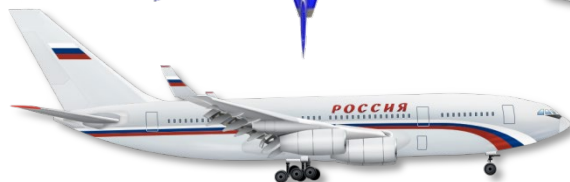


Обзор рынка 2018-2037



✈ Введение.....	3
✈ Мировой рынок авиаперевозок.....	5
✈ Рынок коммерческих самолетов: парк и прогноз спроса.....	8
✈ Современный мировой парк	9
✈ Региональные турбовинтовые и реактивные самолеты....	10
✈ Узкофюзеляжные самолеты.....	14
✈ Широкофюзеляжные самолеты.....	16
✈ Грузовые самолеты: основные тенденции.....	18
✈ Обзор региональных рынков пассажирских самолетов.....	19
✈ Россия.....	20
✈ СНГ	23
✈ Китай.....	26
✈ Азиатско-Тихоокеанский регион.....	29
✈ Европа.....	32
✈ Латинская Америка.....	35
✈ Ближний Восток.....	38
✈ Северная Америка.....	41
✈ Африка.....	44
✈ Дополнительные материалы.....	47





Мир стремительно меняется! Создаются новые реальности!

Скорость трансформации ранее устоявшихся взглядов на международные отношения, на роль глобализации, на формы и направления движения товаров, услуг, финансового и человеческого капитала принимает в плане воздействия на мир поразительный характер.

Сложные современные процессы, протекающие в мировой экономике, создают реальную угрозу возникновения «торговых войн». Расширяющийся государственный протекционизм в экономических вопросах, несоблюдение правил ВТО, отказ от заключения и исполнения договоров по зонам свободной торговли, тарифные барьеры и различия взглядов мировых финансовых центров в области монетарной политики формируют новые вызовы и препятствия развитию авиационного транспорта.

Последовательное внедрение в мировую экономику принципов «Индустрия 4.0» закономерно и активно находит свое отражение в авиастроительной отрасли. Цифровизация как неумолимая сила сопровождает авиацию и в воздухе и на Земле.

Переход на управление жизненным циклом изделий на основе современных цифровых технологий способствует коренной организационной трансформации деятельности самолетостроительных корпораций. Данный бизнес становится все более продуманным, динамичным и эффективным.

В условиях глобализации конкуренция на рынке авиаперевозок — это непрерывный поиск игроками новых идей и решений. Заключение в последние годы значительного числа сделок по слиянию и поглощению компаний сформировали новую корпоративную структуру отрасли.



Несмотря на пройденный «стандартный» семилетний цикл роста рентабельности авиационных перевозок, рынок не демонстрирует признаков существенного снижения доходности. Данное обстоятельство способствует притоку долгосрочного капитала в отрасль, включая компании неинвестиционного класса.

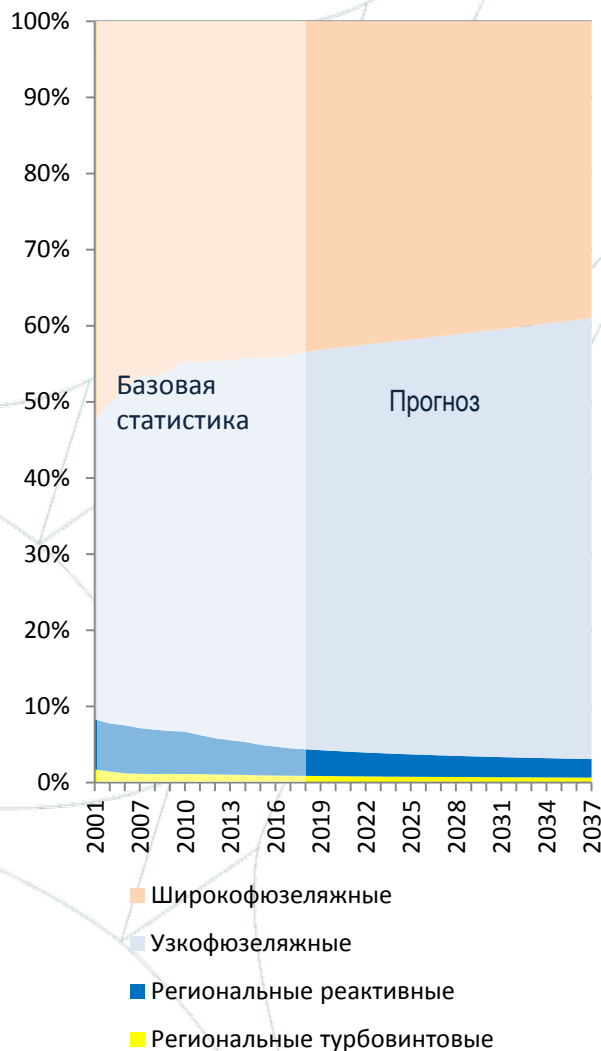
Оптимистичные оценки авиационного лизинга подтверждаются расширением капитализации и влияния лизингодателей из азиатского региона, где особое значение приобретают компании, базирующиеся на инвестициях из КНР. В период до 2023 года прогнозируется уверенный рост доли китайских лизинговых компаний по стоимости операционного парка с текущих 18% до 22-25%. Сохранение высоких темпов роста ВВП Китая в последующем может привести к кардинальным изменениям в данном сегменте мирового рынка.

Динамичное развитие отрасли самолётостроения в течение последних десятилетий способствовало переходу к следующему этапу консолидации глобальных авиапроизводителей – созданию мегаобъединений. В сложившейся ситуации изучение вопросов финансовой устойчивости отрасли в новой конфигурации и достаточности компетенций основных игроков требуют особого внимания. Современные условия создания самолётов и предложения этой продукции на рынке обуславливают в перспективе воздушному транспорту особые риски, которые пока скрываются за решениями об унификации модельных рядов авиапроизводителей.

Развитие инновационной индустриальной модели, повышение темпов серийного производства широкофюзеляжных и магистральных самолётов создают предпосылки для формирования новых подходов при сегментации рынка. Изменившиеся условия конкурентной борьбы приведут к необходимости оптимизации парка воздушных судов, корректировке моделей авиаперевозок и в целом спроса на гражданскую авиационную технику.



Распределение перевозок по классам ВС



✈ Ещё в начале текущего века доля перевозок на ШФ ВС была на 13 п.п. больше объемов перевозок на УФ ВС (52% и 39%). Но соотношение быстро менялось: доля УФ возрастала, а доля ШФ сокращалась. В 2007 г. размеры перевозок на самолётах этих классов сравнялись на уровне 46%, но затем изменения продолжились и к 2017 г. доля УФ увеличилась до 52%, а объем ШФ сократился до 44%. В прогнозном периоде тенденция сохранится: к 2037 г. перевозки на УФ ВС вырастут до 58%, а доля ШФ уменьшится до 39%. Этот тренд характерен для всех регионов, кроме Африки и СНГ (без РФ).

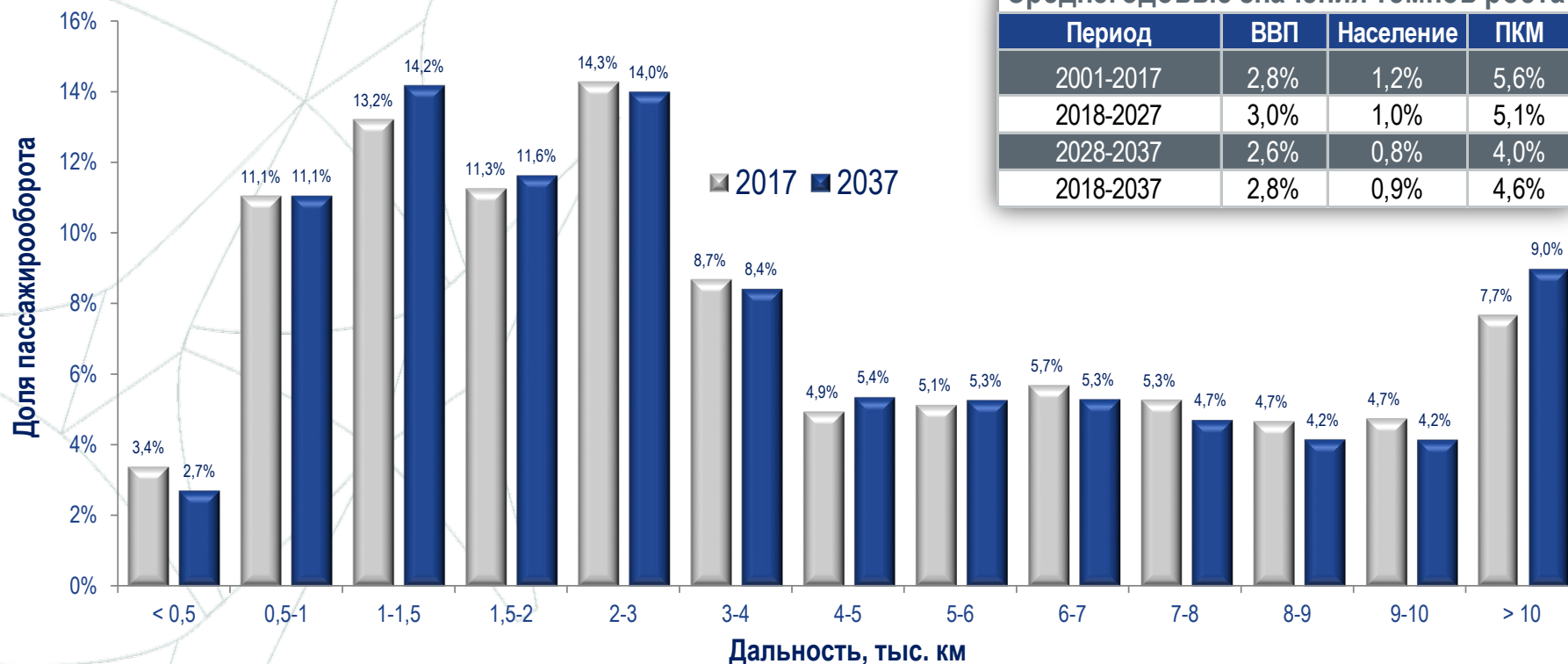
✈ Суммарная доля региональных перевозок сокращается (сейчас в мире в целом 4,5% (0,9% РТ и 3,6% РР), при этом в 2001 г. было 8,3%) и продолжит сокращаться (до 3,1% в 2037 г.). Исключения — Китай (рост с 1,4% до 2,0%) и СНГ (без РФ) — с 11,9% до 12,7%.

