****

**АНАЛИТИЧЕСКИЙ ОТЧЕТ**

**Рынок гражданских самолетов в России**

Этот отчет был подготовлен DISCOVERY Research Group исключительно в целях информации. Содержащиеся в настоящем отчете информация была получена из открытых источников, которые, по мнению, DISCOVERY Research Group, являются надежными. Однако DISCOVERY Research Group не гарантирует точности и полноты информации для любых целей. Информация, представленная в этом отчете, не должна быть истолкована, прямо или косвенно, как информация, содержащая рекомендации по дальнейшим действиям по ведению бизнеса. Все мнения и оценки, содержащиеся в данном отчете, отражают мнение авторов на день публикации и могут быть изменены без предупреждения.

DISCOVERY Research Group не несет ответственности за какие-либо убытки или ущерб, возникшие в результате использования любой третьей стороной информации, содержащейся в данном отчете, включая опубликованные мнения или заключения, а также за последствия, вызванные неполнотой представленной информации. Информация, представленная в настоящем отчете, получена из открытых источников. Дополнительная информация может быть представлена по запросу.

Этот документ или любая его часть не может распространяться без письменного разрешения DISCOVERY Research Group либо тиражироваться любыми способами.

Copyright©2013 Discovery Research Group.

**Апрель 2013, г. Москва**

**Методология исследования**

**Цели исследования:**

1. Описание текущегосостояния и перспектив развития российского рынка гражданских самолетов
2. Анализ производственных результатов по сдаче гражданских самолетов российского производства.
3. Анализ структуры российского рынка самолетов.
4. Исследование государственных мероприятий по регулированию отрасли.
5. Описание состояния воздушногофлота ключевых авиаперевозчиков России.

**Задачи исследования:**

1. Дать общую характеристику продукции гражданского авиастроения.
2. Определить объемы и динамику производства в России.
3. Изучить состав воздушного флота российских авиакомпанийи существующие потребности в самолетах
4. Выявить перспективы российского авиарынка.

**Методология исследования:**

* кабинетное исследование (анализ данных ФСГС, профильных министерств и ведомств, сайтов основных игроков рынка, региональные сайты субъектов РФ, данные профильных ассоциаций)

**Целевая аудитория:**

Настоящие и потенциальные авиаладельцы; компании, осуществляющие куплю-продажу гражданских воздушных судов, действующие и потенциальные инвесторы.

**Сроки исследования:**

апрель 2013

Оглавление

[Список диаграмм. 5](#_Toc353562691)

[Список таблиц. 7](#_Toc353562692)

[Глава 1. Основные сведения об авиастроительной отрасли. 9](#_Toc353562693)

[Классификация самолетов. 9](#_Toc353562694)

[Глава 2. Состояние авиастроительной отрасли в России. 12](#_Toc353562695)

[Историческая справка 12](#_Toc353562696)

[Современное состояние 12](#_Toc353562697)

[ОАК. 13](#_Toc353562698)

[Место России на мировом авиарынке. 14](#_Toc353562699)

[Доступ иностранных самолетов на российский рынок. 15](#_Toc353562700)

[Государственная программа 2025. 15](#_Toc353562701)

[Регулирование отрасли 17](#_Toc353562702)

[Глава 3. Построенные в 2012 году самолеты отечественного производства. 19](#_Toc353562703)

[Глава 4. Прогнозы объема авиарынка России. 23](#_Toc353562704)

[Глава 5. Состояние рынка авиаперевозок в России. 25](#_Toc353562705)

[Объёмные показатели 25](#_Toc353562706)

[Качественные показатели 27](#_Toc353562707)

[Финансовые показатели 32](#_Toc353562708)

[Глава 6. Воздушный парк крупнейших российских авиакомпаний. Самолеты. 33](#_Toc353562709)

[UTair 34](#_Toc353562710)

[Аэрофлот – Российские авиалинии. 38](#_Toc353562711)

[Газпромавиа. 42](#_Toc353562712)

[Трансаэро – ТСО. 42](#_Toc353562713)

[Ямал 43](#_Toc353562714)

[Сибирь – С7. 45](#_Toc353562715)

[Алроса-Мирнинское АП. 47](#_Toc353562716)

[КрасАвиа (Эвенкия) 47](#_Toc353562717)

[«Россия-российские авиалинии» 48](#_Toc353562718)

[UTairExpress(КомиИнтерАвиа) 50](#_Toc353562719)

[Якутия 51](#_Toc353562720)

[NordStar 53](#_Toc353562721)

[Уральские Авиалинии 54](#_Toc353562722)

[ОренЭйр (Оренбургские авиалинии). 56](#_Toc353562723)

[Ангара. 58](#_Toc353562724)

[Ак Барс Аэро. 59](#_Toc353562725)

[«Авиационная компания «Полет» ЗАО. 61](#_Toc353562726)

[Северный Ветер (Nordwind) 62](#_Toc353562727)

[«Авиационная компания «РусЛайн» ЗАО. 64](#_Toc353562728)

[«Авиакомпания ИрАэро» ЗАО. 65](#_Toc353562729)

[«Владивосток Авиа» ОАО. 66](#_Toc353562730)

[Когалымавиа (Колавиа). 67](#_Toc353562731)

[«Авиакомпания ВОЛГА-ДНЕПР» ООО. 68](#_Toc353562732)

[«Нордавиа» (Nordavia) 69](#_Toc353562733)

[САТ-«Сахалинские АвиаТрассы» 70](#_Toc353562734)

[«Ижавиа» ОАО. 71](#_Toc353562735)

[«Авиакомпания «ВИМ-АВИА» ООО. 72](#_Toc353562736)

[Air Bridge Cargo. 73](#_Toc353562737)

[«Авиакомпания «ЦЕНТР-ЮГ» ООО. 74](#_Toc353562738)

[Глава 7. Структура российского рынка самолетов 75](#_Toc353562739)

[Самолеты отечественного производства, сданные заказчикам в 2012 году 75](#_Toc353562740)

[Объем и структура импорта воздушных судов на российский рынок в 2012 году. 76](#_Toc353562741)

[Сектор ближнемагистральных самолетов. 82](#_Toc353562742)

[Сектор среднемагистральных самолетов. 83](#_Toc353562743)

[Сектор дальнемагистральных самолетов. 85](#_Toc353562744)

[Глава 8. Тенденции и перспективы авиационной отрасли в России. 86](#_Toc353562745)

[Глава 9. Мнение россиян о значимости авиационной отрасли. 87](#_Toc353562746)

# Список диаграмм.

[Диаграмма 1. Структура произведенных в России гражданских самолетов в 2012 году по моделям, шт. 18](#_Toc353561988)

[Диаграмма 2. Структура достроенных в 2012 гражданских самолетов отечественного производства по назначению, шт. 19](#_Toc353561989)

[Диаграмма 3. Структура выпуска гражданских самолетов российскими авиастроителями по моделям, заводам изготовителям, заказчикам, шт. 20](#_Toc353561990)

[Диаграмма 4. Структура выпущенных в 2012 году самолетов российского производства по источникам заказов, шт. 21](#_Toc353561991)

[Диаграмма 5. Объемы перевозок пассажиров и грузов российскими авиакомпаниями в 2011-2012 гг., млрд. тонна-километров. 24](#_Toc353561992)

[Диаграмма 6. Динамика фактического пассажирооборота российских авиакомпаний за 2011-2012 гг., млрд. пасс.км. 25](#_Toc353561993)

[Диаграмма 7. Число перевезенных пассажиров российскими авиакомпаниями в 2012 и 2013 гг., млн. человек. 25](#_Toc353561994)

[Диаграмма 8. Структура авиаперевозок на российском рынке (МВЛ и ВВЛ) в 2011-2012 гг., %. 26](#_Toc353561995)

[Диаграмма 9. Занятость кресел на российском рынке авиаперевозок в 2011-2012 гг, %. 27](#_Toc353561996)

[Диаграмма 10. Удельный вес перевозок Топ-5 авиакомпаний в пассажирообороте и пассажиропотоке в 2012 году. 28](#_Toc353561997)

[Диаграмма 11. Доля авиапредприятий России в общем объеме перевозок пассажиров в 2012 году, %. 29](#_Toc353561998)

[Диаграмма 12. Доля авиапредприятий России в общем объеме пассажирооборота в 2012 году, %. 29](#_Toc353561999)

[Диаграмма 13. Доля авиапредприятий России в общем объеме перевозок грузов и почты в 2012 году, %. 30](#_Toc353562000)

[Диаграмма 13. Доля авиапредприятий России в общем объеме грузооборота в 2012 году, %. 30](#_Toc353562001)

[Диаграмма 11. Финансовые показатели по перевозкам на ВВЛ и МВЛ за 9 мес. 2011 и 9 мес. 2012 гг., руб. 31](#_Toc353562002)

[Диаграмма 16. Структура парка самолетов UTair, активных в течение 6 месяцев на апрель 2013 года,по моделям на шт. 33](#_Toc353562003)

[Диаграмма 17. Структура действующего самолётного парка а/к "Аэрофлот" по моделям самолетов на 10. 04.2013 года, шт. 37](#_Toc353562004)

[Диаграмма 18. Структура авиапарка "Газпромавиа" по моделям ВС, по данным реестра на апрель 2013 г., шт. 41](#_Toc353562005)

[Диаграмма 19. Структура воздушного флота "Трансаэро"на 5 марта 2013 года по моделям самолетов, шт. 41](#_Toc353562006)

[Диаграмма 20. Структура воздушного самолетного парка "Ямал". 42](#_Toc353562007)

