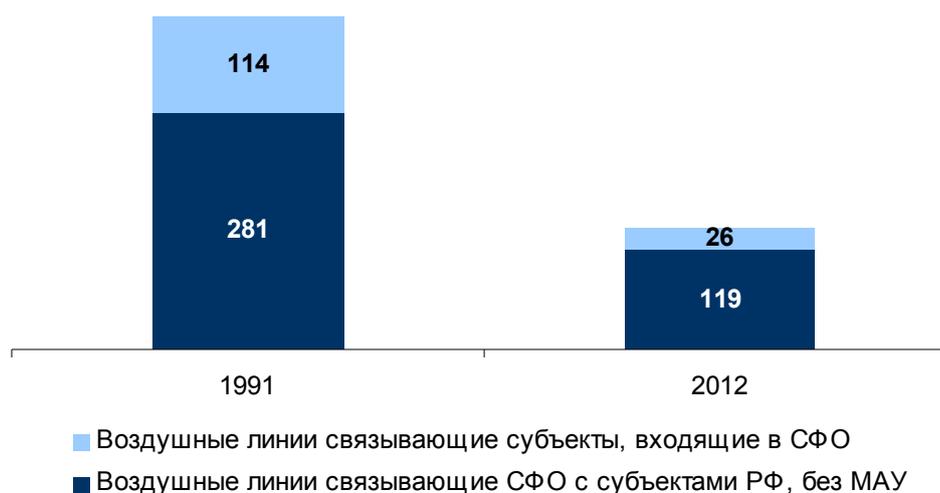
В сегменте международных авиамаршрутов, по данным за 2011 г., Москва является начальным или конечным пунктом отправления для 68% пассажиров. Несколько меньшая концентрация в этом сегменте обусловлена тем, что за последние несколько лет увеличилось количество международных рейсов из региональных аэропортов, в первую очередь за счет нерегулярных (чартерных) рейсов.

Доля региональных и местных воздушных перевозок в настоящее время чрезвычайно мала – 22% и 3%, соответственно. Для сравнения, в 1990 г. ситуация была обратная. Три четверти всех перелетов совершались по региональным и местным маршрутам, и только четверть поездок – через московский авиационный узел.

Для примера можно привести ситуацию в Сибирском федеральном округе. За период с 1991 по 2012 гг. число воздушных линий, связывающих СФО с другими субъектами РФ (без учета авиасвязей с московским авиационным узлом) сократилось более чем в два раза с 281 до 119. За этот же период количество местных воздушных линий сократилось более чем в 4 раза – с 114 до 26.

² В качестве региональных рассматриваются авиасвязи между субъектами РФ в пределах территорий федеральных округов. Сеть региональных авиаперевозок достаточно разнообразна, характеризуется использованием различных типов самолетов при средней дальности авиаперевозок около 1000 км. К местным относят воздушные линии, расположенные в пределах границ субъектов Российской Федерации, что определяет их относительно небольшую протяженность. Как правило, местная сеть имеет лучевую структуру с центром в столице субъекта РФ. При этом периферийные аэродромы в большинстве случаев не имеют связей с аэродромами соседних субъектов.

Рис.4. Количество региональных и местных воздушных линий СФО в 1991 и 2012 гг.



Источник: Минтранспорта России

Вытеснение местных и региональных авиаперевозок привело к тому, что на внутреннем авиасообщении в настоящее время преобладают средне- и дальне-магистральные перевозки. Средняя дистанция полета пассажира на внутренних линиях составляет 2200 км, на международных линиях – 3200 км.

Высокая дальность внутренних перелетов на фоне высокой концентрации авиаперевозок через Московский авиаузел также свидетельствуют о недостаточном развитии прямого воздушного сообщения в пределах субъектов Федераций и даже федеральных округов.