✈ Основным драйвером роста перевозок является увеличение ВВП. В период с 2000 до 2017 г. темпы роста ВВП составляли 2,8%. Ожидается, что в первом десятилетии прогнозного периода ВВП будет расти в среднем на 3%, а во втором — на 2,6%.

✈ Темпы роста численности населения в мире замедляются. В ретроспективном периоде (2001-2017) этот показатель составлял 1,2%. В перспективе 2018-2027 — 1% и 2028-2037 — 0,8%. В среднем за 20 лет — 0,9%.

✈ Пассажирооборот по отношению к ВВП растёт опережающими темпами. Но по мере развития авиаперевозок это «опережение» сокращается. Так, в ретроспективном периоде соотношение темпов роста пассажирооборота и ВВП было 2,02 раза, в первом десятилетии прогнозного периода ожидается 1,70, а во втором — 1,54. Всего за период — 1,63. То есть наблюдается эффект насыщения: авиаперелёт становится рутинным событием и люди начинают летать столько — сколько им реально нужно.

Распределение перевозок по дальности



Среднегодовые значения темпов роста

Период	ВВП	Население	ПКМ
2001-2017	2,8%	1,2%	5,6%
2018-2027	3,0%	1,0%	5,1%
2028-2037	2,6%	0,8%	4,0%
2018-2037	2,8%	0,9%	4,6%

В распределении перевозок по диапазонам дальности больших изменений не ожидается. Единственная характерная для всех регионов деталь – сокращение доли перевозок на самых коротких дальностях. Также следует отметить уменьшение значения медианы мирового распределения с 2 778 км до 2 742 км, т.е. на 1,3% .

Рынок коммерческих самолетов: анализ парка, определение трендов и прогнозирование спроса



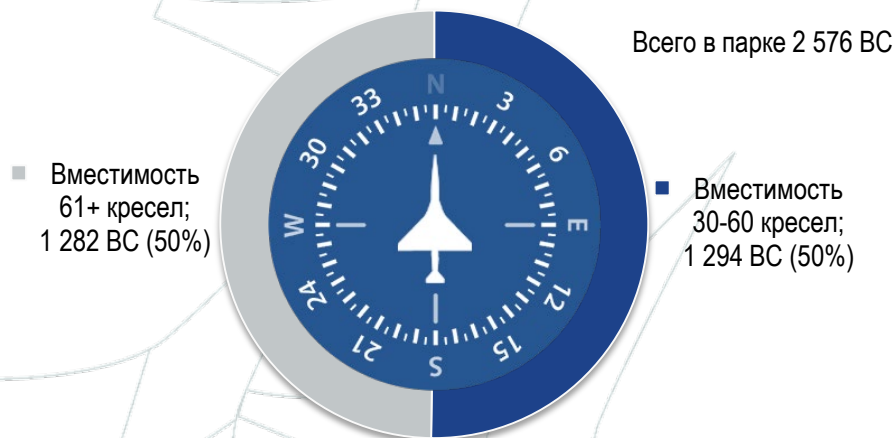
Мировой парк пассажирских самолетов



- ✈ В наибольшем количестве 15,4 тыс. ВС (58,1% численности всего парка) представлены УФ самолёты вместимостью более 110 кресел, затем идут ШФ ВС — 4,6 тыс. (17,3%). Региональных самолётов насчитывается 6,5 тыс. (24,6%), из которых реактивных — 3,9 тыс. (14,9%), а турбовинтовых — 2,6 тыс. (9,7%).
- ✈ Средний календарный срок службы самолётов пассажирского коммерческого парка на начало 2018 г. составлял 10,8 лет.
- ✈ По среднему календарному сроку службы самыми «возрастными» являются региональные турбовинтовые самолёты (15,8 лет), за ними идут: региональные реактивные (12,1 лет), узкофюзеляжные (10,0 лет) и самые «новые» — широкофюзеляжные самолёты (9,9 лет).
- ✈ Распределение самолётного парка по возрасту показывает, что во всех классах, кроме РТ, возрастная структура относительно равномерна, но у магистральных ВС больше доля самых новых (до 5 лет). У РТ — наоборот, больше всего самых «пожилых» самолётов старше 20 лет.



Количественный состав парка



✈ Средний календарный срок службы современного парка турбовинтовых самолётов составляет 15,8 лет, что на 5 лет больше аналогичного показателя всего мирового пассажирского парка ВС.

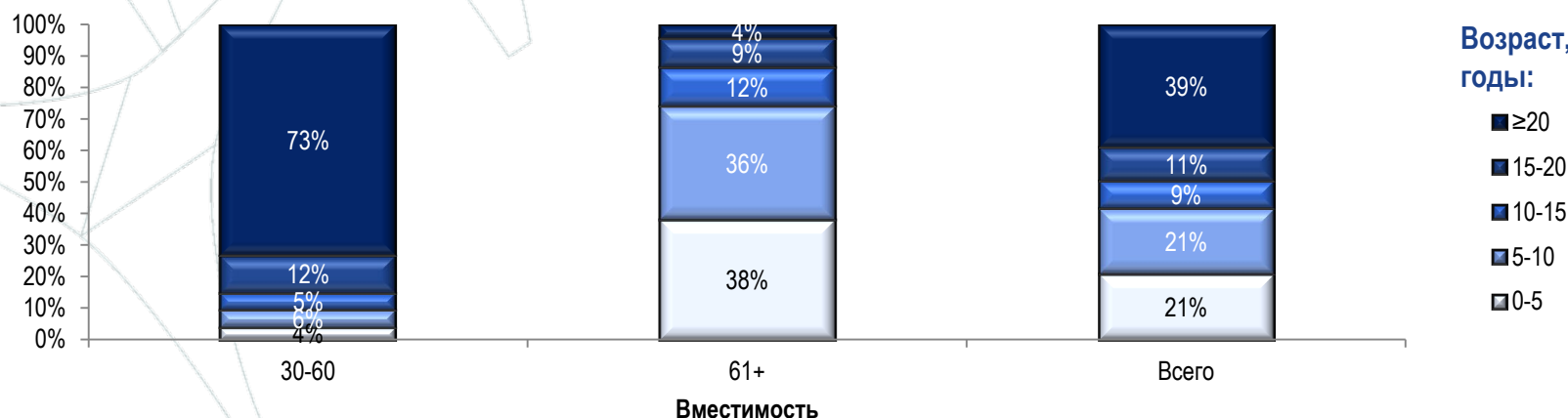
✈ Самыми возрастными являются самолёты меньшей группы вместимости (23,9 лет), в то время как средний календарный возраст самолётов вместимостью более 60 кресел заметно ниже (7,7 лет).

✈ Доля региональных турбовинтовых самолётов в мировом пассажирском парке составляет 9,7%, при этом доля пассажирооборота, выполняемого на этих самолётах, менее 1%.

✈ По численности ВС обе группы вместимости турбовинтовых самолётов примерно равны.

✈ Ожидается, что к 2037 г. из нынешних самолетов «на крыле» останется ≈ 910 , из которых на долю группы вместимости 61+ будет приходиться примерно 80%, а на долю группы 30-60 кресел — 20%.

