

УДК 629.735

ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА СОСТОЯНИЯ ДЕЛ В ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И ПРОБЛЕМНЫЕ ВОПРОСЫ

Ю.М. ЧИНЮЧИН

Представлены основные показатели деятельности отрасли в динамике за период с 1991 г. по общему объему авиаперевозок, по регулярности полетов, по структуре парка воздушных судов, количеству эксплуатантов. Выделены наиболее приоритетные направления дальнейшего развития ГА, и дана общая характеристика проблем, сдерживающих и затрудняющих достижение более высоких показателей эффективности эксплуатации воздушного транспорта.

Ключевые слова: гражданская авиация, показатели деятельности, динамика, приоритетные направления развития, проблемные вопросы.

Основным направлением государственных программ перспективного развития Российской Федерации к 2018 г. предусматривается увеличение показателей транспортной подвижности населения на 40%. По состоянию на начало 2014 г. удельный вес отдельных видов транспорта в общем пассажирообороте в России представлен в табл. 1. Здесь же приведены аналитические данные и для других государств мира.

Таблица 1

Удельный вес отдельных видов транспорта в общем пассажирообороте

	Железнодорожный	Автомобильный	Воздушный
Россия	42,4	27,8	29,6
Армения	0,7	69,4	29,9
Беларусь	46,3	46,5	7,2
Германия	6,5	76,3	17,3
Казахстан	15,7	78,5	5,8
Китай	33,5	53,2	12,9
Соединенное Королевство (Великобритания)	4,9	72,7	22,4
США	0,3	88,4	≈ 11
Украина	42,4	48,9	8,6
Франция	8,1	78,0	13,9
Япония	28,2	65,4	6,1

Пассажирские авиаперевозки в РФ развиваются в последние годы со значительным опережением по сравнению с мировыми темпами. Ежегодный прирост пассажирооборота в России составляет 15-17% при росте авиаперевозок в мире – 5,3%. В табл. 2 представлены показатели деятельности пассажирского воздушного транспорта России за период с 2000 г. по 2013 г., в табл. 3 дан прогноз роста показателей в соответствии с транспортной стратегией страны.

Таблица 2

Показатели деятельности пассажирского воздушного транспорта России

Показатели	2000	2005	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Млн. пасс.	23	36,5	49,8	45,1	57,0	64,1	74,0	84,6
Млрд. пасс.- км	53,4	85,8	123,0	113,0	147,0	166,8	195,8	225,2
% занятости кресел				74,3	78,2	77,2	78,3	79,5
Количество эксплуатантов	296	182	175	169	158	126	122	119

В 1990 г. население в Советском Союзе составляло 250,0 млн. чел. (в том числе в РСФСР – 150,0 млн. чел.), воздушным транспортом было перевезено 140,0 млн. чел. (в том числе в РСФСР – 94,0 млн. чел.). В Российской Федерации в 1999 г. при населении 150,0 млн. чел. перевезено 21,5 млн. чел., в 2001 г. – 25,1 млн. чел., в 2013 г. – 84, 6 млн. чел.

Таблица 3

Прогноз показателей в соответствии с транспортной стратегией страны

Показатели	2010	2015	2020	2030	2050
Перевозки пасс. (млн.) - ПРОГНОЗ	59,5 (факт. – 57,0)	86,1 (факт. – 2013 г. – 84,6)	126,5	155,0	410,2
Пассажирооборот – всего, млрд. пасс.- км	144,1 (факт. – 147,0)	204,3 (факт. – 2013 г. – 225, 0)	290,0	593,0	-

Результаты анализа регулярности полетов в ГА России представлены в табл. 4.