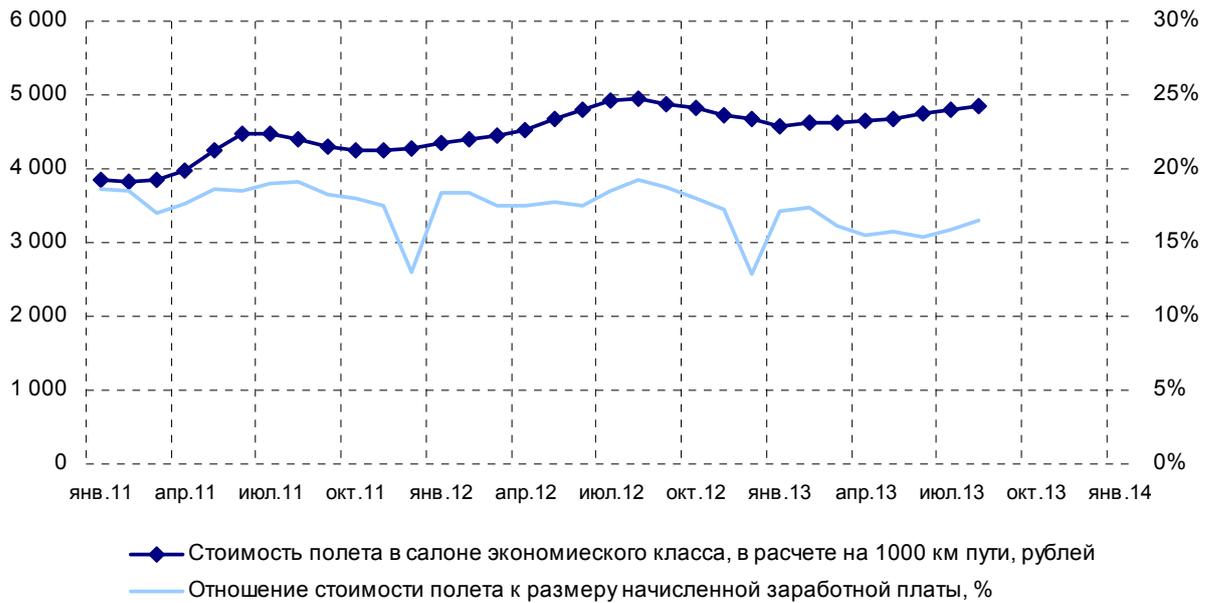
На текущий момент полеты по территории Российской Федерации осуществляются по 1337 воздушным линиям (авиасвязям), из которых 1184 линии являются региональными (обеспечивающими связность субъектов Российской Федерации, за исключением Москвы и Санкт-Петербурга), 153 линии обеспечивают связь с Москвой и Санкт-Петербургом и именно они обеспечивают основной объем перевозок пассажиров.

Стоимость пассажирских авиаперевозок

Низкая авиационная подвижность населения в основном обусловлена высокой стоимостью авиаперевозок.

По данным Росстата, в августе 2013 г. стоимость перелета в салоне экономического класса в расчете на 1000 км пути составила 4 839 рублей. С начала 2011 г. стоимость перелета выросла на 25,4%.

Рис.5. Стоимость перелета в салоне экономического класса



Отношение стоимости перелета к размеру заработной платы в августе 2013 г. составило 16,2%. Несмотря на небольшое снижение относительной стоимости перелета (17-18% в 2011-2012 гг.) доступность авиатранспорта для населения остается на крайне низком уровне.

Средняя стоимость авиабилета на перелет туда и обратно внутри страны составила около 21 300 рублей (по данным на август 2013 г.)³ или около 73% ежемесячного дохода россиянина. Для сравнения, в США стоимость билета составляет 5-10% от среднего ежемесячного заработка.

Дополнительное давление на цены на авиабилеты оказывает очень низкая доля, в особенности на внутренних авиалиниях, низкостоймостного сегмента (low-cost). Ели в Европе на такие перевозки приходится 30% рынка, то в России доля лоукостеров составляет около 5%, при этом среди этих компаний пока не было российских перевозчиков.

В октябре 2014 г. зарегистрирован первый российский лоукостер «Добролет», относящийся к группе компаний «Аэрофлот», который, как предполагается, может начать функционировать с весны 2014 года.

Более активному развитию низкостоймостного сегмента рынка пассажирских перевозок в России препятствует действующее законодательство. В частности требуется внесение изменений, которые бы обеспечили возможность применения авиакомпаниями невозвратных билетов, а также сокращения перечня бесплатных услуг на борту (отсутствие питания, введение платы за провоз багажа).