Возрастная структура парка (средние КСС)

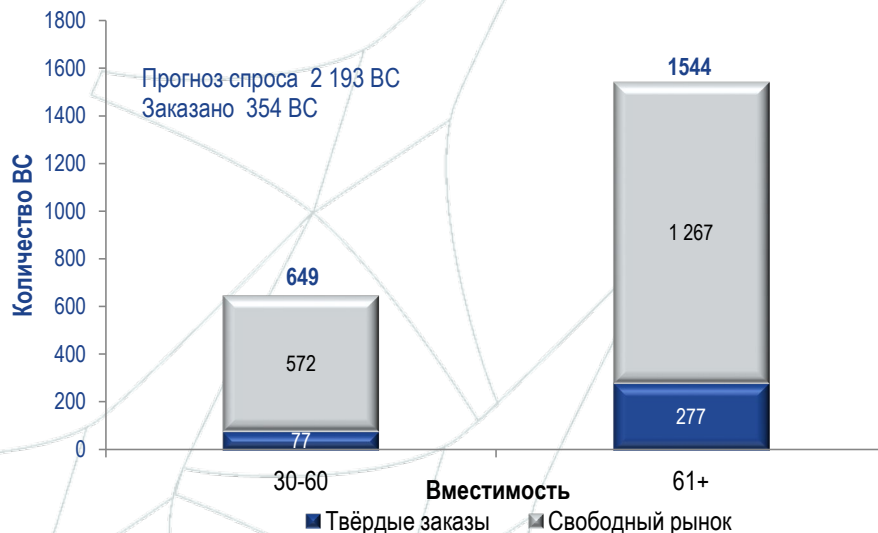


Мировой парк коммерческих самолетов

Региональные турбовинтовые: прогноз спроса



Прогноз спроса



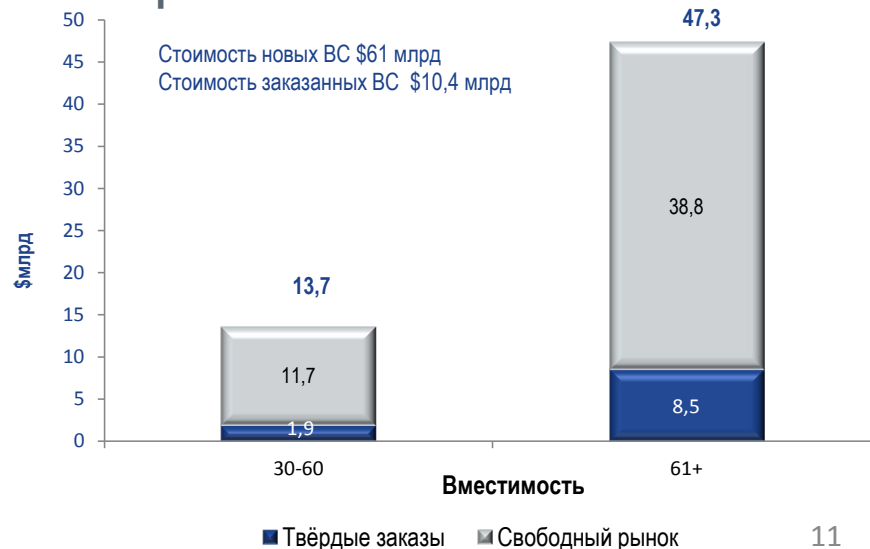
Мировой спрос на региональные турбовинтовые самолёты на ближайшее двадцатилетие составит $\approx 2\,190$ бортов, из которых 78% будет приходиться на самолёты вместимостью более 60 кресел и 22% — на самолёты группы 30-60 кресел. Доля РТ самолётов в общем количественном спросе на новые ВС составит 5%.

Имеющиеся твёрдые заказы покрывают 16% ожидаемого спроса на самолёты данного класса.

В целом рынок продаж новых региональных турбовинтовых самолётов оценивается в 61 млрд долл.

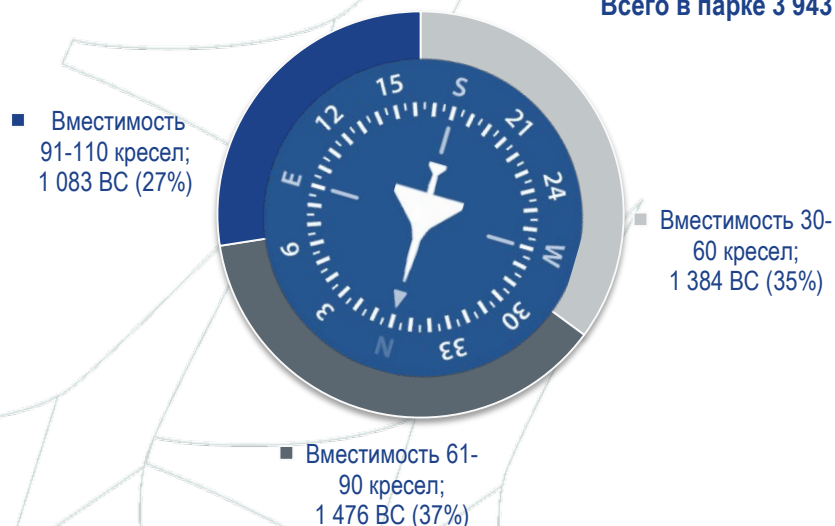
✈ США в каталожных ценах 2018 г., что составляет 1% мирового рынка продаж всех новых пассажирских самолётов в стоимостном выражении.

Прогноз стоимости ВС



Количественный состав парка

Всего в парке 3 943 ВС



В современном парке насчитывается около 4 тыс. региональных реактивных самолётов, что составляет 15% всего мирового парка ВС. При этом доля данного класса ВС в мировом пассажирообороте равна 3,6%.

Больше всего РР самолётов сосредоточено в группах вместимости 61-90 кресел (1476) и 30-60 кресел (1384).

2 200 РР самолётов или 56% от их общего количества в мире эксплуатируется авиакомпаниями Северной Америки.

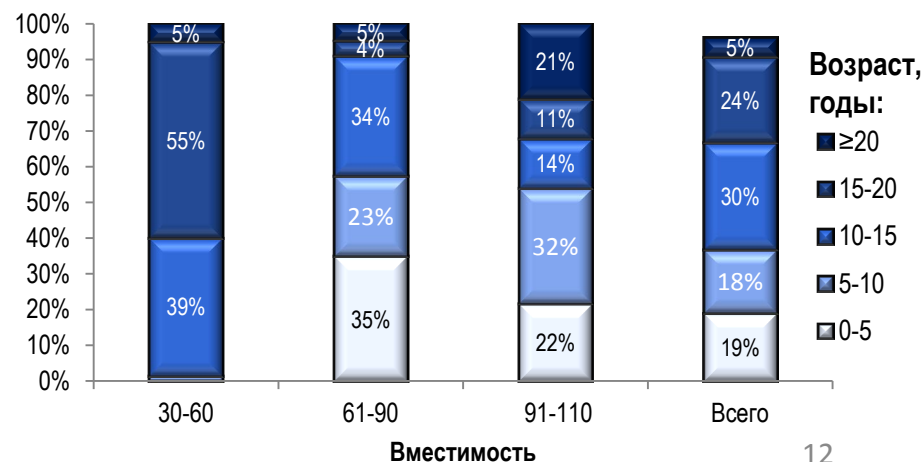
Как и в классе РТ самолётов, самой возрастной является группа вместимости на 30-60 кресел. Средний календарный срок службы самолётов этой группы равен 16 годам при среднем значении в классе 12,1.

Самыми «молодыми» являются самолёты группы вместимости 61-90 кресел, чей средний календарный срок службы составляет 8,6 лет.

В группе 91-110 кресел средний календарный срок службы равен 11,9 лет.

Ожидается, что в 2037 г. в мировом пассажирском парке останется ≈770 РР самолётов из парка конца 2017 г.

Возрастная структура парка (средние КСС)



Мировой парк коммерческих самолетов

Региональные реактивные: прогноз спроса



Прогноз спроса



В целом рынок продаж новых реактивных самолётов оценивается в 191 млрд долл. США в каталожных ценах 2018 г. Стоимость продаж в группе вместимости 91-110 кресел ожидается на 18% меньше, чем в группе 61-90 кресел.

В целом РР самолёты займут долю 9,2% в мировом спросе на новые пассажирские самолёты в количественном и 3,1% в стоимостном выражении.

Суммарный количественный спрос ($\approx 4\,000$ ВС) распределится в основном между группами 61-90 (54%) и 91-110 кресел (39%). Ожидаемый спрос на самолёты вместимостью 30-60 кресел оценивается в 310 ВС (6%).

Больше половины всех РР самолётов (55%) приобретут авиакомпании Северной Америки, а в группах вместимости 30-60 и 61-90 мест доля североамериканских компаний составит 69% и 74% соответственно.

Твёрдые заказы покрывают $\approx 28\%$ спроса в двух «старших» группах вместимости. В размерности 30-60 кресел спрос на новые самолёты ожидается только к концу прогнозного периода, и пока заказов на эти самолёты не поступало.

Прогноз стоимости ВС



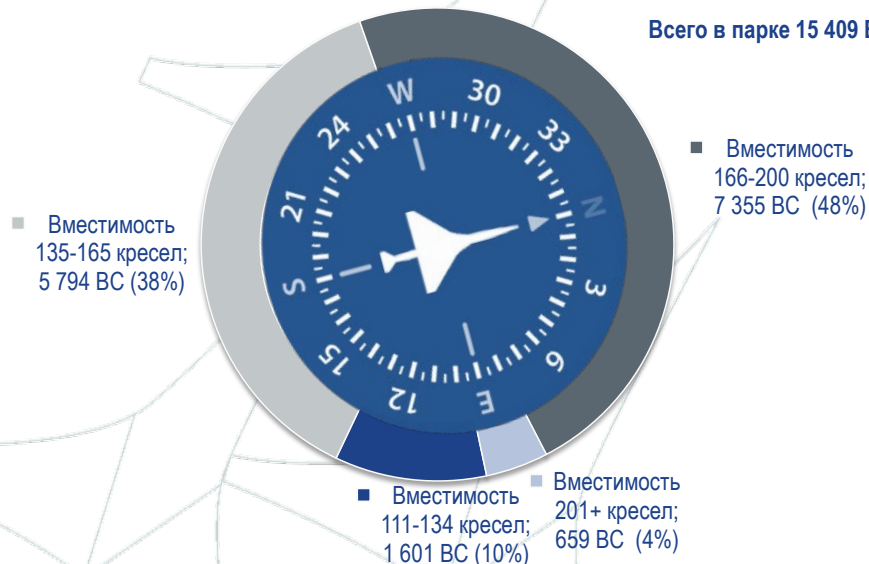
Мировой парк коммерческих самолетов

Узкофюзеляжные: существующий парк



Количественный состав парка

Всего в парке 15 409 ВС



Сегмент УФ самолётов вместимостью более 110 кресел - самый многочисленный (15 410 ВС), его доля в современном мировом парке составляет 58%. Больше всего УФ самолётов сосредоточено в группах вместимости 166-200 и 135-165 кресел (7 355 и 5 794 ВС соответственно). Суммарно в этих группах сосредоточено 85% всех УФ самолётов. В оставшихся группах вместимости 111-135 и 200+ кресел насчитывается 1 601 и 659 ВС соответственно.