[Диаграмма 21. структура воздушного парка S7 по моделям самолетов на 3 апреля 2013 года, шт. 44](#_Toc353562008)

[Диаграмма 22. Структура воздушного парка «Алроса-мирнинское АП» по моделям самолетов на 3 апреля 2013 года, шт. 46](#_Toc353562009)

[Диаграмма 23. структура воздушного парка КрасАвиа по моделям самолетов на 3 апреля 2013 года, шт. 46](#_Toc353562010)

[Диаграмма 24. Структура воздушного флота авиакомпании «Россия» на 23.03.2013 г. по моделям самолетов, шт. 47](#_Toc353562011)

[Диаграмма 25. Структура авиапарка UTairExpress на апрель 2013 года по моделям самолетов, шт. 49](#_Toc353562012)

[Диаграмма 26. структура воздушного флота а/к "Якутия" на 31.03.2013 г. по моделям самолетов, шт. 50](#_Toc353562013)

[Диаграмма 27. Структура воздушного флота NordStar по моделям самолетов на 05.01.2013 г., шт. 52](#_Toc353562014)

[Диаграмма 28. Структура воздушного флота Ural Airlines по моделям самолетов на 10.04.2013 г., шт. 53](#_Toc353562015)

[Диаграмма 29. Структура воздушного флота ОренЭйр на 25.12.2012 г. по моделям, шт. 55](#_Toc353562016)

[Диаграмма 30. Структура воздушного флота а/к "Ангара" на 10.04.2013 г. по моделям самолетов, шт. 57](#_Toc353562017)

[Диаграмма 31. Структура воздушного флота Ак Барс Аэро по моделям самолетов на 27.03.2013 г., по моделям самолетов, шт. 58](#_Toc353562018)

[Диаграмма 32. Структура самолетного парка а/к "Полет" по моделям самолетов на 10.04.2013 г., шт. 60](#_Toc353562019)

[Диаграмма 33. Структура воздушного флота а/кNordwindпо моделям на 10.04.2013 г., шт. 61](#_Toc353562020)

[Диаграмма 34. Авиапарк а/к "РусЛайн" на 28.02.2013 г. по моделям, шт. 63](#_Toc353562021)

[Диаграмма 35. Структура воздушного парка "ИрАэро" на 25.02.2013 г. по моделям самолетов, шт. 64](#_Toc353562022)

[Диаграмма 36. Структура авиапарка "Владивосток Авиа" по моделям самолетов на 10.04.2013 г., шт. 65](#_Toc353562023)

[Диаграмма 37. Структура воздушного флота а/к "Колавиа" на 10.04.2013 г. по моделям самолетов, шт. 66](#_Toc353562024)

[Диаграмма 38. Структура воздушного флота а/к "Волга-Днепр" на 10.04.2013 г. по моделям самолетов, шт. 67](#_Toc353562025)

[Диаграмма 39. Структура авиапарка а/к Nordaviaна 10.03.2013 г. по моделям самолетов, шт. 68](#_Toc353562026)

[Диаграмма 40. Структура авиапарка "Сахалинские АвиаТрассы" по моделям самолетов на 23.03.2013 г. 69](#_Toc353562027)

[Диаграмма 41. Структура авиапарка "Ижавиа" на 17.02.2013 г., по моделям самолетов, шт. 70](#_Toc353562028)

[Диаграмма 42. Структура авиапарка "ВИМ-АВИА" на 06.03.2013 г. по моделям самолетов, шт. 71](#_Toc353562029)

[Диаграмма 43. Структура авиапаркаAirBridgeCargoна 10.04.2013 г. по моделям самолетов, шт. 72](#_Toc353562030)

[Диаграмма 44. Структура воздушного флота а/к "Центр-Юг" по моделям самолетов на 27.12.2012 г., шт. 73](#_Toc353562031)

[Диаграмма 44. Список самолетов, сданных российскими авиастроителями в 2012 году, шт. 74](#_Toc353562032)

[Диаграмма 46. Структура заказов на гражданские самолеты российского производства, сданные заказчикам в 2012 году. 75](#_Toc353562033)

[Диаграмма 47. Структура импорта гражданских самолетов в Россию в 2012 году по фирмам-изготовителям, шт. 75](#_Toc353562034)

[Диаграмма 48. Структура импорта гражданских самолетов в Россию в 2012 году по моделям самолетов, шт. 76](#_Toc353562035)

[Диаграмма 49. Структура импорта самолётов в Россию в 2012 году по возрасту и производителю, шт. 78](#_Toc353562036)

[Диаграмма 50. Возрастная структура самолетов "Боинг", импортированных в 2012 году в Россию, шт., %. 79](#_Toc353562037)

[Диаграмма 51. Структура импорта самолетов "Airbus" в Россию в 2012 г. по возрасту ВС, шт. 80](#_Toc353562038)

[Диаграмма 52. Структура российского рынка самолетов в 2012 году по дальности и назначению, шт. 80](#_Toc353562039)

[Диаграмма 53. Структура российского рынка ближнемагистральных самолетов в 2012 году по моделям, шт. 81](#_Toc353562040)

[Диаграмма 54. Структура российского рынка среднемагистральных самолетов в 2012 году по маркам самолетов, шт. 82](#_Toc353562041)

[Диаграмма 55. Структура российского рынка среднемагистральных самолетов в 2012 году по моделям, шт. 83](#_Toc353562042)

[Диаграмма 56. Структура российского рынка дальнемагистральных самолетов в 2012 году по моделям, шт. 84](#_Toc353562043)

[Диаграмма 57. Динамика количества российских эксплуатантов воздушных судов в различных секторах авиации (коммерческие воздушные перевозки, авиация общего назначения, авиационные работы), 2000-2012 гг., шт. 85](#_Toc353562044)

# Список таблиц.

[Таблица 1. Виды самолётов, разрабатываемые и выпускаемые российской авиационной промышленностью с 2010 года. 16](#_Toc353562045)

[Таблица 2.Состав воздушного флота UTair на апрель 2013 г. 33](#_Toc353562046)

[Таблица 3. Состав воздушного флота а/к "Аэрофлот", рег. №, тип ВС, дата поставки, возраст. 37](#_Toc353562047)

[Таблица 4. Структура самолетного парка "Ямал" на 3 апреля 2013 года по возрасту и моделям ВС. 43](#_Toc353562048)

[Таблица 5. Подробная структура авиапарка "S7" с указанием возраста, модели и регистрационного № ВС на 03.04.2013 г. 44](#_Toc353562049)

[Таблица 6. Состав авиапарка а/к "Россия" на 23.03.2013 г., рег. №, тип, дата поставки, возраст ВС. 47](#_Toc353562050)

[Таблица 7.Состав авиапарка а/к "Якутия на 31.03.2013 г. (тип ВС, возраст, №, дата поставки) 51](#_Toc353562051)

[Таблица 8.Состав воздушного паркаNordstarна 05.01.2013 г., №, тип, дата поставки, возраст ВС. 52](#_Toc353562052)

[Таблица 9. Парк самолетов «Уральских Авиалиний» на 10.04.2013 г., №, тип, дата поставки, возраст ВС. 54](#_Toc353562053)

[Таблица 10. Состав воздушного флота а/к "ОренЭйр"на 25.12.2012 г.: №, тип, дата поставки, возраст. 56](#_Toc353562054)

[Таблица 11. Состав самолетного парка "Ак Барс Авиа", №, тип, дата поставки, возраст ВС на 27.03.2013 г. 59](#_Toc353562055)

[Таблица 12. состав воздушного парка а/к Nordwindна 10.04.2013 г., №, тип, дата поставки, возраст. 62](#_Toc353562056)

[Таблица 13. Состав авиапарка а/к "РусЛайн" на 28.02.2013 г., №, тип, дата поставки, возраст ВС. 63](#_Toc353562057)

[Таблица 14. Состав авиапарка "Владивосток Авиа" на 10.04.2013 г., №, тип, дата поставки, возраст. 65](#_Toc353562058)

[Таблица 15. Состав воздушного флота "Колавиа" на 10.04.2013 г., №, модель, дата поставки, возраст. 66](#_Toc353562059)

[Таблица 16. Состав воздушного флота "Волга-Днепр" на 10.04.2012 г., №, тип, дата поставки, возраст ВС. 67](#_Toc353562060)

[Таблица 17. Состав воздушного парка Nordaviaна 1003.2013 г., №, тип, дата поставки, возраст ВС. 68](#_Toc353562061)

[Таблица 18. Состав воздушного флота САТ на 23.03.2013 г., модель, возраст ВС. 69](#_Toc353562062)

[Таблица 19. Состав воздушного флота "Ижавиа" на 17.02.2013 г., №, тип, возраст ВС. 70](#_Toc353562063)

[Таблица 20. Состав авиапарка "ВИМ-АВИА" на 06.03.2013 г., №, тип, возраст ВС. 71](#_Toc353562064)

[Таблица 21. Состав воздушного флота AirBridgeCargoна 10.04.2013 г. 72](#_Toc353562065)

[Таблица 22. Состав воздушного флота а/к "Центр-Юг" на 2013 г. 73](#_Toc353562066)

# Глава 1. Основные сведения об авиастроительной отрасли.

Авиастроение – отрасль промышленности, производящая самолеты и вертолеты, а также приборы и оборудование для авиации. В настоящем отчете в отрасль авиастроения включены только гражданские летательные аппараты.