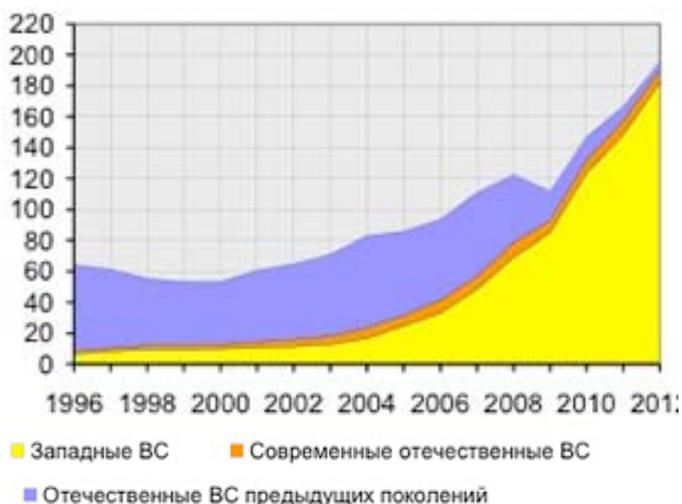
³ Оценка произведена на основе стоимости перелета в салоне экономического класса в расчете на 1000 км и с учетом средней дистанции полета на внутренних линиях 2200 км.

Динамика и структура авиапарка

Рост количества перевозимых пассажиров сопровождается замещением в авиапарке российских авиакомпаний отечественных самолетов зарубежными. По оценке ГосНИИГА, в 2012 г. доля пассажирооборота, обеспеченного самолетами зарубежного производства, составила 93%.

Доля современных российских типов самолетов в объеме пассажирских перевозок сократилась с 9% в 2006 г. до 4% в 2012 г.

Рис.6. Структура пассажирооборота по видам самолетов, млрд пасс.-км

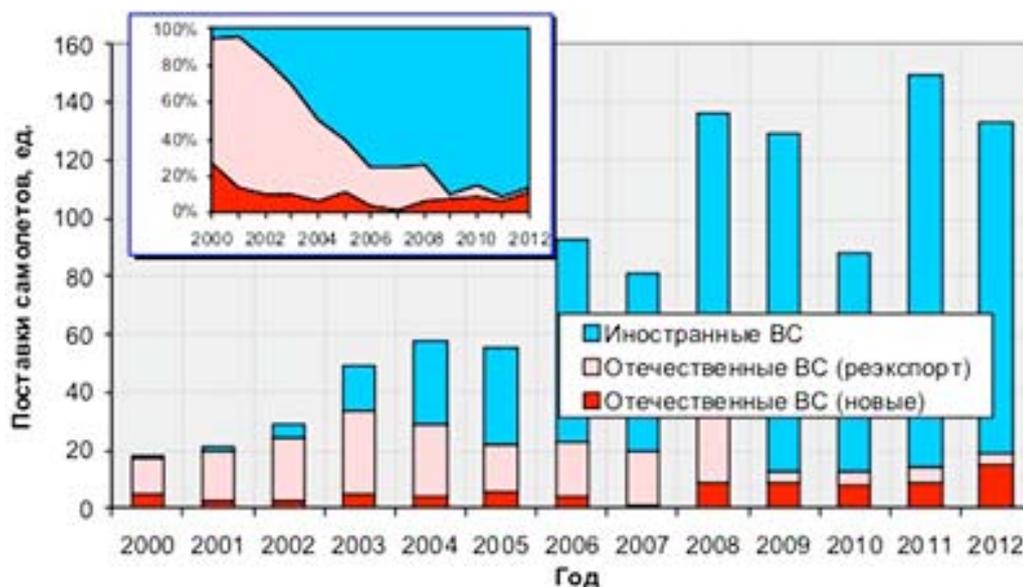


Источник: ГосНИИГА

По данным ГосНИИГА, объем поставок пассажирских самолетов в российский парк активно растет, и достиг в 2011 г. максимального значения 149 самолетов.

Всего за 2008-2012 гг. в российский парк было поставлено 540 пассажирских самолетов зарубежного производства и 50 новых отечественных самолетов. В 2012 г. в российский парк поступило 133 пассажирских самолета, в том числе 114 самолетов иностранного производства и 15 новых отечественных самолетов.