Таблица 4

Задержки отправок ВС по регулярным и чартерным рейсам в ГА РФ

Задержки	Всего задержек		Полеты (2011 г.)			
			регулярные		чартерные	
> 2 ч	11416	38,8%	7204	63%	4212	37%
> 3 ч	5514	18,75%	3408	62%	2106	38%
> 4 ч	3486	11,85%	2117	60%	1369	40%
> 5 ч	2195	7,4%	1346	61%	849	39%
> 6 ч	6801	23,13%	4455	65,5%	2346	34,5%
	-		-	63%	-	37%

Необходимо отметить, что стоимость авиационной перевозки в России остается по-прежнему высокой. Анализ базовых затрат в структуре себестоимости перевозок за последние 10 лет показал, что затраты на авиаГСМ составляют более 30% (табл. 5).

Таблица 5

Структура себестоимости авиаперевозок (2010-2012 гг.)

Базовые затраты	Средняя доля, %
1. ТО и ремонт	9,0
2. АвиаГСМ	30,0
3. Аэропортовое обслуживание	16,5
4. Аренда и лизинг ВС (самолеты, вертолеты и АД)	9,0
5. Оплата труда	8,0
6. Аэронавигационное обслуживание	4,6
7. Другие виды (соц. страх. и т.п.)	24,9
	100,0

Стоимость авиатоплива с 2004 г. по 2013 г. выросла в 3,5 раза и составила в среднем 36 000 руб. за тонну керосина (а/п Анадырь – 46 000 руб., а/п Надым – 47 000 руб.).

Общие финансовые результаты от перевозки пассажиров, грузов и почты воздушным транспортом России выросли с 72 млрд. руб. в 2000 г. до 380 млрд. руб. в 2013 г., прибыль за указанный период выросла с 1,4 млрд. руб. до 4,0 млрд. руб.

Средняя стоимость перевозки одного пассажира за 6 месяцев 2013 г. при средней дальности полета 2 000 км составила 6 325 руб.

Московский авиаузел достиг 75% от общего пассажирооборота $A^{РФ}$, при этом 15 авиакомпаний перевозят 86% от общего числа пассажиров. Доля $A^{РФ}$ на внутренних маршрутах составляет 45%, на региональных – около 4,0%. Основная причина такого положения связана с высокой стоимостью авиабилета.

По состоянию на начало 2014 г. в Государственном реестре гражданской авиации России зарегистрировано 7 442 ед. воздушных судов (ВС), в том числе: 68% - коммерческий парк ВС; 24% - единичные экземпляры ВС; 8% - другие легкие гражданские ВС.

Действующий коммерческий парк российских эксплуатантов насчитывает 2 745 ед. ВС, в числе которых:

- 656 магистральных самолетов;
- 294 региональных пассажирских самолета;
- 137 грузовых самолетов;
- 1111 вертолетов.

Доля ВС зарубежного производства в парке пассажирских самолетов достигла 63% (770 ед.). После 2010 г. поступило 250 ед. иностранных самолетов (Решение № 331 Комиссии Таможенного Союза было подписано 18.06.2010 г.). Вторая волна поступления иностранных ВС запланирована на 2014-2016 гг. Объем национального пассажирооборота, выполняемого парком иностранных ВС, составляет около 95%.

Доля новых ВС отечественного производства выросла с 24% (2000 г.) до 35% (2013 г.), при этом доля ВС, удовлетворяющих требованиям ИКАО по шумам и другим параметрам, выросла с 44% (2000 г.) до 59% (2013 г.).

В табл. 6 представлены данные по производству отечественных и зарубежных пассажирских самолетов.

Таблица 6

Производство пассажирских самолетов

Типы ВС	Кол-во пассажирских самолетов, ед.	Проблемы, требующие государственной поддержки изготовителя и авиакомпании
Ту-204-300	2	1. Кадровые 2. Технологические 3. Техническое переоснащение 4. Расширение производства 5. Необходимость перехода на новый уровень культуры производства 6. Финансовые
Ту-214	2	
SSJ-100	5	
Ан-148	2	
Бе-200	2	
Всего в 2011г.:	13 ед.	
ВС «Боинг» (разные типы)	650 ед. (ежегодно)	
ВС мирового производства	1100 ед. (ежегодно)	

Коммерческий парк ВС иностранного производства по состоянию на начало 2014 г. зарегистрирован в основном за рубежом:

- 77-78% импортных самолетов российских авиакомпаний зарегистрировано в Бермудском регистре;

- 11-12% импортных самолетов зарегистрировано в Ирландии;

- 2-3% импортных самолетов зарегистрировано в регистре Аруба.