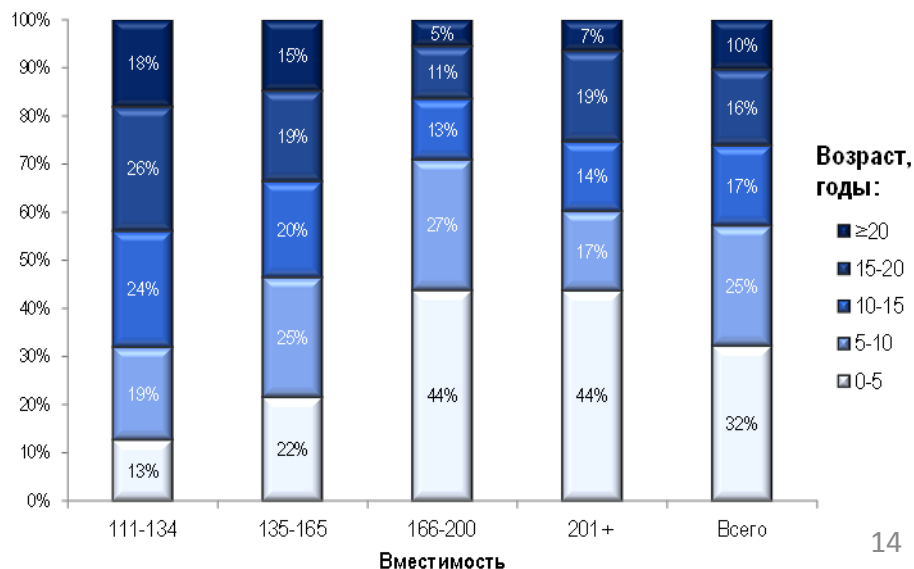
Возрастная структура парка (средние КСС)

✈ Средний календарный срок службы УФ самолётов составляет 10,0 лет, что меньше аналогичного среднего значения по всему парку в целом (10,8).

✈ Самая многочисленная группа вместимости (166-200 кресел) одновременно является и самой «молодой» по среднему календарному сроку службы (7,7 лет).

✈ Следующими по среднему календарному сроку службы оказались группы 201+ (8,8 лет), 135-165 (11,8 лет) и 111-134 кресел (14,0 лет).

✈ Ожидается, что к 2037 г. в мировом парке ВС останется ≈6 180 ВС или 40% УФ самолётов мирового парка конца 2017 г. 89% из оставшихся «на крыле» самолётов будут иметь вместимость в диапазоне 135-200 кресел.

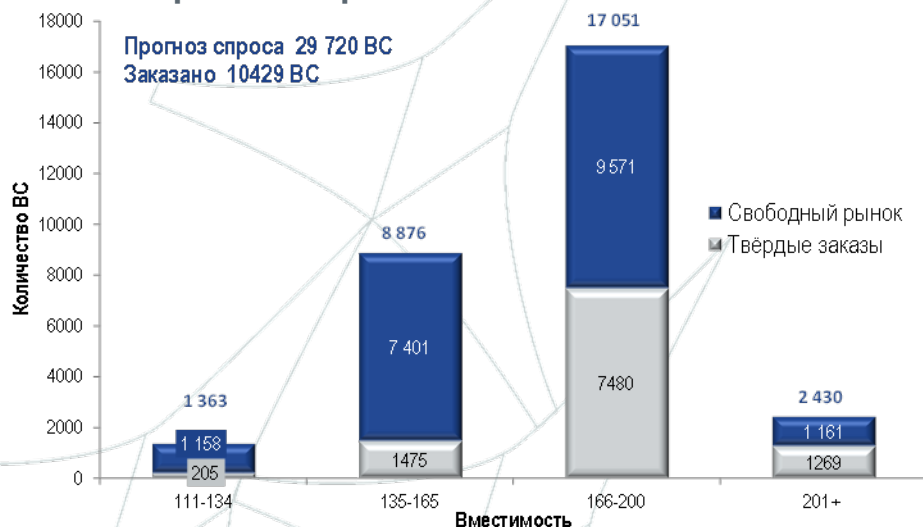


Мировой парк коммерческих самолетов

Узкофюзеляжные: прогноз спроса



Прогноз спроса



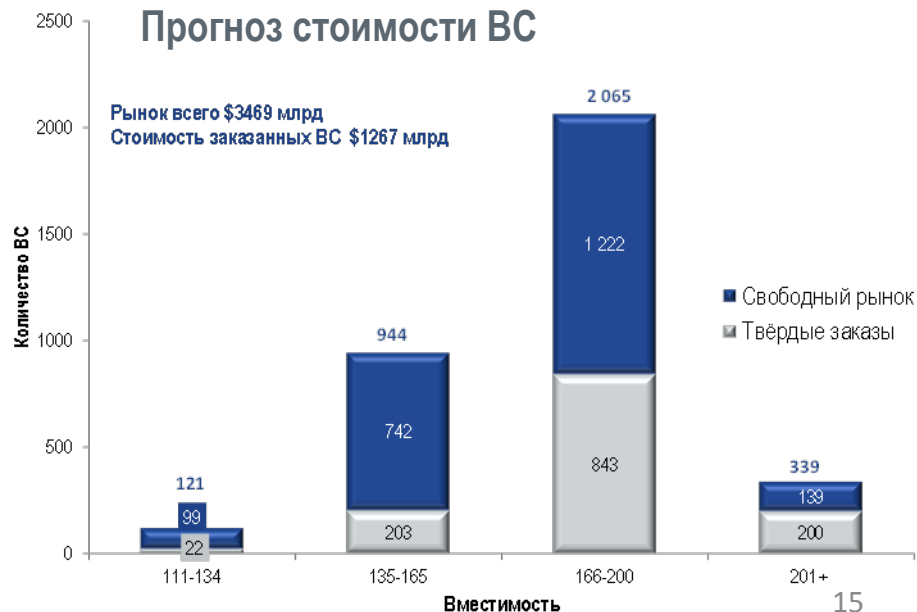
Количественный спрос в сегменте УФ ВС оценивается в 29 720 самолётов, что составляет 68% мирового спроса на новые пассажирские лайнеры. Наибольшей популярностью у покупателей будут пользоваться самолёты на 166-200 и 135-165 кресел, доля которых в сегменте УФ ВС составит 57% и 30% соответственно.

Имеющиеся твёрдые заказы покрывают ожидаемый спрос на новые УФ ВС на 35%, а в группах вместимости 166-200 кресел и 135-165 кресел на 44% и 17% соответственно. Наибольшее покрытие заказами зафиксировано в группе вместимости 201+ (52%), наименьшее — в группе вместимости 111-134 кресла (15%).

Суммарная стоимость поставок новых самолётов данного сегмента оценивается в 3 469 млрд долл. США, что составляет 56% от всего рынка продаж новых пассажирских самолётов. При этом в подгруппе авиалайнеров вместимостью 166-200 кресел прогнозируется самый большой объём продаж на уровне 2 064 млрд долл. США, а в подсегменте ВС, рассчитанных на 135-165 пассажиров, - на уровне 944 млрд (в каталожных ценах 2018 г).

Доля заказанных УФ самолётов оценивается в 37% от суммарной стоимости поставок в рассматриваемом сегменте.