Самолёт – летательный аппарат для полётов в атмосфере и космическом пространстве (например, орбитальный самолёт), использующий аэродинамическую подъёмную силу планера для удержания себя в воздухе (при полёте в пределах атмосферы) и тягу силовой (двигательной) установки для маневрирования и компенсации потерь полной механической энергии на лобовое сопротивление.

## Классификация самолетов.

Самолёт – летательный аппарат для полётов в атмосфере и космическом пространстве (например, орбитальный самолёт), использующий аэродинамическую подъёмную силу планера для удержания себя в воздухе (при полёте в пределах атмосферы) и тягу силовой (двигательной) установки для маневрирования и компенсации потерь полной механиче-ской энергии на лобовое сопротивление.

Существуют различные классификации самолетов.

По назначению:

* пассажирские – перевозка пассажиров
* почтовые – доставка почты
* сельскохозяйственные – обработка сельскохозяйственных угодий
* специальные (экспериментальные, санитарные, геологоразведочные, пожарные и др.)
* спортивные – занятия авиационным спортом
* транспортные – транспортировка грузов
* учебно-тренировочные – обучение лётного состава

По взлётной массе:

* 1-го класса (75 т и более)
* 2-го класса (от 30 до 75 т)
* 3-го класса (от 10 до 30 т)
* 4-го класса (до 10 т)
* легкомоторные
* сверхлёгкие (до 495 кг)

По типу силовой установки:

* поршневые (ПД) (Ан-2)
* турбовинтовые (ТВД) (Ан-24)
* турбореактивные(ТРД) (Ту-154)
* с ракетными двигателями
* с комбинированной силовой установкой (КСУ)

По числу двигателей:

* однодвигательные (Ан-2)
* двухдвигательные (Ан-24)
* трёхдвигательные (Ту-154)
* четырёхдвигательные (Ан-124 «Руслан»)
* пятидвигательные (He-111Z)
* шестидвигательные (Ан-225 «Мрия»)
* семидвигательные (К-7)
* восьмидвигательные (АНТ-20, Boeing B-52)
* десятидвигательные (Convair B-36J)
* двенадцатидвигательные (Dornier Do X)

По числу крыльев:

* монопланы
* полуторопланы
* бипланы
* трипланы
* полипланы

По расположению крыла (для монопланов):

* высокопланы
* среднепланы
* низкопланы
* парасоль

По расположению хвостового оперения:

* нормальная аэродинамическая схема (оперение сзади)
* летающее крыло (бесхвостый)
* бесхвостка
* типа «утка» (оперение спереди)

По типу и размерам фюзеляжа:

* однофюзеляжные (узкофюзеляжные, широкофюзеляжные)
* двухбалочной схемы («рама»)
* бесфюзеляжные («летающее крыло»)

По типу шасси:

* Сухопутные (с колёсным шасси; с хвостовой опорой; с передней опорой; опорой
* велосипедного типа; с лыжным шасси; с гусеничным шасси)
* Гидросамолёты (амфибии; поплавковые; «летающие лодки»)

По скорости полёта:

* дозвуковые (до 0,7-0,8 Маха)
* трансзвуковые (от 0,7-0,8 до 1,2 М)
* сверхзвуковые (от 1,2 до 5 М) Анализ отрасли авиастроения в России в 2006-2010 гг,
* гиперзвуковые (свыше 5 М)

По типу взлёта и посадки:

* вертикального (ВВП)
* короткого (КВП)
* обычного взлёта и посадки

По роду источников тяги:

* винтовые
* реактивные

По надёжности:

* экспериментальные
* опытные
* серийные

# Глава 2. Состояние авиастроительной отрасли в России.

### Историческая справка

В советское время разработка и производство гражданских самолётов с 1930-х годов были оформлены как система конкурировавших между собой, но находившихся под общим руководством Министерства авиационной промышленности, опытно-конструкторских бюро (ОКБ), включавших и авиазаводы. Ведущими профильными ОКБ страны стали ОКБ-156 (имени А. Н. Туполева), ОКБ-240 (АК имени С. В. Ильюшина), ОКБ-23 (КБ ЭМЗ имени В. М. Мясищева), ОКБ-51 (имени П. О. Сухого), ОКБ-115 (имени А. С. Яковлева), ОКБ-473 (имени О. К. Антонова). В конце 1980-х годов четверть гражданских самолётов и 40 % военных самолётов мира производились в Советском Союзе.[5][6]

Распад СССР в 1991 году оказал самое негативное влияние на состояние российского авиапрома, разорвав производственные связи между союзными республиками. Из-за общего снижения уровня жизни резко снизился спрос на авиаперевозки со стороны населения. По данным информационного агентства K2K, за период с 1990 по 2005 годы объёмы авиаперевозок в России снизились более чем вчетверо (со 142 млн до 35 млн пассажиров в год). Предпринимавшиеся с середины 1990-х годов попытки возрождения отечественного авиапрома (программы Ил-96М/Т, Ту-204-120, Ту-334) успехом не увенчались.

С 1 апреля 2002 года Евросоюз наложил запрет на полёты советских самолётов над своей территориейиз-за несоответствия требованиям по уровню шума. И если военная авиационная промышленность России сохранила и упрочила свою конкурентоспособность на мировом рынке, то гражданский авиапром оказался на грани исчезновения. Доля российских самолётов в мировом авиапарке снизилась до 2 %.

### Современное состояние

На лекции, прочитанной 27 февраля 2013 года студентам МАИ главой Минпромторга Денисом Мантуровым, были озвучены несколько фактов о современном состоянии мирового рынка авиаперевозок: ежегодно совершают полёты около 3 млн пассажиров; авиатранспортом перевозится около 35 % мирового товарооборота; в сфере авиации всего в мире заняты 57 млн человек

………………………………

### ОАК.

Российская авиапромышленность к 2006 году была представлена отдельными компаниями с различными структурами собственности, крупнейшими из которых являлись:

* Авиационная холдинговая компания «Сухой», в составе ОАО «ОКБ Сухого», ЗАО «Гражданские самолеты Сухого», АПО имени Гагарина в Комсомольске-на-Амуре (КнААПО), Таганрогского авиационного научно-технического комплекса имени Бериева (ТАНТК), Новосибирского АПО имени Чкалова (НАПО) и корпорации «Иркут».
* РСК «МиГ».
* Казанское авиационное производственное объединение имени Горбунова (КАПО) и ОАО «Туполев»
* ОАО «Межгосударственная авиастроительная компания „Ильюшин“».
* Нижегородский авиастроительный завод «Сокол».
* Ульяновское авиапредприятие ЗАО «Авиастар-СП».
* ОАО «Опытно-конструкторское бюро имени Яковлева».
* Воронежское акционерное самолётостроительное общество (ВАСО).
* Самарский завод «Авиакор».

С целью объединения всех авиастроительных компаний для консолидации усилий и повышения конкурентоспособности на мировом рынке, а также ликвидации внутренней конкуренции появилось ОАО «Объединённая авиастроительная корпорация» (ОАК).

В 2008—2009 годах более 80 % активов всех авиастроительных компаний России было сконцентрировано в ОАК. К августу 2009 года общий долг корпорации составил более 70 млрд. рублей,[17] а вместе с её дочерними структурами — 119 млрд руб. ОАК продавала самолёты авиакомпаниям с убытком для себя.

Поддерживание производства убыточных самолетов — прежде всего это Ил-96 и Ту-204 объяснялось тем, что запуск в серию новых типов требует много времени, а производство невозможно закрыть на год или два, а потом открыть снова.

В 2012 году в структуре производства ОАК 80 % занимала военная и 20 % — гражданская продукция. С 2020 года правительство поставило задачу довести это соотношение до 50/50.

В 2012 году уставный капитал ОАК был доведён до 219,7 млрд рублей. Государство, на февраль 2013 года, владеет 84,33 % акций корпорации.

### Место России на мировом авиарынке.

К началу XXI века в мире, как основные системообразующие, сформировались две компании, конкурирующие между собой на рынке магистральных авиалайнеров — компания Boieng (США) и корпорация Airbus (Великобритания, Франция, Испания и Германия), фактически разделившие это рынок пополам. Рынок региональных самолётов находится в руках канадской компании Bombardier и бразильской Embraer. Более 70 % занимающих этот рынок авиалайнеров производятся тремя компаниями: Bombardier (Канада), Embraer (Бразилия) и ATR (Италия). Разработкой собственных среднемагистральных лайнеров, кроме того, занимаются Китай и Япония.

Объёмы производства российских самолётов, между тем, к 2000-м годам стали штучными. Так, в 2000 году в России было произведено всего 4 гражданских самолёта, что соответствовало недельному объёму выпуска таких крупных мировых авиастроительных корпораций как Boeing и Airbus. В дальнейшем наметился небольшой рост объёмов. В 2003 году в России было выпущено 11 самолётов, в 2004 году — 17, в 2005 году — 18. Российские самолёты той поры почти не пользовались спросом и технологически отставали от западных аналогов примерно на 7 лет. По оценке директора компании «Инфомост» Бориса Рыбака, отставание авиадвигателей российских самолётов составляло не менее 20 лет.

Одной из главных проблем российской авиационной промышленности, по мнению Дениса Мантурова, стала мелкосерийность производства. Планы ОАК по выпуску самолётов в середине 2000-х годов были амбициозны. В начале 2007 года совет директоров утвердил следующую цифру: к 2012 году выпустить 405 самолётов. В 2008 году планы подверглись существенной корректировке: на 2009 год был запланирован выпуск 22 самолётов, а в срок до 2012 года — 196, из которых 118 — региональных (74 Sukhoi Superjet-100 и 44 Ан-148). В ЗАО «ГСС» этот план был признан нереальным.