Рис. 7. Фактические поставки пассажирских самолетов



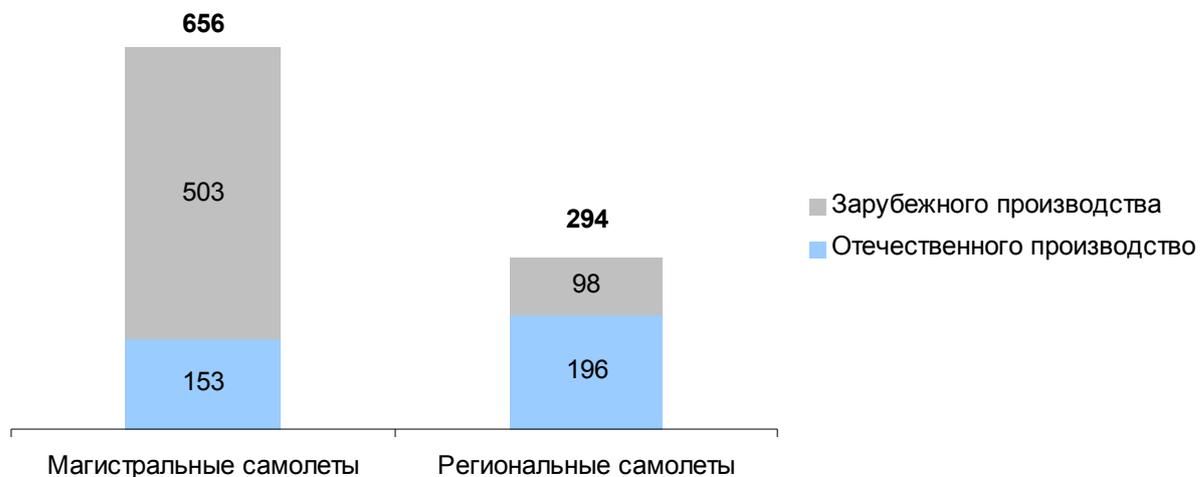
Источник: ГосНИИГА

По данным за 2012 г., в составе действующего коммерческого парка российских авиакомпаний было 950 пассажирских самолетов, в том числе 656 единиц магистральных самолетов и 294 единицы региональных самолетов. Доля самолетов зарубежного производства в совокупном парке пассажирских самолетов в целом составила 63%.

Самолеты зарубежного производства формируют основную часть парка магистральных самолетов – 77% всего парка.

Региональные перевозки до сих пор в основном совершаются на отечественных самолетах. Зарубежные самолеты пока составляют только треть парка региональных пассажирских самолетов.

Рис.8. Состав действующего коммерческого парка пассажирских самолетов, единиц



Источник: ГосНИИГА

К 2013 г. крупнейшие российские авиакомпании «Аэрофлот», «Трансаэро», «Россия» и «Сибирь» (S7 Airlines) практически перестали использовать российские самолёты и не планируют их закупки.

По оценки Минтранспорта России, состояние воздушных судов гражданской авиации РФ нельзя считать оптимальным. Средний возраст магистральных пассажирских самолетов составляет 17 лет, региональных – 30 лет.

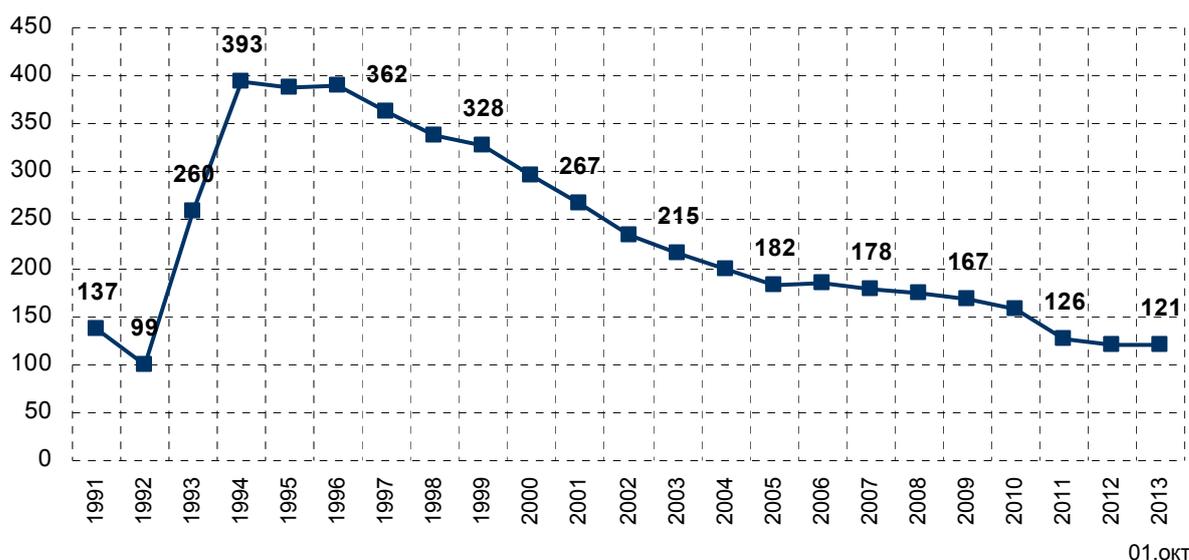
По данным www.airfleets.net⁴, самый молодой парк у Аэрофлота, средний возраст его самолетов составляет всего 4,7 года. У остальных крупнейших авиакомпаний ситуация намного хуже. Возраст парка "Трансаэро" в среднем составляет 16,2 года, UTair – 13,5 года. При этом самыми старыми являются, как правило, подержанные самолеты иностранного производства (Таблица 2 в Приложении).