Прогноз стоимости ВС

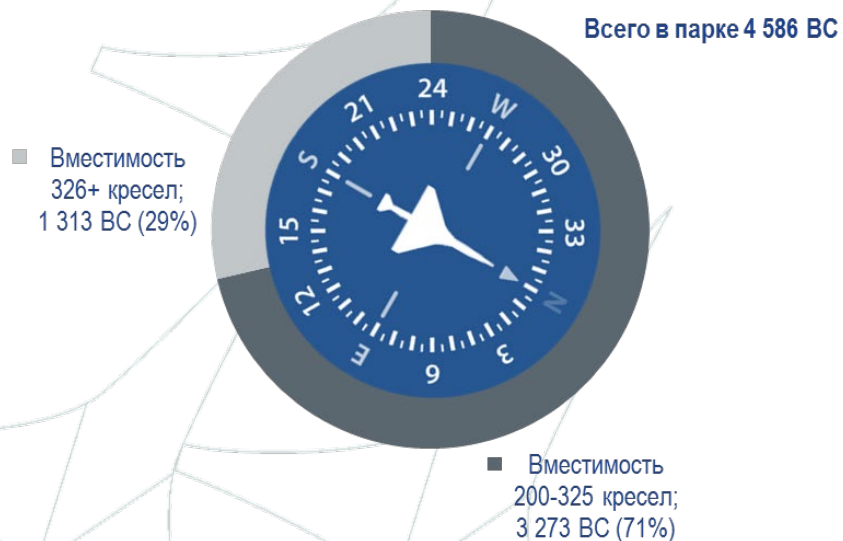


Мировой парк коммерческих самолетов

Широкофюзеляжные: существующий парк



Количественный состав парка

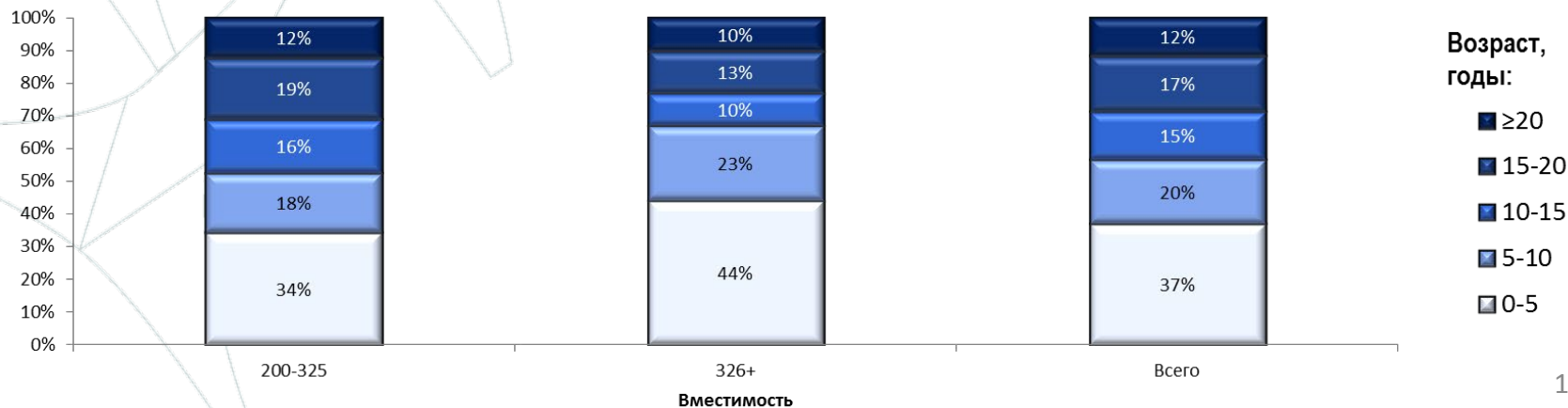


✈ Современный парк пассажирских ШФ самолётов состоит из 4 586 ВС, большинство из которых (71%) составляют авиалайнеры вместимостью до 325 кресел.

✈ Средний календарный срок службы ШФ парка — наименьший среди всех классов ВС и составляет 9,9 лет. При этом ШФ самолёты с вместимостью до 325 кресел в среднем старше (10,4 лет), чем ШФ самолёты большей вместимости (8,6 лет).

✈ Ожидается, что к 2037 г. будет списано 70% эксплуатируемых в настоящее время самолетов. Оставшаяся часть современного парка составит примерно 1400 единиц, из которых 930 будут с вместимостью 200-325 кресел, а 470 — более чем 325 кресел.

Возрастная структура парка (средние КСС)



Мировой парк коммерческих самолетов

Широкофюзеляжные: прогноз спроса



✈ Спрос на новые пассажирские ШФ самолёты за двадцатилетний период ожидается на уровне 7 745 ВС или 18% от общего количества продаж.

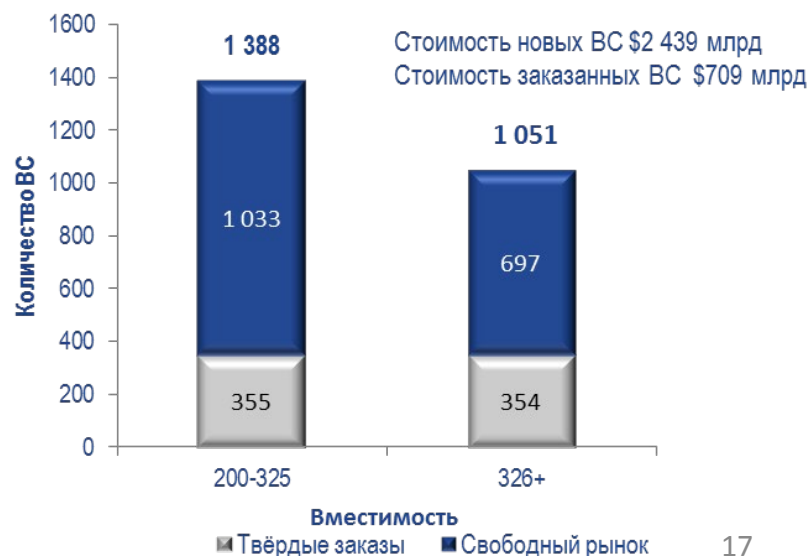
✈ Соотношение долей групп вместимости внутри сегмента изменится: с учётом выбытия современного парка доля подгруппы вместимости более 325 кресел к концу прогнозного периода увеличится до 35%.

✈ Объявленные твёрдые заказы покрывают 28% от общего прогнозируемого спроса, включая 24% и 34% в подсегментах «младшей» и «старшей» групп вместимости соответственно.

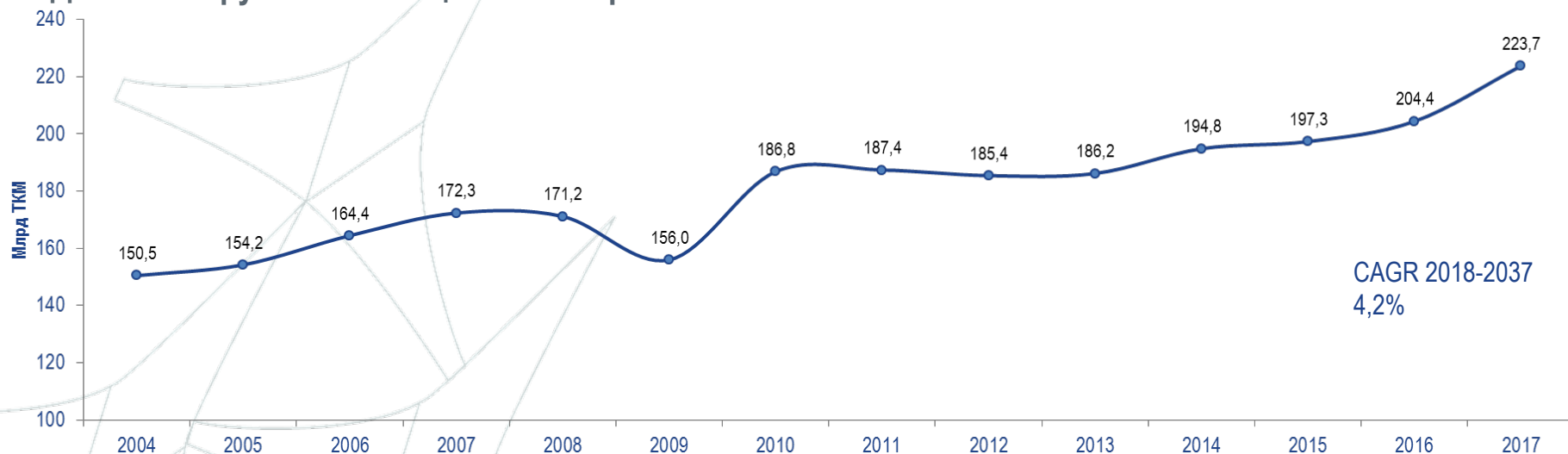
✈ Суммарная стоимость новых самолётов сегмента ШФ ВС, поставка которых ожидается в прогнозный период, составляет 2 439 млрд. долл. США (в каталожных ценах 2018 г.), что эквивалентно 40% от всего рынка новых пассажирских ВС.

✈ Самыми доходными будут поставки авиалайнеров, рассчитанных на 300, 350 и 250 кресел (825, 513 и 481 млрд. долл. США соответственно). Спрос на сверхбольшие пассажирские самолёты вместимостью более 425 кресел оценивается в 615 ВС, а по стоимости — в 279 млрд долл. США.

Прогноз стоимости ВС



Динамика грузовых авиационных перевозок 2004-2017 гг.



- ✈ Спрос на грузовые не рамповые самолеты в горизонте 2018-2037гг., по прогнозу ПАО «ОАК», сохранится в диапазоне 2 350 – 2 450 единиц (новые ВС - 63%, конвертированные - 37%). Основные факторы, влияющие на рост объемов грузоперевозок, пока практически не изменились.
- ✈ Темпы роста грузооборота меньше, чем темпы роста пассажирооборота. Доля авиаперевозок грузов с использованием пассажирских ВС медленно сокращается и к 2037 году уменьшится до примерно 50% всех выполненных грузовых ТКМ.
- ✈ В среднесрочной перспективе на темпы роста грузовых авиаперевозок могут оказать существенное влияние инфраструктурные ограничения, включая возможности аэропортов по обработке грузов. Политика США по возвращению центра мирового производства товаров и оказания услуг на свою территорию, формируют риски снижения авиационных грузопотоков на американско-азиатском и азиатско-европейском направлениях. Одновременно, прогнозируется появление новых направлений с относительно высокой интенсивностью перевозок: Китай-Центральная Африка и Китай-Латинская Америка.
- ✈ Стремление стран мировых экономических лидеров к новому освоению ресурсной базы стран Африки создаёт условия для последующего роста товарооборота и расширения его направлений. Формируются предпосылки для увеличения потребности в грузовых перевозках на направлении в/из стран Африки.
- ✈ Прогнозируется сохранение широкого участия американских авиакомпаний в программе обеспечения мобилизационной готовности Министерства обороны США (CRAF). Данный фактор будет способствовать сохранению доминирующей доли американских авиакомпаний в численном составе мирового парка грузовых самолётов.