Новые российские самолёты отличаются более низкой ценой по сравнению с зарубежными аналогами. Так, Ил-96-400 на $30 млн. дешевле А340, Ту-204-100 дешевле А321 на $10 млн, «Сухой Суперджет-100» стоит на $4 млн меньше самого дешёвого самолёта Embraer. Они соответствуют международным требованиям по шумам и даже имеют определённый запас. Также они отличаются более экономным расходом топлива.

С июля 2009 по июль 2010 года доля эксплуатируемых самолётов отечественного производства на мировом рынке сократилась до 8,1 % (на 300 единиц) и составила 2117 самолётов. Низкий спрос на продукцию российского авиапрома объясняется неразвитой инфраструктурой технического обслуживания и ремонта и отсутствием глобальной системы логистической поддержки.

### Доступ иностранных самолетов на российский рынок.

В 2010 году российское правительство облегчило иностранным производителям доступ на отечественный рынок. В апреле состоялись переговоры Внешэкономбанка с госбанком Бразилии о создании, совместно с корпорацией Embraer и в рамках экономического сотрудничества БРИК, регионального российского самолёта вместимостью до 50 мест, но о договорённостях пока не сообщалось. В июне 2010 года Boeing выиграла тендер на поставку 50 самолётов, а через месяц стало известно о планах правительства России отказаться от ввозных пошлин на 90—120-тонные самолёты, в число которых попадали Boeing-767 и Boeing-787.

В декабре 2012 года право выхода на российский рынок, неожиданно для экспертов (нелогично для государства, поддерживающего SSJ-100), получил бразильский Embraer-190. Стало известно о возможности его закупки авиакомпанией UTair. «Ъ» сообщил, что в ближайшее время выход на российский сегмент рынка SSJ-100 получат также несколько моделей канадских Bombardier. Канадцы также начали переговоры об открытии на самарском «Авиакоре» собственного производства модели Q-400.

До 2013 года представители профильных министерств России признавали, что основное внимание уделяется лишь сегменту гражданской авиации, представленной самолётами вместимостью от 50 до 300 мест. Российский же рынок ближней малой авиации, пользователями которой потенциально могут стать около 15 млн. человек, оказывался не охваченным ни российскими, ни зарубежными поставщиками. С принятием государственной программы развития авиапрома на 2013—2025 годы дело обещало сдвинуться с мёртвой точки.

### Государственная программа 2025.

Госпрограмма «Развитие авиационной промышленности России на 2013—2025 годы» была принята в конце 2012 года. Программа скорректировала основную цель российского авиапрома — 3,1 % мирового рынка в 2025 году (предыдущие цели — 5 % в 2015-м и 15 % в 2025-м — были признаны нереалистичными). В 2012 году, по данным правительства, доля России на мировом рынке гражданского самолётостроения не превышала 1 %.

Начиная с 2013 года, основные усилия отрасли концентрируются, по словам министра Дениса Мантурова, на решении нескольких задач:

* реструктуризация активов и перестройка корпоративного управления по полной цепочке — от научно-исследовательских разработок до послепродажного сервиса;
* формирование конкурентоспособной продуктовой линейки с упором на серийный выпуск самолётов по проекту МС-21;
* создание единой структуры-координатора научных работ;
* поиск инвестиций.

Если все эти задачи удастся решить, отрасль достигнет установленных госпрограммой цифр — рост выручки в 3,5 раза, рост производительности труда в 9 раз, увеличение доли мирового рынка до 3,1 %.

В научно-исследовательской тематике, по словам Мантурова, актуальны три вектора: переход на композиционные материалы; создание нового поколения авиадвигателей; новые методы управления летательным аппаратом (внедрение систем искусственного интеллекта, создание ПЭС — «полностью электрического самолёта», новая система управления и организации воздушного движения).

Объём госфинансирования программы на весь период — 1474 млрд. рублей ($46 млрд.), внебюджетного финансирования — 634,5 млрд. рублей. Пик финансирования запланирован на 2017 год — 166 млрд. рублей.

Программа учитывает факт вступления России в ВТО и, в соответствии с правилами этой организации, корректирует привычные механизмы субсидирования лизинга и программ кредитования производителей, и предлагает новые алгоритмы поддержки отрасли: госгарантии остаточной стоимости российских воздушных судов; субсидирование первичных продаж; возвратное бюджетное финансирование.

Приоритеты госпрограммы-2025: доработка самолёта SSJ-100 и выпуск в серию самолёта МС-21.

Необходимо отметить, что предыдущая государственная программа, ФЦА-2015, не достигла своих целей. Подводя в 2012 году итоги реализации программы, правительство отметило, что за время действия ФЦП корректировалась 6 раз, её финансирование было увеличено на 66,1 млрд. рублей (до 207,5 млрд. рублей), средства освоены в полном объёме, но цели программы не достигнуты:

* не начато производство самолётов Ил-96-300, Ту-204/214, Ту-334;
* резко ухудшилось финансовое состояние и произошёл спад производства у ряда российских авиапроизводителей (до 5—8 самолётов в год, за исключением 2009 года — 16 самолётов);
* темпы новых разработок так низки, что к началу производственного этапа конкурентоспособность разрабатываемых, востребованных сегодня, моделей ожидаемо существенно снизится.

Главная проблема отечественного гражданского авиапрома — система послепродажного сервиса — до сих пор «не полностью создана», в частности, не достигнута планка мировых лидеров по скорости поставки запчастей для ремонта, 24 часа с момента заказа. Например, для SSJ-100 70 % деталей поставляются 10 и более дней. Более того, для уже не выпускаемых моделей российских самолётов производство запчастей вообще прекращено.

Таблица . Виды самолётов, разрабатываемые и выпускаемые российской авиационной промышленностью с 2010 года.

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Модель и модицикация** | **Класс, дальность полёта** | **Число пассажиров** | **Разработчик** | **Начало эксплуатации** |
| Ил-96-300 | дальнемагистральный, 13 500 км | 257 — 289 | ОАО «Авиационный комплекс им. С.В. Ильюшина» | 1988 |
| Ил-96-400М | дальнемагистральный, 13 200 км | 315 — 436 | ОАО «Авиационный комплекс им. С.В. Ильюшина» | 2005 |
| Ту-204 | среднемагистральный, 4300-7000 км | 160 — 210 | ОАО «Туполев» | 1989 |
| Ту-214 | среднемагистральный, 6200 — 7200 км | 164 — 210 | ОАО «Туполев» | 1996 |
| МС-21 | среднемагистральный, 5000 — 5500 км | 150 — 212 | Корпорация «Иркут», ОКБ им. А.С. Яковлева, ВАСО, «Авиастар» | 2017 (план) |
| Sukhoi SuperJet-100 | ближнемагистральный, 3000 — 4500 км | 75 — 95 | ОАО «Компания „Сухой”» | 2011 |
| Ан-148 | ближнемагистральный, 2 000 — 4 400 км | до 85 | АНТК им. О.К. Антонова | 2004 |
| Ту-334 | ближнемагистральный, до 3150 км | 102 | ОАО «Туполев» | 1999 |

## Регулирование отрасли

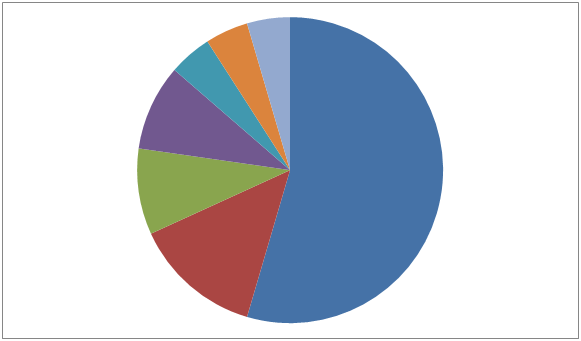
Нормативное регулирование в 2012 году.

В 2012 году отмечена необычайно высокая нормативно-творческая активность регуляторов. Среди потока документов, вызвавших наибольшее внимание на рынке, можно выделить приказы МТ РФ № 65 от 17.03.2012г. (о внесении изменений в ФАП-11 относительно минимального количества ВС перевозчика), от 17.07.2012 № 241 (об аэронавигационных и аэропортовых сборах), а также проекты положений о допуске к выполнению международных перевозок, об упрощении порядка таможенных процедур, о присоединении к Монреальской конвенции, об особенностях практической реализации присоединения к Кейптаунской конвенции. Вместе с тем, необходимо вновь отметить, что уровень нормативного регулирования отрасли не вполне адекватен современной международной практике.

# Глава 3. Построенные в 2012 году самолеты отечественного производства.

За 2012 г. предприятиями авиационной промышленности России было изготовлено … новых пассажирских и транспортных самолета, более половины из которых (…) пришлось на новые региональные лайнеры SSJ100. Еще … самолета российской разработки были построены в Узбекистане. За этот же период в эксплуатацию было сдано … самолетов … из которых … были изготовлены и облетаны годом ранее. Таким образом, результат предыдущего, 2011 года был превышен всего на … самолета, или на … % (в 2011 г. в России построено 19 новых пассажирских и транспортных самолетов и 22 - с учетом ТАПОиЧ).

Диаграмма . Структура произведенных в России гражданских самолетов в 2012 году по моделям, шт.



…..

Диаграмма . Структура достроенных в 2012 гражданских самолетов отечественного производства по назначению, шт.

Большинство самолетов (…%), выпущенных российскими авиастроителями в 2012 году, это среднемагистральные машины (SSJ-100, Ту-154,Ту-214). 5 самолетов марки «Антонов» - ближнемагистральные. В секторе дальнемагистральных самолетов был выпущен ….