На долю российского регистра приходится только 6-7% импортных ВС российских авиаперевозчиков.

Росавиация продолжает работу по ликвидации недобросовестных авиакомпаний. С 2000 г. их число сократилось с 296 до 119. В 2011 г. аннулированы сертификаты у 37 эксплуатантов. В 2012 г. аннулировано 7 сертификатов и выдано 3 сертификата. В 2013 г. аннулировано 6 сертификатов и выдано 3 сертификата.

В 1991 г. в ГА было зарегистрировано 1340 аэропортов и аэродромов. В настоящее время в России осталось всего 315 аэропортов и аэродромов. РФ ежегодно вкладывает в строительство новых аэропортов и аэродромов до 20 млрд. долл. В мировой ГА на строительство аналогичных объектов ежегодно выделяется более 700 млрд. долл.

В США в настоящее время парк ВС составляет 165 000 ед. ВС, из них 8 600 ВС осуществляет регулярные рейсы. В 2012 г. ими было перевезено 730 млн. чел., при этом 92% пассажиропотока составили внутренние перевозки, 8% - международные.

В США зарегистрировано 19 600 аэропортов и аэродромов, из них 14 300 – частные.

К числу наиболее сложных проблемных задач, требующих своего безотлагательного решения в условиях децентрализации и монополизации системы государственного регулирования и управления в авиационной сфере, относятся:

- дальнейшие структурные преобразования (с учетом предыстории):

а) МГА, ДВТ МТ, ФАС МТ, ФАС, ФСВТ, СГА, ГСГА МТ, ФАВТ – ФСНСТ МТ РФ (2004 г.);

б) МАП, ДАиКТ и судостроения Минэкономики, ДАП Минэкономики, ДАП РАКА, ОАО «Авиапром», управление АП в ФАП МП и Т (2004 г.);

- не налажены новые взаимоотношения заказчика и поставщика авиатехники:

а) условия поставки и авторский надзор;

б) доработки и рекламационно-претензионная работа;

- в) послепродажное сопровождение;
- г) заказ новой авиатехники и ресурсная политика;
- критическое ресурсное состояние парка отечественных ВС;
- не переводится авиатехника на прогрессивные стратегии эксплуатации;
- аномальное обновление парка ВС России за счет иностранных типов;
- медленное развитие и совершенствование действующей нормативной базы;
- слабое развитие производственно-технической базы;
- не упорядочена в РФ процедура сертификации объектов авиационной сферы и ее нормативная база;
- многообразие надзорных органов (ФСНСТ, МАК, транспортная госинспекция, прокуратура, департаменты МТ России) и отсутствие в РФ единого полномочного государственного органа ГА;
- не развиваются интеграционные процессы как в рамках российской авиационной сферы, так и на международном уровне.

GENERAL DESCRIPTION OF CIVIL AVIATION STATUS AND CURRENT PROBLEMATIC ISSUES

Chinyuchin Yu.M.

The general industry trend performance indicators since 1991 are provided for overall total aviation operations, regularity of operations, aircraft fleet structure, aircraft operators' number. The areas of priority in further development of civil aviation are highlighted as well as the general characteristics for problems constraining the growth in air transport maintenance efficiency indicators.

Key words: civil aviation, performance indicators, dynamics (trends), areas of priority in development, problematic issues.

Сведения об авторе

Чинючин Юрий Михайлович, 1941 г.р., окончил КуАИ (1965), профессор, доктор технических наук, заведующий кафедрой технической эксплуатации летательных аппаратов и авиадвигателей МГТУ ГА, автор более 350 научных работ, область научных интересов – техническая эксплуатация и поддержание летной годности воздушных судов, анализ и синтез конструктивно-эксплуатационных свойств авиационной техники.