Обзор региональных рынков пассажирских самолетов: парк, динамика перевозок и спрос на новые ВС (Региональный обзор)



ПРОГНОЗ 2018-2037



Парк пассажирских самолетов



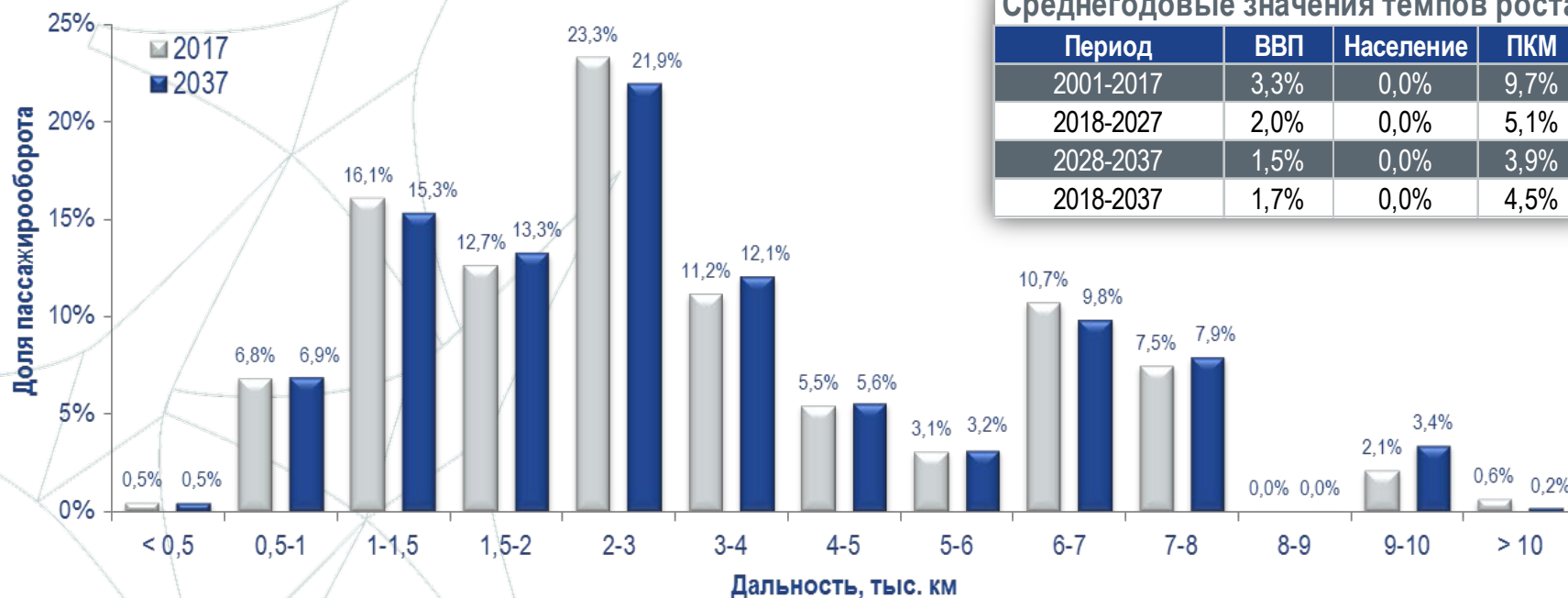
✈ Самолётный парк в конце 2017 г. состоял из 950 ВС. К 2037 г. из них не будет списано примерно 270 ВС (28%)

Средний календарный срок службы самолётов на конец 2017 г. составлял 14,7 лет, что заметно выше среднемирового уровня (10,8 лет).

✈ Самым «пожилым» является класс турбовинтовых ВС (32,7) и, в частности, его подгруппа вместимостью 30-60 кресел (102 ВС, чей средний возраст 38,4 лет).



Распределение перевозок по дальности



Среднегодовые значения темпов роста

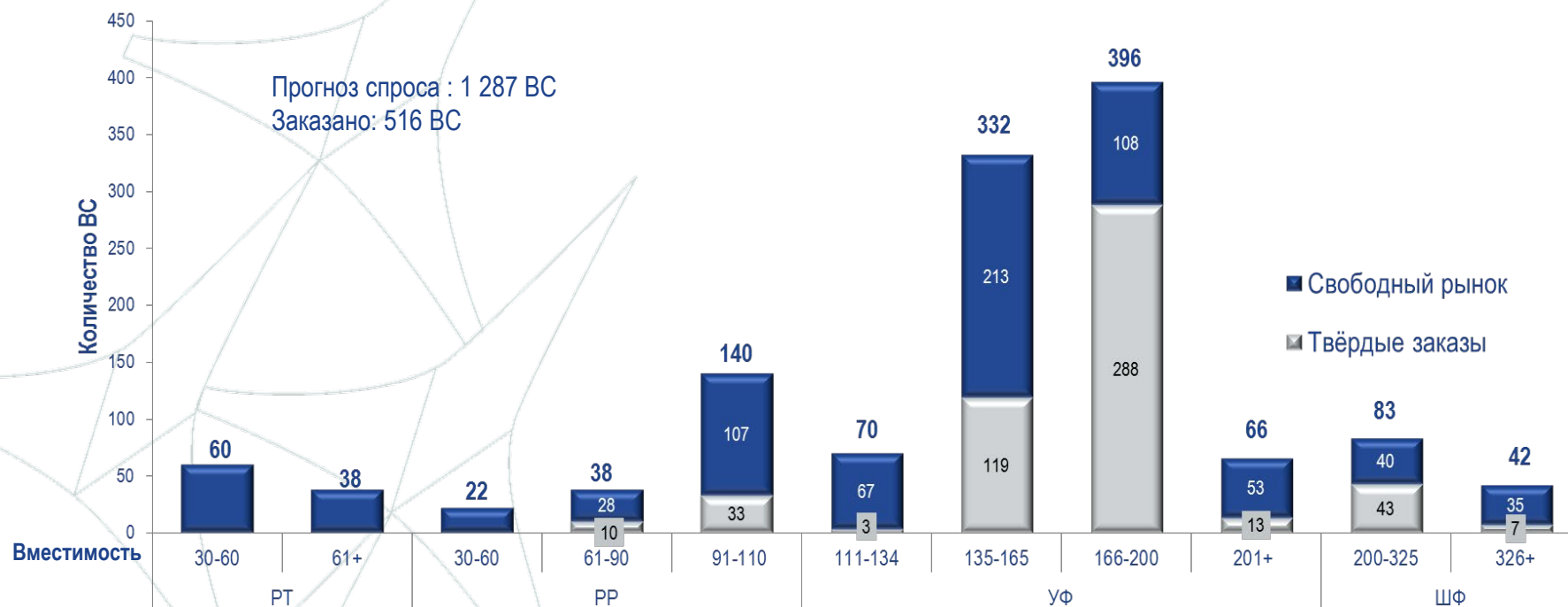
Период	ВВП	Население	ПКМ
2001-2017	3,3%	0,0%	9,7%
2018-2027	2,0%	0,0%	5,1%
2028-2037	1,5%	0,0%	3,9%
2018-2037	1,7%	0,0%	4,5%

✈ Среднегодовые темпы роста пассажирооборота в прогнозном периоде составят 4,5%, что на 0,1 п.п. меньше среднемирового уровня.

✈ В распределении перевозок по дальности преобладают относительно короткие маршруты. Так, на дальностях до 4 тыс. км авиакомпаниями РФ выполняется 70,5% пассажирооборота, что заметно выше среднемирового уровня (61,9%). В прогнозном периоде эта особенность в целом сохранится, хотя к 2037 г. доля перевозок авиакомпаний РФ на этих дальностях сократится до 69,9%, а в среднем по миру увеличится до 62,0%.



Прогноз спроса на новые ВС



Общий спрос на новые самолёты оценивается на уровне 1 290 ВС, из которых 860 (67%) приходится на узкофюзеляжные, 125 (10%) — на широкофюзеляжные, 200 (16%) — на региональные реактивные и 100 (8%) — на региональные турбовинтовые ВС. Каталожная стоимость новых ВС составит 152 млрд долларов.