Диаграмма . Структура выпуска гражданских самолетов российскими авиастроителями по моделям, заводам изготовителям, заказчикам, шт.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **модель** | **изготовитель** | **количество** | **заказчик** |
| Ту-214 | "КАПО" ОАО | … | …. |
| Ан-148 | "ВАСО" ООО | ….. | …. |
| Ан-148 | "ВАСО" ООО | …. | ….. |
| Ил-96-300ПУ | "ВАСО" ООО | …. | ….. |
| SSJ | КнАФ ЗАО «ГСС» | … | …. |
| SSJ | КнАФ ЗАО «ГСС» | ….. | ….. |
| SSJ | КнАФ ЗАО «ГСС» | …. | ….. |
| SSJ | КнАФ ЗАО «ГСС» | …. | … |
| SSJ | КнАФ ЗАО «ГСС» | …. | …. |
| SSJ | КнАФ ЗАО «ГСС» | ….. | ….. |
| Ан-140-100 | "Авиакор - авиационный завод", ОАО | ….. | …. |
| Ту-154М | "Авиакор - авиационный завод", ОАО | ….. | …. |
| Ил-76МД-90А | "Авиастар-СП", ЗАО | …. | ….. |

Диаграмма . Структура выпущенных в 2012 году самолетов российского производства по источникам заказов, шт.

Основными заказчиками самолетов отечественного производства, выпущенных в 2012 году, выступили российские авиакомпании (3), на их долю пришлось 43 % заказов. Следующими по значимости стали зарубежные авиакомпании, на их долю пришлось 33 % заказов. Оставшиеся 24 % пришлось на заказы российских государственных структур, а именно Министерство обороны и Управление делами Президента.

# Глава 4. Прогнозы объема авиарынка России.

…. прогнозирует объем авиарынка СНГ в размере … самолетов на ближайшие 20 лет….

Прогноз …. для рынка региональных авиаперевозок: …. самолетов до 2030 года, размерностью от 20 до 75-80 мест. ….

Американская корпорация Boeing в июне 2012 года оценивала емкость российского рынка самолетов в ближайшие 20 лет в ……

Говоря о планах компании, президент Boeing International Шепард Хилл проанализировал макроэкономическую ситуацию в США и РФ и оценил ее в целом положительно. «США постепенно выходят из кризиса… Сейчас ВВП России уверенно растет, — сказал глава компании. — Стремительный экономический рост в РФ способствует развитию авиации в стране. Для нас это большой рынок». По его словам, не только Boeing, но и другие американские компании считают российский рынок очень перспективным. По расчетам топ-менеджера, объем рынка в ближайшие 20 лет будут равен около ….

Накануне разработки новой госпрограммы, рассчитанной до 2025 года, правительственная комиссия дала основные прогнозные оценки: авиатранспортный рынок до 2020 года будет расти в среднем на … % в год и обеспечит рост спроса авиапассажиров в … раза; российским авиакомпаниям до 2020 года потребуется … магистральных, … региональных и местных и … грузовых новых воздушных судов.

По прогнозам Государственного научно-исследовательского института гражданской авиации бъемы перевозок российских авиакомпаний к 2030 году могут вырасти до … млрд. пассажирокилометров (в среднем ..% в год). Это потребует увеличить парк пассажирских магистральных самолетов до … и региональных - до … единиц. С учетом прогнозируемой динамики списания парка стареющих типов воздушных судов потребный объем поставок в отечественный коммерческий парк оценивается в … самолетов. Это .. магистральных и …. региональных воздушных судов

# Глава 5. Состояние рынка авиаперевозок в России.

## Объёмные показатели

По данным АЭВТ («Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта»), за 2012 год общий объём работ увеличился на …% и составил … млрд. ткм. Доля пассажирских перевозок - …% (.. п.п.), грузовых – …% (- ..п.п).

Диаграмма . Объемы перевозок пассажиров и грузов российскими авиакомпаниями в 2011-2012 гг., млрд. тонна-километров.

При этом предельный пассажирооборот составил: - … млрд.пасс.км. (+..% в сравнении с 2011г.), в том числе на ВВЛ - .. млрд.пасс.км. (+..%); на МВЛ - … млрд.пасс.км. (+…%). Фактический пассажирооборот достиг значения в … млрд. пасс.км (+…%).

Диаграмма . Динамика фактического пассажирооборота российских авиакомпаний за 2011-2012 гг., млрд. пасс.км.

В 2012 году было перевезено .. млн.чел (+..%). Что соответствует показателям 19….года.

Диаграмма . Число перевезенных пассажиров российскими авиакомпаниями в 2012 и 2013 гг., млн. человек.

Основной рост был обеспечен перевозками в международном воздушном сообщении.

Средняя дистанция полёта пассажира на ВВЛ – 2 тыс. км., на МВЛ – 3,2 тыс. км.

Грузооборот в 2012 году составил … млрд. ткм. (+ ..%), перевозки грузов и почты - … тыс. тонн (+ ..%).

В расписании регулярных перевозок 2012 года было задействовано 260 аэропортов. Всего в российских аэропортах обслужено … млн. пассажиров.

В 2012 году было обслужено более .. млн. полётов.

## Качественные показатели

Диаграмма . Структура авиаперевозок на российском рынке (МВЛ и ВВЛ) в 2011-2012 гг., %.

Доля перевозок на МВЛ в общем пассажирообороте составила ..% (+.. п.п.), на ВВЛ - ..% (-.. п.п.). В общем пассажиропотоке удельный вес перевозок изменился. На МВЛ - ..% (+.. п.п.), на ВВЛ - ..% (-.. п.п.). Иностранные авиакомпании в/из пунктов России перевезли .. млн. пассажиров, на ..% ..чем в 2011 году.

Занятость кресел составила 78,3% (+ 1,1%), в том числе на МВЛ – …%,(+..%) на ВВЛ – ..% (+ ..%).

Диаграмма . Занятость кресел на российском рынке авиаперевозок в 2011-2012 гг, %.

Рост объёмов пассажирских перевозок на внутренних воздушных линиях обеспечивается авиакомпаниями, занимающими 15 лидирующих позиций в рейтинговом списке авиаперевозчиков. По сравнению с предыдущим годом они увеличили перевозки на … млн. человек. Остальные авиакомпании уменьшили количество перевезённых пассажиров на .. млн. человек.

Более ..% всех внутренних перевозок осуществляется по маршрутам "Региональный аэропорт" – Москва/С-Петербург. Вместе с тем, на 12 из 30 маршрутов с наибольшими пассажиропотоками (все на московском направлении) произошло снижение количества перевезенных пассажиров.

В 2012 году увеличился удельный вес перевозок Топ-5 авиакомпаний. Если в 2011 году в пассажирообороте он составлял ..%, в пассажиропотоке – ..%, то в прошлом году 84,9%, и 72,5% соответственно.

Диаграмма . Удельный вес перевозок Топ-5 авиакомпаний в пассажирообороте и пассажиропотоке в 2012 году.

Уровень развития грузовых перевозок вполне точно характеризует уровень экономических связей между субъектами Федерации. Его нельзя признать нормальным.

Средняя цена за 1 т. авиакеросина в крупнейших аэропортах на 01.01.13г. зафиксирована в размере …руб. (+ ..%).

Средняя цена билета на бланке ТКП (при средней дальности полёта в 2018 км) на финише 2012 года составила 5162 рубля с ростом к прошлому году на 4,5%. Стоимость полёта в салоне экономического класса на расстояние в 1 тыс. км по данным Росстата выросла в 2012 году на 9,3% и составила 4675 рублей.

Диаграмма . Доля авиапредприятий России в общем объеме перевозок пассажиров в 2012 году, %.

Диаграмма . Доля авиапредприятий России в общем объеме пассажирооборота в 2012 году, %.

Диаграмма . Доля авиапредприятий России в общем объеме перевозок грузов и почты в 2012 году, %.

Диаграмма . Доля авиапредприятий России в общем объеме грузооборота в 2012 году, %.

## Финансовые показатели

Себестоимость 1ткм на ВВЛ за 9 месяцев 2012 года составила … руб. (+..%), на МВЛ – .. руб. (+..%). Доходная ставка на 1 ткм на ВВЛ за 9 мес. 2012г. – ..руб. (+..%), на МВЛ – ..(+…%).

Диаграмма . Финансовые показатели по перевозкам на ВВЛ и МВЛ за 9 мес. 2011 и 9 мес. 2012 гг., руб.

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | **9 мес. 2011 года** | | **9 мес. 2012 года** | |
|  | **ВВЛ** | **МВЛ** | **ВВЛ** | **МВЛ** |
| **себестоимость 1 ткм** |  |  |  |  |
| **доходная ставка на 1ткм** |  |  |  |  |

Сохраняется убыточность перевозок на ВВЛ. Внутренние резервы авиакомпаний практически исчерпаны. Уровень обременений имеет устойчивую тенденцию к повышению.

В течение 2012 года рыночные механизмы со стороны государства по поддержке авиабизнеса не применялись. В альтернативу им были предложены и в известной степени реализованы меры бюджетного субсидирования. В качестве основной линии избран нерыночный контент.

# Глава 6. Воздушный парк крупнейших российских авиакомпаний. Самолеты.

В 2012 году российскими авиавладельцам было закуплено .. гражданских самолета, из них …– российского производства.

Доля ВС иностранного производства в парке пассажирских самолетов достигла ..%. Их вклад в пассажирооборот российских авиакомпаний оценивается в размере ..%.