Концентрация рынка пассажирских авиаперевозок

По состоянию на 21 октября 2013 г., коммерческие пассажирские перевозки в России выполняла 121 авиакомпания. С 2000 г. количество авиаперевозчиков уменьшилось в 2,4 раза.

Максимальное в российской истории количество авиакомпаний наблюдалось в первой половине 1990-х годов. После распада СССР крупнейшая в мире авиакомпания «Аэрофлот» распалась на более чем 300 самостоятельных авиакомпаний, на базе отдельных авиаотрядов. Некоторые вновь созданные авиакомпании имели в своем парке всего 1-2 самолета.

Рис.9. Количество эксплуатантов, осуществляющих коммерческие воздушные перевозки, на конец периода



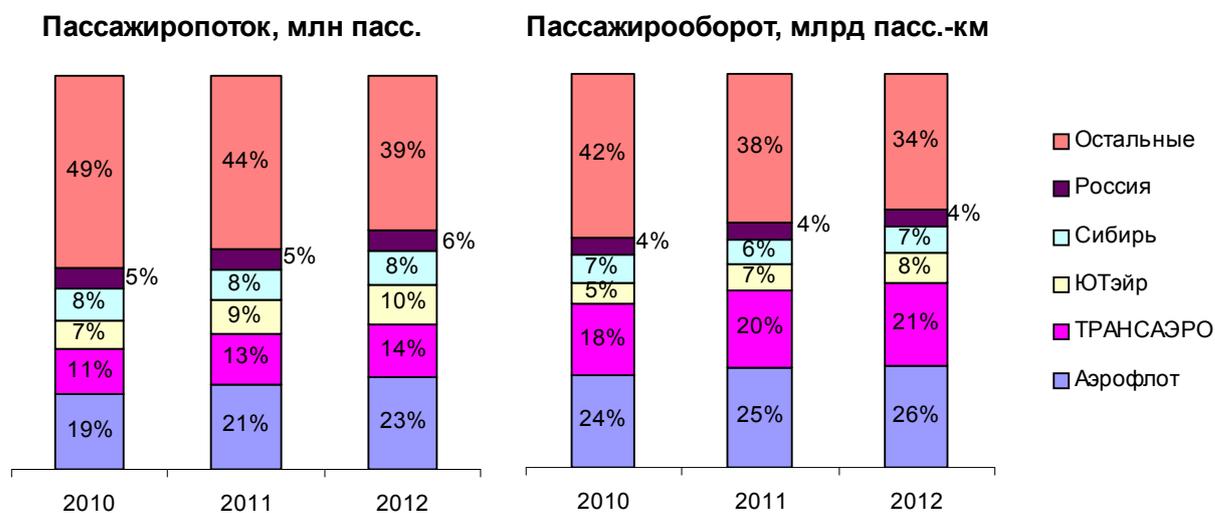
Источник: Росавиация, ГосНИИГА

⁴ Возраст самолетов российских авиакомпаний официально не публикуется, единственным более или менее надежным публичным источником таких данных в отрасли называют.

Сокращение числа авиакомпаний сопровождалось ростом концентрации российского рынка авиаперевозок. В 2000 г. 90% всего пассажирооборота воздушного транспорта обеспечили 37 авиакомпаний, в 2012 г. этот же объем пассажирооборота обеспечили всего 14 авиакомпаний.