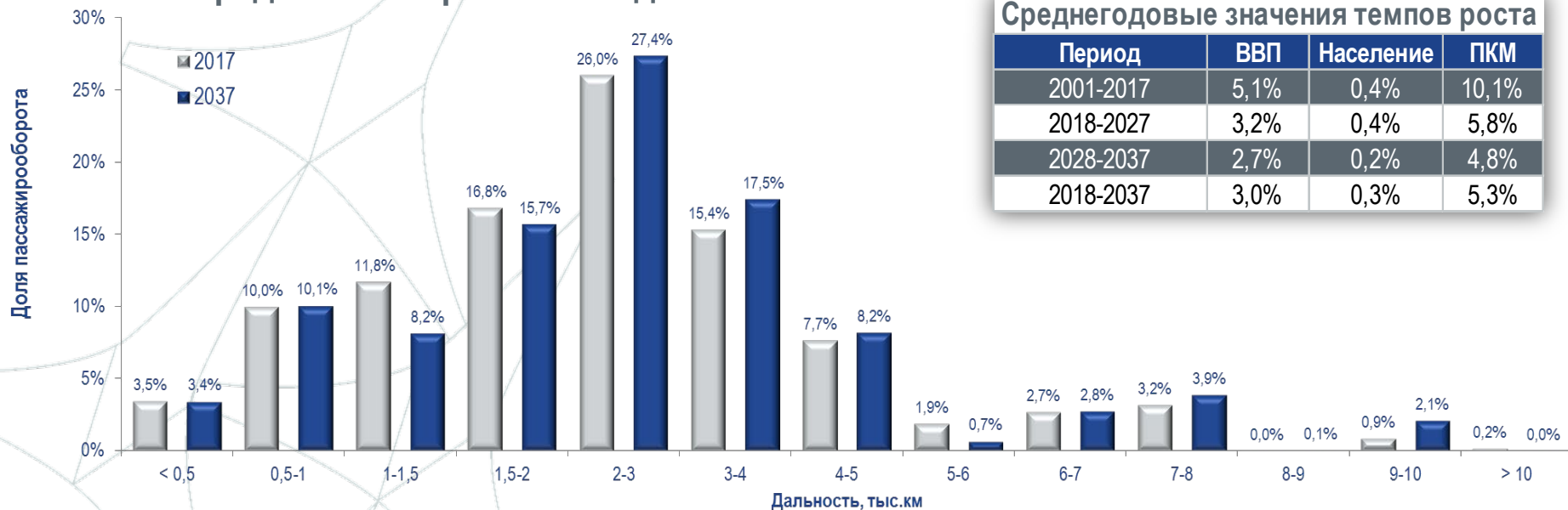
Имеющиеся твёрдые заказы покрывают 40% ожидаемого спроса в количественном и 45% в стоимостном выражении.

Мировая доля авиакомпаний РФ в приобретении новых пассажирских ВС в ближайшие 20 лет составит 2,9% в количественном и 2,5% в стоимостном выражении.



- ✈ Современный пассажирский парк состоит из 359 самолётов, средний возраст которых составляет 17,8 лет. Из них в 2037 г. в мировом парке останется всего 74 машины (21%).
- ✈ Страны СНГ имеют самый возрастной самолётный парк. Как и в РФ, самым «пожилым» является класс РТ (32,3) и группа вместимости 30-60 кресел (34,5).
- ✈ В структуре парка преобладают УФ — 200 ВС (56%) и региональные — 130 ВС (36%, в мире — 25%) самолёты. Это объясняет существенно большую долю в перевозках на дальностях до 5 тыс. км (91%), чем в среднем по миру (67%).

Распределение перевозок по дальности



Среднегодовые значения темпов роста

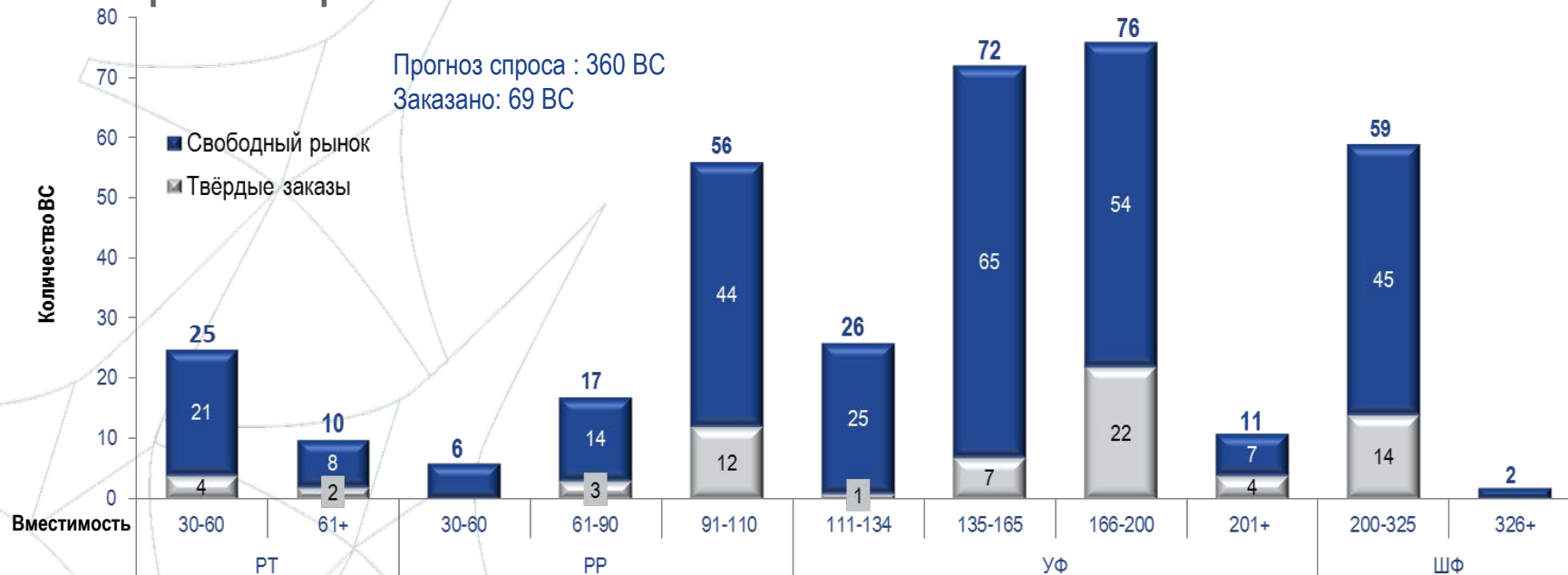
Период	ВВП	Население	ПКМ
2001-2017	5,1%	0,4%	10,1%
2018-2027	3,2%	0,4%	5,8%
2028-2037	2,7%	0,2%	4,8%
2018-2037	3,0%	0,3%	5,3%

✈ В отличие от РФ, страны СНГ имеют ненулевые темпы роста численности населения (ретроспектива 0,4%, прогноз 0,3% для сравнения в среднем по миру 1,2%, 0,9%). Прогнозные темпы роста ВВП региона выше среднемировых. Но доходы на душу населения отстают от среднемирового уровня (2017 — 0,39 п.п.; 2037 — 0,46 п.п.).

✈ Авиамобильность населения также отстаёт от среднемирового уровня (в 2017 г. — 0,42), но более высокие темпы роста перевозок (5,3%) и более низкие темпы роста численности населения обусловят рост авиамобильности до уровня 0,54 от среднемирового. Доля региона в мировом пассажирообороте за 20 лет увеличится с 0,8% до 0,9%, но всё же будет заметно отставать от доли региона в численности населения (1,8% и 1,7% в 2017 и 2037 гг. соответственно), что говорит об отставании развития авиаперевозок от среднемирового уровня.

✈ Авиакомпании региона обслуживают в основном маршруты малой и средней дальности. Так, в 2017 г. 91% пассажирооборота выполнено на маршрутах с дальностью до 5 тыс. км (в мире в целом на таких дальностях — 67%).

Прогноз спроса на новые ВС



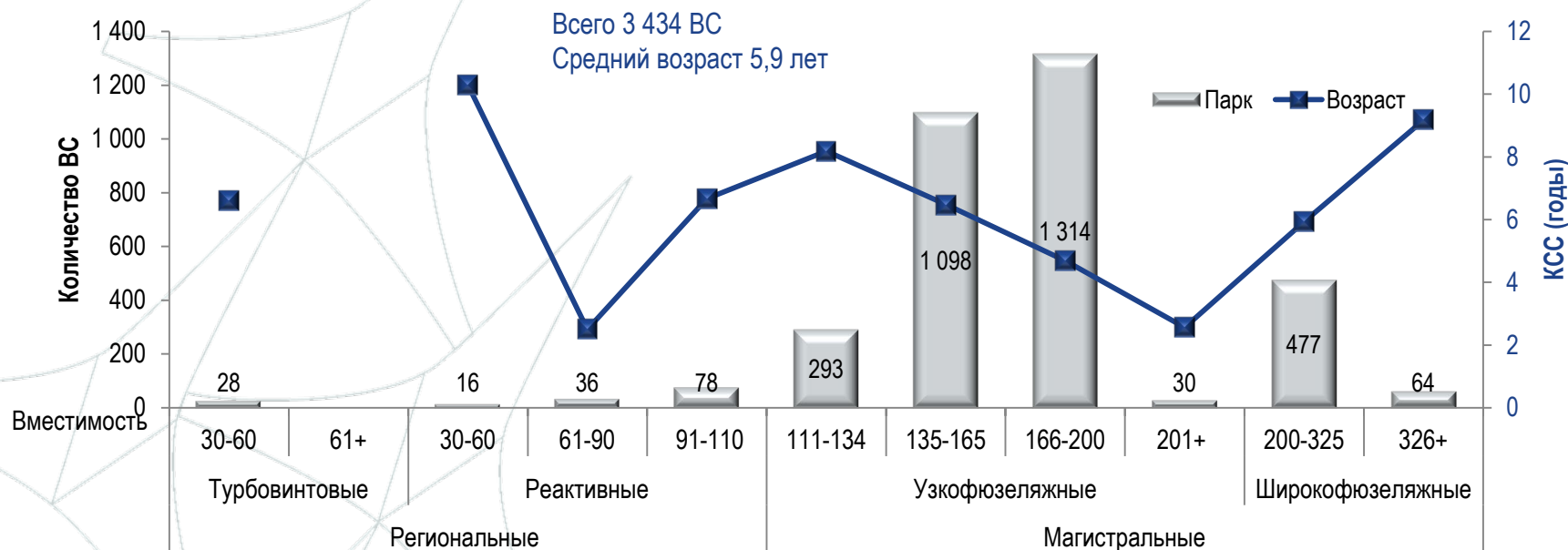
- ✈ СНГ является одним из двух регионов-исключений, в котором доля перевозок на УФ и ШФ обратна общемировой тенденции (доля перевозок на УФ уменьшится с 67,5% до 61%, а доля перевозок на ШФ ВС увеличится с 20,6% до 26,3%). Также отмечается достаточно высокая доля перевозок, выполняемых на региональных реактивных самолётах: 11,2% в 2017 и 11,9% в 2037 при среднемировом уровне 3,6% в 2017 и 2,4% в 2037 гг.