**ГосНИИ гражданской авиации в 2012 году оценила** долю иностранных машин в российском авиапарке. В парке магистральных пассажирских машин доля импортных самолетов - ..%. В региональном значительно меньше - ..%, но цифра тоже постоянно растет. В грузовом парке - примерно ..%. В основном это американские Боинг-757-200 и Боинг-737-800, а также западноевропейские А-320 и А-319. Появились и более крупные - Боинг-747, Боинг-777 и А-330. Постоянно растут и объемы перевозок на "иномарках": за последние двенадцать лет они увеличились с .. до .%.

Возраст отечественного авиапарка оценивается ГосНИИ гражданской авиации в- . года. Региональных самолетов - ..года, грузовых - .., легких - ... Наиболее возрастные - отечественные самолеты предыдущих поколений: Ил-62М, Ту-134, Ан-24, Як-40, Ту-154Б, Ан-2, Ан-12. Их средний срок службы превышает .. лет. Парк современных отечественных самолетов самый молодой - около 7 лет. Но он самый малочисленный.

**При этом из 600 иностранных самолетов в наших авиакомпаниях только 10% включены в российский реестр, что связано с более выгодными условиями при использовании лизинга.**

## UTair

Диаграмма . Структура парка самолетов UTair, активных в течение 6 месяцев на апрель 2013 года,по моделям на шт.

Парк авиакомпании состоит из …..

Таблица .Состав воздушного флота UTair на апрель 2013 г.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Reg | Aircraft Type | Delivered | Age |
| RA-85013 | Tupolev Tu-154M | 11.2006 | 23 Years |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |

## Аэрофлот – Российские авиалинии.



Диаграмма . Структура действующего самолётного парка а/к "Аэрофлот" по моделям самолетов на 10. 04.2013 года, шт.

Парк авиакомпании состоит из .. самолетов. .. % парка представлено самолетами .. Таким образом, парк дальнемагистральных самолетов «Аэрофлота» состоит из … и составляет ..% парка.

Имеются заказы на ..

Таблица . Состав воздушного флота а/к "Аэрофлот", рег. №, тип ВС, дата поставки, возраст.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Reg | Aircraft Type | Delivered | Age |
| RA-89001 | Sukhoi Superjet 100-95B | 06.06.2011 | 2.3 Years |
| RA-89002 | Sukhoi Superjet 100-95B | 25.08.2011 | 1.8 Years |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |

## Газпромавиа.

Диаграмма . Структура авиапарка "Газпромавиа" по моделям ВС, по данным реестра на апрель 2013 г., шт.

Самолетный парк представлен …

.

## Трансаэро – ТСО.

Transaero Airlines

Диаграмма . Структура воздушного флота "Трансаэро"на 5 марта 2013 года по моделям самолетов, шт.

## Ямал

Yamal Airlines

Диаграмма . Структура воздушного самолетного парка "Ямал".

Таблица . Структура самолетного парка "Ямал" на 3 апреля 2013 года по возрасту и моделям ВС.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Reg** | **Aircraft Type** | **Age** |
| VP-BHX | Airbus A320-214 | 8 Years |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |

## Сибирь – С7.



Диаграмма . структура воздушного парка S7 по моделям самолетов на 3 апреля 2013 года, шт.

В авиапарке «Сибири» состоит … самолетов, средний возраст которых .. лет.

Таблица . Подробная структура авиапарка "S7" с указанием возраста, модели и регистрационного № ВС на 03.04.2013 г.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Reg** | **Aircraft Type** | **Age** |
| VP-BTJ | Airbus A310-304 | 23.8 Years |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
| VP-BVH | Boeing 767-33A(ER) | 16.2 Years |

## Алроса-Мирнинское АП.



Диаграмма . Структура воздушного парка «Алроса-мирнинское АП» по моделям самолетов на 3 апреля 2013 года, шт.

Авиапарк «Алроса-мирнинское АП» представлен 51 самолетом, средним возрастом 26, 9 лет.

## КрасАвиа (Эвенкия)

Диаграмма . структура воздушного парка КрасАвиа по моделям самолетов на 3 апреля 2013 года, шт.

## «Россия-российские авиалинии»

Rossiya - Russian Airlines

Диаграмма . Структура воздушного флота авиакомпании «Россия» на 23.03.2013 г. по моделям самолетов, шт.

В составе воздушного флота авиакомпании «Россия» находится ..самолета различных типов. Почти половину занимают среднемагистральные Airbus (A319 и А320) – …%. ..% парка приходится на среднемагистральные самолеты . 13 % составляют дальнемагистральные .. и …. .. % приходится на ближнемагистральные Ан-148. оставшиеся .% занимают ...

Также имеется 2 заказа на Ту-214.

Таблица . Состав авиапарка а/к "Россия" на 23.03.2013 г., рег. №, тип, дата поставки, возраст ВС.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Reg | Aircraft Type | Delivered | Age |
| EI-DXY | Airbus A320-212 | 24.04.2008 | 18.2 Years |
| EI-DZH | Boeing 767-3Q8(ER) | 27.03.2008 | 11.2 Years |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |

## UTairExpress(КомиИнтерАвиа)

Диаграмма . Структура авиапарка UTairExpress на апрель 2013 года по моделям самолетов, шт.

По данным …, в составе авиапарка UTair Express числится .. самолетов. Из них по состоянию на апрель 2013 года только .. самолета были активны в течение последних 6 месяцев: …Ан-24 и ... Кроме того, по данным сайта компании в парке представлены самолеты Let-410, ….

## Якутия

Yakutia Airlines

Диаграмма . структура воздушного флота а/к "Якутия" на 31.03.2013 г. по моделям самолетов, шт.

В составе авиапарка а/к «Якутия» по данным на 31.03.2013 г. состоит из самолетов средним возрастом лет. Планируется поставка еще 2 самолетов Bombardier ...

Таблица .Состав авиапарка а/к "Якутия на 31.03.2013 г. (тип ВС, возраст, №, дата поставки)

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Reg** | **Aircraft Type** | **Delivered** | **Age** |
| RA-41250 | Antonov An-140 | 06.09.2006 | 7.9 Years |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |

## NordStar



Диаграмма . Структура воздушного флота NordStar по моделям самолетов на 05.01.2013 г., шт.

В составе авиапарка NordStarна 05.01.2013 года числятся самолетов, средний возраст которых лет. Заказан …

Таблица .Состав воздушного паркаNordstarна 05.01.2013 г., №, тип, дата поставки, возраст ВС.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Reg** | **Aircraft Type** | **Delivered** | **Age** |
| VP-BKT | Boeing 737-33R | 01.06.2012 | 15.9 Years |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |

## Уральские Авиалинии



Диаграмма . Структура воздушного флота Ural Airlines по моделям самолетов на 10.04.2013 г., шт.

По данным на 10.04.2013 г. в составе авиапарка «Уральских авиалиний» состоит ..самолетов средним возрастом .. года. Весь парк представлен среднемагистральными самолетами “Airbus”.

Таблица . Парк самолетов «Уральских Авиалиний» на 10.04.2013 г., №, тип, дата поставки, возраст ВС.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Reg** | **Aircraft Type** | **Delivered** | **Age** |
| VP-BBQ | Airbus A320-214 | 19.03.2012 | 8.6 Years |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |

## ОренЭйр (Оренбургские авиалинии).

Orenair (Orenburg Airlines)

Диаграмма . Структура воздушного флота ОренЭйр на 25.12.2012 г. по моделям, шт.

Таблица . Состав воздушного флота а/к "ОренЭйр"на 25.12.2012 г.: №, тип, дата поставки, возраст.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Reg** | **Aircraft Type** | **Delivered** | **Age** |
| RA-64017 | Tupolev Tu-204-100 | 04.2010 |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |

По данным на 04.03.2013 года, все указанные выше самолеты были активны.

## Ангара.

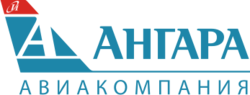


Диаграмма . Структура воздушного флота а/к "Ангара" на 10.04.2013 г. по моделям самолетов, шт.

По данным на апрель 2012 в составе воздушного парка «Ангары» состоит .. самолетов, ..из них были активны в течение 6 месяцев. По заказу авиакомпании по данным на 31.03.2013 г. строится еще 2 самолета Ан-148.

## Ак Барс Аэро.

Диаграмма . Структура воздушного флота Ак Барс Аэро по моделям самолетов на 27.03.2013 г., по моделям самолетов, шт.

Воздушный флот «Ак Барс Аэро» состоит из ….самолетов. Cредний возраст … самолетов Bombardier … года. Возраст Як-40 – .. лет.

Таблица . Состав самолетного парка "Ак Барс Авиа", №, тип, дата поставки, возраст ВС на 27.03.2013 г.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Reg** | **Aircraft Type** | **Delivered** | **Age** |
| RA-67232 | Canadair CL-600-2B19 Challenger 850 | 28.07.2011 | 4.4 Years |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |

## «Авиационная компания «Полет» ЗАО.



Диаграмма . Структура самолетного парка а/к "Полет" по моделям самолетов на 10.04.2013 г., шт.

Парк авиакомпании представлен .. самолетами, средний возраст которых – .. года. Из этих .. самолетов - .. совершали рейсы в течение последних 6 месяцев на 10.04.2013 г. парк транспортных самолетов представлен Ан-124, Ил-96, Ил-76.

Программа расширения парка самолетов предполагает пополнение десятью российскими АН-148-100Е по лизинговому соглашению с компанией "Сбербанк Лизинг" и увеличение численности SAAB-340B до 20 самолётов.