В настоящее время для российского авиарынка характерна высокая концентрация объемов авиаперевозок в нескольких лидирующих авиакомпаниях. Начиная с 2003 г., 60% пассажирооборота воздушного транспорта России выполняли шесть основных авиакомпаний. К 2012 г. их количество сократилось до четырех.

Рис.10. Концентрация пассажиропотока и пассажирооборота на российском рынке авиаперевозок



Источник: Росавиация

Государственная поддержка развития рынка пассажирских авиаперевозок в России

В большом количестве российских регионов авиация является социально значимой, поскольку это единственный вид транспорта, обеспечивающий круглогодичную транспортную доступность.

Однако низкая плотность населения на отдаленных территориях обуславливают низкую интенсивность пассажиропотоков. Это, в свою очередь, определяет высокую себестоимость авиаперевозок, из-за высоких удельных затрат на содержание аэродромной сети и использования воздушных судов малой вместимости.

Себестоимость авиаперевозок в большинстве случаев превышает возможности населения по оплате услуг воздушного транспорта. Поэтому местные перевозки не рентабельны и на маршрутах регионального и местного значения практически отсутствует конкуренция.

Основным инструментом государственной поддержки развития внутреннего рынка авиаперевозок является программа субсидирования региональных авиаперевозок (рис. в Приложении).

Основными направлениями этой программы являются:

- субсидирование федеральных казенных предприятий, создаваемых на базе аэродромов регионального и местного значения;
- субсидирование аэродромов, находящихся в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях;
- субсидирование воздушных перевозок пассажиров с Дальнего Востока и Сибири в европейскую часть страны и в обратном направлении, и из Калининградской области в европейскую часть страны и в обратном направлении;
- субсидирование региональных (межсубъектовых) воздушных перевозок пассажиров в Северо-Западном, Сибирском, Уральском и Дальневосточном федеральных округах;
- субсидирование лизинга воздушных судов для осуществления региональных и местных воздушных перевозок.

Действующая государственная программа субсидирования авиаперевозок на период до 2020 года предусматривает общий объем финансирования 5 млрд руб. В период 2013-2017 гг. ежегодный объем финансирования составит 750 млн руб.:

- 450 млн руб. – субсидирование авиаперевозок в Дальневосточном, Сибирском, Северо-Западном и Уральском округах;
- 300 млн руб. – субсидирование авиаперевозок в Приволжском федеральном округе (при условии софинансирования от регионов).

По данным Минтранспорта России, реализации программ субсидирования региональных авиаперевозок уже дала результаты. За 9 месяцев 2013 г. рост количества пассажиров на субсидируемых авиалиниях составил 160%.

Также Минтранспорта России ожидает, что реализация программы будет способствовать активной модернизации парка региональной авиации. В частности планируется, что уже в 2013 г. авиакомпании приобретут 36-40 самолетов различной размерности.

Дорожная карта развития региональных авиаперевозок

В июле 2013 г. Правительство РФ утвердило дорожную карту развития региональных авиаперевозок до 2020 г.

Дорожной картой предусмотрено, что к 2015 г. объем перевозок пассажиров по внутренним маршрутам увеличится до 45 млн, по

региональным – до 6-7 млн пассажиров. При этом количество региональных линий увеличится до 1500.

Целевыми показателями реализации мероприятий дорожной карты до 2020 г. будут следующие.

- Коэффициент авиационной подвижности населения России (отношение количества пассажиров, перевезенных российскими авиакомпаниями за год, к численности населения Российской Федерации) составит 1, что соответствует суммарным отправлениям из аэропортов Российской Федерации в 2020 г. в количестве 138,5 млн. человек.
- Количество региональных авиасвязей возрастет до 2000 воздушных линий (рост 70% по сравнению с 2012 г.).

Основной механизм реализации – снижение до уровня 15% расходов на аэропортовое обслуживание при региональных авиаперевозках (в настоящее время данный показатель составляет 35%).

ПРИЛОЖЕНИЕ

Таблица 1. Пассажиропоток и пассажирооборот в 2010-2013 гг.