## Северный Ветер (Nordwind)

Диаграмма . Структура воздушного флота а/кNordwindпо моделям на 10.04.2013 г., шт.

Планируется поставка Airbus A321 и Boeing 777.

Таблица . состав воздушного парка а/к Nordwindна 10.04.2013 г., №, тип, дата поставки, возраст.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Reg** | **Aircraft Type** | **Delivered** | **Age** |
| RA-67232 | Canadair CL-600-2B19 Challenger 850 | 28.07.2011 | 4.4 Years |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |

## «Авиационная компания «РусЛайн» ЗАО.

Диаграмма . Авиапарк а/к "РусЛайн" на 28.02.2013 г. по моделям, шт.

Парк авиакомпании «РусЛайн» на 28.02.2013 г. представлен .. самолетами, средним возрастом .. года.

Таблица . Состав авиапарка а/к "РусЛайн" на 28.02.2013 г., №, тип, дата поставки, возраст ВС.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Reg** | **Aircraft Type** | **Delivered** | **Age** |
| VP-BDY | A319-111 | 2012.05 | 8 |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |

## «Авиакомпания ИрАэро» ЗАО.



Диаграмма . Структура воздушного парка "ИрАэро" на 25.02.2013 г. по моделям самолетов, шт.

По данным на апрель 2912 года, парк авиакомпании представлен .. самолетом: .. …

## «Владивосток Авиа» ОАО.

Диаграмма . Структура авиапарка "Владивосток Авиа" по моделям самолетов на 10.04.2013 г., шт.

В составе авиапарка состоит .. самолетов, средний возраст самолетов Ту-204 .. г., средний возраст …

Таблица . Состав авиапарка "Владивосток Авиа" на 10.04.2013 г., №, тип, дата поставки, возраст.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Reg** | **Aircraft Type** | **Delivered** | **Age** |
| VP-BDY | A319-111 | 2012.05 | 8 |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |

## Когалымавиа (Колавиа).



Диаграмма . Структура воздушного флота а/к "Колавиа" на 10.04.2013 г. по моделям самолетов, шт.

В составе авиапарка «Колавиа» на 10.04.2013 г. состоит .. самолетов. Средний возраст самолетов Bombardier ..г., А321 – .. г., А320 - … г. Оба … 1993 года выпуска.

Таблица . Состав воздушного флота "Колавиа" на 10.04.2013 г., №, модель, дата поставки, возраст.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Reg** | **Aircraft Type** | **Delivered** | **Age** |
| EI-ETH | Airbus A321-231 | 27.10.2011 | 15.9 Years |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |

## «Авиакомпания ВОЛГА-ДНЕПР» ООО.

Диаграмма . Структура воздушного флота а/к "Волга-Днепр" на 10.04.2013 г. по моделям самолетов, шт.

Авиакомпания обладает крупнейшим в мире парком уникальных самолетов Ан-124. в случае возобновления производства Ан-124 компания готова заказать значительную партию машин этого типа.

Таблица . Состав воздушного флота "Волга-Днепр" на 10.04.2012 г., №, тип, дата поставки, возраст ВС.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Reg** | **Aircraft Type** | **Delivered** | **Age** |
| RA-76950 | Ил-76ТД-90 | 2006.05 | 8 |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |

## «Нордавиа» (Nordavia)

Диаграмма . Структура авиапарка а/к Nordaviaна 10.03.2013 г. по моделям самолетов, шт.

Воздушный флот авиакомпании состоит из Боингов-737, ..

…

Таблица . Состав воздушного парка Nordaviaна 1003.2013 г., №, тип, дата поставки, возраст ВС.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Reg | Aircraft Type | Delivered | Age |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |

## САТ-«Сахалинские АвиаТрассы»

Диаграмма . Структура авиапарка "Сахалинские АвиаТрассы" по моделям самолетов на 23.03.2013 г.

Основа действующего авиапарка компании – самолеты Bombardier Dash-8 и Боинг-737, взятые в лизинг.

Таблица . Состав воздушного флота САТ на 23.03.2013 г., модель, возраст ВС.

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Reg** | **Aircraft Type** | **Delivered** | **Age** | **status** |
| RA-48984 | Ан-12Б | 2008.07 | 46 | летает |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |

## «Ижавиа» ОАО.

Диаграмма . Структура авиапарка "Ижавиа" на 17.02.2013 г., по моделям самолетов, шт.

В составе авиапарка «Ижавиа» на 17.02.2013 г. состояло .. самолетов, из них на 11.04.2013 г. .. самолетов совершали рейсы в период 6 последних месяцев.

Таблица . Состав воздушного флота "Ижавиа" на 17.02.2013 г., №, тип, возраст ВС.

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Reg | Aircraft Type | Delivered | Age | status |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |

## «Авиакомпания «ВИМ-АВИА» ООО.

Диаграмма . Структура авиапарка "ВИМ-АВИА" на 06.03.2013 г. по моделям самолетов, шт.

Авиапарк компании состоит из 11 самолетов Боинг-757 средним возрастом 21 год.

Таблица . Состав авиапарка "ВИМ-АВИА" на 06.03.2013 г., №, тип, возраст ВС.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Reg | Aircraft Type | Delivered | Age |
| RA-73007 | 757-200 | 2004.11 | 23 |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |

## Air Bridge Cargo.

Диаграмма . Структура авиапаркаAirBridgeCargoна 10.04.2013 г. по моделям самолетов, шт.

В составе воздушного флота компании состоит .. ближнемагистральных Боингов 747 и .. дальнемагистральных. парк авиакомпании молодой, средний возраст действующих воздушных судов – .. года.

Таблица . Состав воздушного флота AirBridgeCargoна 10.04.2013 г.

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Reg | Aircraft Type | Delivered | Age | status |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |

## «Авиакомпания «ЦЕНТР-ЮГ» ООО.

Диаграмма . Структура воздушного флота а/к "Центр-Юг" по моделям самолетов на 27.12.2012 г., шт.

В составе авиапарка на 12.12. 2013 года состояло..воздушных судов.из них, по данным на 10.04.2013 г. в течение 6 месяцев совершали рейсы .. самолетов.

Таблица . Состав воздушного флота а/к "Центр-Юг" на 2013 г.

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Reg | Aircraft Type | Delivered | Age | status |
| RA-65944 |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  | летает |
|  |  |  |  | летает |
|  |  |  |  | летает |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
| RA-65916 | Ту-134АК | 2011.10 | 30 |  |

# Глава 7. Структура российского рынка самолетов

## Самолеты отечественного производства, сданные заказчикам в 2012 году

Объем поставок российской авиапромышленности в 2012 г. составил … самолетов, что на …., чем в 2011 г. (тогда поставлено .. самолетов российского производства). Таким образом, при сохранении незначительной динамики объемов производства новых самолетов объем поставок вырос в ..раза.

Вместе с тем, план производства и поставок гражданских воздушных судов в 2012 г. значительно недовыполнен - главным образом, по программам SSJ100 и Ан-148. Согласно годовому отчету ОАК за 2011 г., утвержденному 4 июля 2012 г., в 2012 году планировалось поставить заказчикам 36 самолетов, в т.ч. SSJ100 - 24, Ан-148 - 9, Ту-204-300 - 2, Ил-96-300 - 1 (не считая продукции не входящих в состав ОАК самарского ОАО "Авиакор" и ташкентского ГАО "ТАПОиЧ"). Выполнение плана по Ан-148 и Суперджетам составило всего 33%.

Тем не менее, положительная динамика поставок, развитие набирающего обороты серийного выпуска самолетов SSJ100 и практические результаты по программе Ил-76МД-90А вселяют осторожный оптимизм в усиление тенденции роста производства российских пассажирских и транспортных самолетов в ближне- и среднесрочной перспективе.

Диаграмма . Список самолетов, сданных российскими авиастроителями в 2012 году, шт.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **модель** | **завод-изготовитель** | **количество** | **заказчик** |
| Sukhoi Superjet 100 | КнАФ ЗАО «ГСС» |  |  |
| Sukhoi Superjet 100 | КнАФ ЗАО «ГСС» |  |  |
| Sukhoi Superjet 100 | КнАФ ЗАО «ГСС» |  |  |
| Ан-148-100Е | "ВАСО" ООО |  |  |
| Ан-140-100 | "Авиакор - авиационный завод", ОАО |  |  |
| Ту-204-300 | "Авистар-СП" ЗАО |  |  |
| Ту-154М | "Авиакор - авиационный завод", ОАО |  |  |
| Ту-214 | "КАПО" ОАО |  |  |

Диаграмма . Структура заказов на гражданские самолеты российского производства, сданные заказчикам в 2012 году.

## Объем и структура импорта воздушных судов на российский рынок в 2012 году.

Диаграмма . Структура импорта гражданских самолетов в Россию в 2012 году по фирмам-изготовителям, шт.

Наибольшие доли импорта приходятся на самолеты фирм “Boeing” и “Airbus”, ..и ..% импортированных самолетов соответственно. Значительная доля импорта так же приходится продукцию “Bombardier” –.. %. Доли занимаемые продукцией остальных фирм существенно ниже, из этих фирм можно выделить “Сеsna” (.. %), “ATR” (.. %) и “Aircraft Industries” (.. %), “Saab” (..%), “BACO” (.. %).

Диаграмма . Структура импорта гражданских самолетов в Россию в 2012 году по моделям самолетов, шт.