	2010	2011	2012	янв-окт 2013
Пассажиропоток, млн пасс.				
Всего	57,0	64,1	74,0	72,4
Международные перевозки	27,7	31,4	38,6	39,2
Дальнее зарубежье	24,2	26,2	32,0	32,7
СНГ	3,6	5,2	6,6	6,5
Внутренние перевозки	29,2	32,7	35,4	33,1
Региональные	27,6	31,1	33,7	31,7
Местные	1,6	1,6	1,7	1,5
Пассажиропоток, %				
Всего	100	100	100	100
Международные перевозки	48,7	48,9	52,2	54,2
Дальнее зарубежье	42,4	40,9	43,3	45,2
СНГ	6,3	8,1	8,9	9,0
Внутренние перевозки	51,3	51,1	47,8	45,8
Региональные	48,5	48,6	45,5	43,8
Местные	2,8	2,5	2,3	2,0
Пассажирооборот, млрд пасс.-км				
Всего	147,1	166,8	195,8	191,5
Международные перевозки	87,5	100,4	124,3	125,1
Дальнее зарубежье	79,8	89,1	110,3	111,7
СНГ	7,8	11,3	14,0	13,4
Внутренние перевозки	59,6	66,4	71,5	66,4
Региональные	58,5	65,3	70,2	65,3
Местные	1,1	1,1	1,2	1,0
Пассажирооборот, %				
Всего	100	100	100	100
Международные перевозки	59,5	60,2	63,5	65,3
Дальнее зарубежье	54,2	53,4	56,3	58,3
СНГ	5,3	6,8	7,2	7,0
Внутренние перевозки	40,5	39,8	36,5	34,7
Региональные	39,7	39,1	35,9	34,1
Местные	0,8	0,7	0,6	0,5
Процент занятости пассажирских кресел, %				
Всего	78,2	77,2	78,3	80,4
Международные перевозки	81,8	81,1	81,8	82,8
Дальнее зарубежье	82,9	81,7	82,4	83,5
СНГ	72,3	77,3	76,9	77,1
Внутренние перевозки	73,5	71,9	73	76,2
Местные	64,2	56,6	56,3	64,9

Источник: Росавиация

Таблица 2. Парк основных российских авиакомпаний

Авиакомпания	Общий размер парка	Средний возраст парка в целом	Количество самолетов одного типа со средним возрастом более 15 лет	Тип самолета, средний возраст парка которого превышает 15 лет	Средний возраст самолетов одного типа старше 15 лет
"Аэрофлот"*	131	4,7			
"Дон Авиа"**	10	12,4	3	Boeing 737	18,3
"Оренбургские авиалинии"*	25	13,8	3	Boeing 737	22,1
"Россия"*	29	11,3			
"Владивосток Авиа"*	6	15,3	6	Airbus A320	15,3
"Ютэйр"	102	13,5	39	Boeing 737	16,9
			12	CRJ	15,6
			9	Boeing 757	15,4
"Трансаэро"	91	16,2	23	Boeing 737	19,2
			22	Boeing 747	15,7
			14	Boeing 767	19,9
			13	Boeing 777	15,3
"Сибирь"***	53	9,1	2	Boeing 737	20,8
			2	Boeing 767	17,5
			1	Airbus A310	24,3
"Глобус"***	3	18,3	2	Boeing 737	22,6
"Уральские авиалинии"	30	12			
"Нордвинд"	25	13,8	7	Boeing 757	16,3
			12	Boeing 767	16,9
"Ямал"	25	13,5	9	Boeing 737	18,6
"Руслайн"	21	13,6	1	Embraer 120	22,6
"Нордстар"	15	9,1	1	Boeing 737	16,3
"Якутия"	15	12,8	5	Boeing 757	18,7
"Ак Барс Аэро"	15	10,7			
"Колавия"	10	13,1	7	Airbus A321	15,2
"Нордавиа"	10	21,8	10	Boeing 737	21,8
"Полет"	9	18,7	5	Saab 2000	15,6
			4	Saab 340	22,5
I-Fly	7	14,8	2	Airbus 330	17,1
"Вим Авиа"	6	21,2	6	Boeing 757	21,2
"Татарстан"	6	11,4	2	Boeing 737	19,6
"Московия"	5	7,4	2	Boeing 737	15,1
"Газпромавиа"	3	11			
"Северсталь"	3	13,1			
"ИрАэро"	3	11,8			
"АЛРОСА Авиа"	2	10,9			
"Регион Авиа"	2	22,2	2	Embraer 120	22,2

* Компании группы "Аэрофлот".

** Компании группы S7.

Источник: airfleets.net.

Рисунок. Государственная поддержка доступности воздушных перевозок из федерального бюджета, млн рублей



Источник: Минтранспорта России