Что касается моделей импортированных в Россию самолетов, самой «популярной» моделью у российских заказчиков стал .. (.. % импортированных самолетов). Так же пользовались спросом Airbus A320 (.. %), А 319 (. %), .. (включая ..дальнемагистральных удлиненных машин), Bombardier CRJ-200 (… %), .., Boeing 777 (4 %), Boeing …(.. %), Boeing .. %), …..

Импорт продукции «ВАСО» связан с украино-российской кооперацией и совместным производством самолетов. Импорт 2 «Сухих» связан прежде всего с банкротством авиакомпании «Армавиа», возвратом самолета, а так же кооперацией с чешской компанией Eirtech Aviation, где открыт покрасочный цех для новых самолетов «Сухого». Что касается фирмы Bombardier, было импортировано всего ..

Диаграмма . Структура импорта самолётов в Россию в 2012 году по возрасту и производителю, шт.

В структуре импорта гражданских самолетов основных брендов в Россию в 2012 году преобладают самолеты в возрасте .. лет. Доля новых машин ... Наибольшее число импортированных машин в возрасте 0-5 лет пришлось на .. (13 и 11 машин соответственно). В структуре импорта самолетов «Боинг» и «Airbus», как наиболее распространенных, представлены самолеты всех возрастных категорий. В структуре импорта продукции Cesna, BACO преобладают ..машины в возрасте .. лет. В структуре импорта продукции Bombardier … в возрастных интервалах .. лет. Импортированные модели марки Saab исключительно старые, 21-25 лет.

Диаграмма . Возрастная структура самолетов "Боинг", импортированных в 2012 году в Россию, шт., %.

В структуре импорта самолетов «Боинг» в Россию преобладают машины в возрасте .. лет, на их долю приходится .. %. Значительные доли занимают самолеты в возрасте ..

Диаграмма 51. Структура импорта самолетов "Airbus" в Россию в 2012 г. по возрасту ВС, шт.

Парк импортированных «Airbus» существенно меньше, … самолетов, но число новых машин больше. Было импортировано .. самолетов младше 6 лет и .. – в возрасте 6-10 лет. Всего на долю самолетов в возрасте до 10 лет приходится .. % импорта, в то время как для «Боинга» - только .. %.

Диаграмма . Структура российского рынка самолетов в 2012 году по дальности и назначению, шт.

На российском рынке самолетов в 2012 году преобладали среднемагистральные самолеты, на их долю приходится 67 % рынка (по числу проданных самолетов). .. % рынка приходится на ближнемагистральные машины, .. % - на дальнемагистральные. Оставшиеся ..% пришлось на административную и бизнес авиацию, все самолеты этого сегмента - импортные. .. группы, это самолет-амфибия Бе-200 и учебно-тренировочный самолет Л-39 Д…

### Сектор ближнемагистральных самолетов.

Диаграмма . Структура российского рынка ближнемагистральных самолетов в 2012 году по моделям, шт.

На российском рынке ближнемагистральных самолетов в 2012 году преобладала продукция 4-х производителей: …. …

……………

Таким образом, российский рынок ближнемагистральных самолетов представлен несколькими крупными игроками. Российские авиакомпании для местных авиалиний закупают многостарых подержанных самолетв. Только половина закупленных в 2012 году ближнемагистральных самолетов – новые (2011 и 2012 г. в.).

### Сектор среднемагистральных самолетов.

Диаграмма . Структура российского рынка среднемагистральных самолетов в 2012 году по маркам самолетов, шт.

На российском рынке среднемагистральных самолетов, который является крупнейшим сегментом авиационного рынка в целом, в 2012 году преобладала продукция фирмы ... Так же было закуплено ..самолетов фирмы .. (10%), .. самолетов ..(..%), .. самолетов …. (3 %), 4 самолета … и …

Диаграмма . Структура российского рынка среднемагистральных самолетов в 2012 году по моделям, шт.

Самой массовой моделью, закупаемой российскими авиаперевозчиками стал Boeing 737. Было закуплено .. самолетов этой модели в различных модификациях, но .. самолет новый, 2011 года выпуска. Всего куплено …самолетов младше 6 лет, ..самолетов в возрасте 6-10 лет, .. самолетов в возрасте 11-15 лет, .. самолета в возрасте 16-20 лет, .. самолетов в возрасте 21-25 лет, а также по ..самолету 1982 и 1984 года выпуска. Вторым по массовости стал .., было куплено ..новых машин (2012 г. в.), 1 – 2007 г.в., .. – в возрасте 6-10 лет, 7- в возрасте 11-15 лет, .. – в возрасте 18 лет (1994 г. в..) и 5 машин 1991 г.в. Так же в значительных количествах закупались А-.. (1.. %), Bombardier CRJ-200 (..%), Boeing .. (..%), Boeing 757 (.. %), Airbus A 321 (… %), SSJ-100 (..%).

Из ..А-319, закупленных в 2012 году, только 1 новый. 1 самолет – 2009 г.в., ....– 2007 г.в., ..машины 20.. г.в., 12 – ..., 4 – ..., 2 - .. и 1 -.. года выпуска. ..

Среднемагистральных самолетов российского производства было продано всего .. шт.: ..новых SSJ-100, ..Ту-214, а также .. Ту-154 М, .. новых и … ..

### Сектор дальнемагистральных самолетов.

Диаграмма . Структура российского рынка дальнемагистральных самолетов в 2012 году по моделям, шт.

Сектор дальнемагистральных самолетов в 2012 году на российском рынке был представлен моделями .. марок: Boeing, Airbus, Туполев (Авиастар), Ильюшин (ВАСО, КАПО)…Более половины проданных ….

………

…..

….

# Глава 8. Тенденции и перспективы авиационной отрасли в России.

Диаграмма . Динамика количества российских эксплуатантов воздушных судов в различных секторах авиации (коммерческие воздушные перевозки, авиация общего назначения, авиационные работы), 2000-2012 гг., шт.

Российская авиационная отрасль становится все более концентрированной.

Для российских авиаперевозок характерен ярко выраженный рост объемов перевозок. Но это несовершенный индикатор "здоровья" отрасли. Рынок продолжает демонстрировать устойчивое снижение доли перевозок внутри страны в пользу перелетов за ее пределы.

Почти весь прирост у лидеров (ТОР-5) и на линиях через столицу.

Внутренние перевозки не через Москву деградируют.

Финансовая устойчивость авиационных перевозок низкая.

Восстановление процесса аэрофикации страны на современном уровне требует гигантских капиталовложений. В полном объеме бюджет с этим справиться не может. Нужна реальная активизация частного инвестирования. Очевидно, что это может быть связано только с созданием новых бизнесов и новых рабочих мест, а также значительным увеличением количества субъектов авиатранспортной деятельности: авиакомпаний и аэропортов.

Российский авиапарк нуждается в обновлении. Особенно это касается региональной авиации. До 2015 года ожидается вывод из эксплуатации большинства Ту-134, Як-40 и Ан-24, их возраст уже превысил 30 лет. Производители надеются, что две новейшие российские разработки, МС-21 и, после доработки, SSJ-100, будут доминировать на внутреннем рынке, заменив также Ту-154 и Ту-204, и потеснив импортные Boeing 737 и Airbus A320. Уже в 2009 году на внутреннем рынке для них готовилась ниша путём регулирования пошлин на импорт самолётов.

Учёные МФТИ Василий Клочков и Тимур Гусманов указали на существующий на авиарынках большинства стран так называемый «эффект блокировки», который не позволяет новому продукту пробиться на занятый конкурентами рынок. Чтобы преодолеть этот эффект, российская продукция должна намного превосходить по эффективности зарубежные аналоги, представлять собой «прорывной продукт». В качестве примера такого продукта они называют МС-21. Кроме того, ожидается, что из-за санкций США к российским производителям самолётов обратятся Сирия, Венесуэла, Куба.

Что касается дальнемагистральных самолётов, то производимый в России Ил-96 не может конкурировать с Boeing-787 и A350. Создание новых российских широкофюзеляжных дальнемагистральных авиалайнеров находится в более отдалённой перспективе, в том числе «Проект 2020» корпорации «Иркут».

На мировом рынке бизнес-джетов, по прогнозам канадской Bombardier, снижается потенциал североамериканского и увеличивается интерес к китайскому рынку (с оговоркой о непредсказуемости последнего). Российский рынок и рынок СНГ также теряют потенциал. По мнению канадцев, причина в его излишне медленном восстановлении: в 2010 году ёмкость российского рынка составляла 650 машин класса «бизнес-джет», в 2011 году — 525 машин. Лидеры сегмента — среди средних и лёгких самолётов Cessna, Hawker Beechcraft, Embraer, Bombardier и Gulfstream; среди дорогих машин — Bombardier, Gulfstream и Dassault Aviation. Эксперты отмечают, что занять своё место в одной из этих ниш сейчас практически невозможно. Скорее, стоит ожидать слияний и поглощений среди названных производителей, особенно в «нижнем» сегменте.

# Глава 9. Мнение россиян о значимости авиационной отрасли.

По данным «Левада-центра» 78% опрошенных граждан РФ, считают, что государству нужно вкладывать деньги в развитие авиастроения.

Каждый пятый респондент отметил, что делать это нужно в приоритетном порядке перед другими отраслями промышленного производства, отмечают социологи.

Большинство граждан РФ (79%) также считают, что России нужно выпускать свои гражданские самолеты, а 13% — что их лучше покупать за рубежом.

По поводу вопроса о том, способно ли российское авиастроение стать локомотивом развития российской промышленности и снять экономику страны с "нефтяной иглы", мнения россиян разделились: 47% согласны с этим утверждением, 36% — нет.