- ✈ Общий спрос на новые самолёты оценивается в 360 ВС: в числе которых 185 УФ, 80 PP, 35 RT и 60 ШФ ВС. Каталожная стоимость новых самолётов составит \$ 41,2 млрд. Мировая доля региона — 0,8% в количественном и 0,7% в стоимостном выражении. Наибольшим спросом будут пользоваться УФ самолёты вместимостью 135-200 кресел и ШФ самолёты вместимостью до 325 кресел, которые могут стать наиболее доходными (\$ 14,9 млрд).

- ✈ Имеющиеся твёрдые заказы покрывают 19% ожидаемого спроса в количественном и 21% в стоимостном выражении.



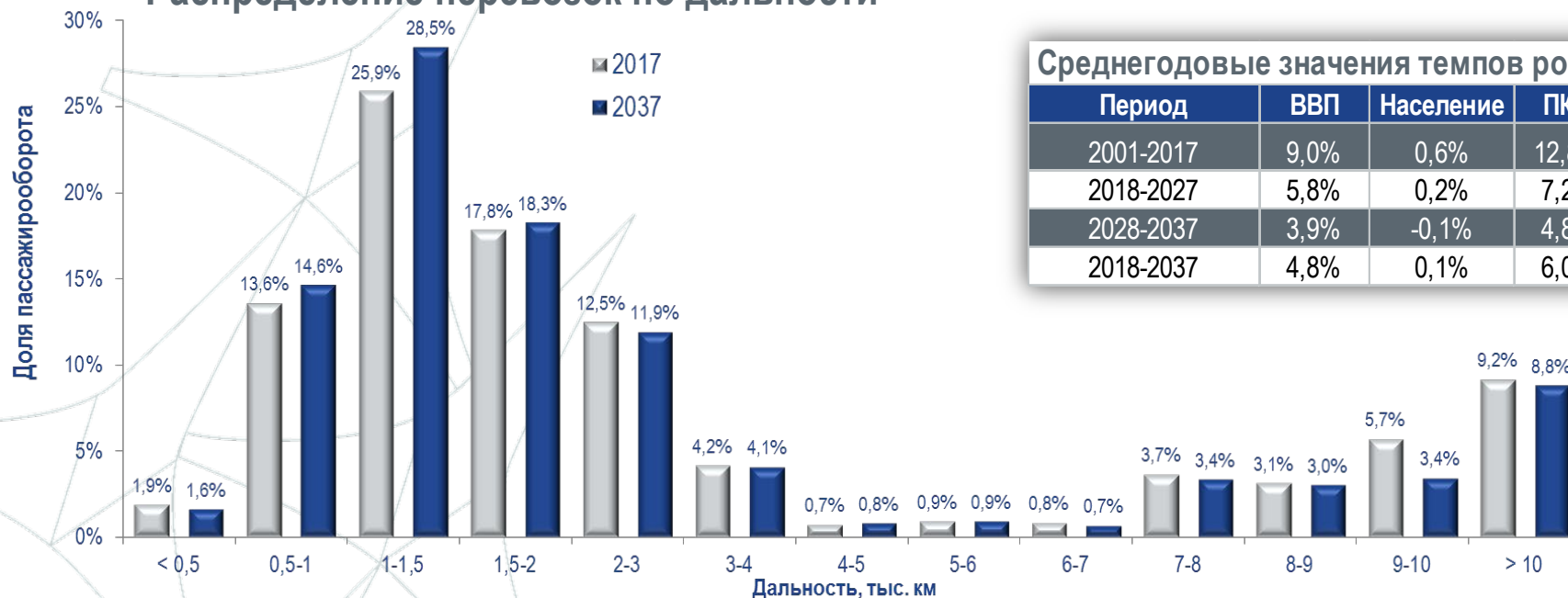
Парк пассажирских самолетов



✈ Самолётный парк китайских авиакомпаний насчитывает 3 434 борта, из которых 80% относятся к классу УФ ВС, 16% — ШФ ВС. Парк рекордно «молод». Средний возраст самолётов составляет 5,9 лет (в среднем по миру 10,8). Ожидается, что в 2037 г. в мировом парке сохранится ≈ 1 900 самолётов нынешнего китайского парка или 55%.

✈ В соответствии со структурой нынешнего парка ВС в распределении перевозок по дальности преобладают относительно короткие маршруты до 4 тыс. км (максимальная дальность для ВВЛ Китая), на которых выполняется 76% пассажирооборота (в среднем по миру — 62%). В структуре перевозок на ШФ ВС, напротив, преобладают маршруты самой большой дальности (более 10 тыс. км). Медиана распределения перевозок по дальности имеет самое низкое из всех рассматриваемых регионов значение 1 742 км в 2017 г. и уменьшится к 2037 г. до 1 645 км. Вид распределения не претерпит существенных изменений.

Распределение перевозок по дальности



Среднегодовые значения темпов роста

Период	ВВП	Население	ПКМ
2001-2017	9,0%	0,6%	12,8%
2018-2027	5,8%	0,2%	7,2%
2028-2037	3,9%	-0,1%	4,8%
2018-2037	4,8%	0,1%	6,0%

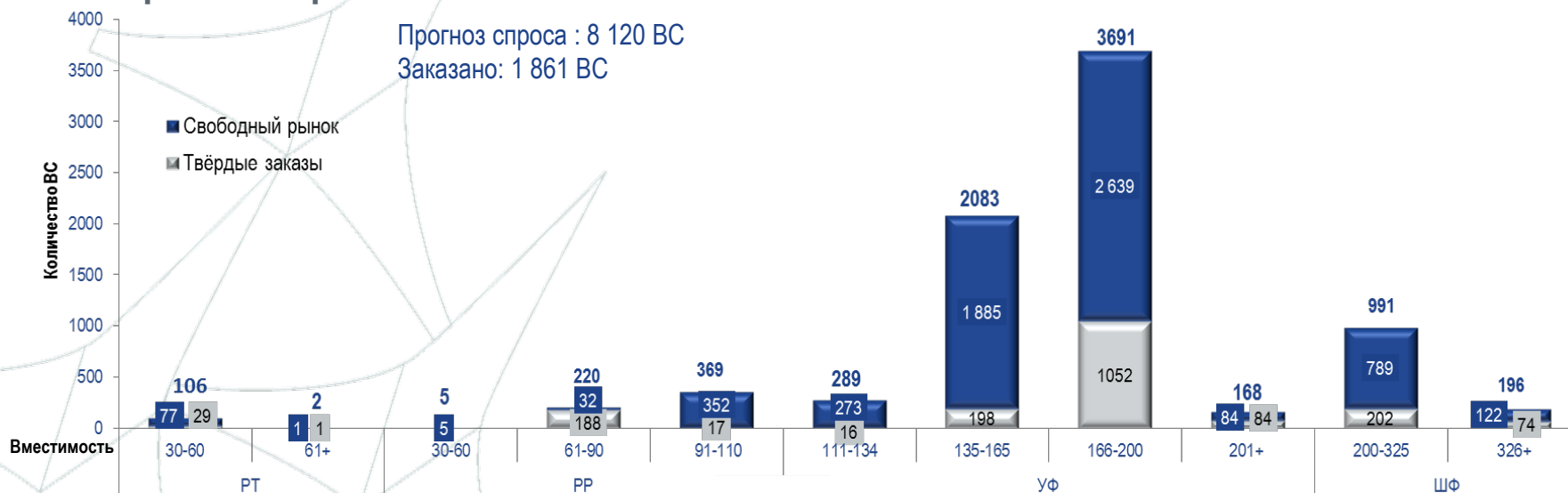
Среднегодовые темпы роста перевозок в прогнозном периоде составят 6,0%, на фоне 4,8% темпов роста ВВП, заметно выше среднемировых показателей (4,6% и 2,8% соответственно). При этом авиамобильность населения, находившаяся в 2017 г. на уровне 77% от среднемирового значения, к концу прогнозного периода превзойдёт его на 18%. Ожидается, что примерно в 2025 г. КНР станет лидером мирового рейтинга авиаперевозок среди стран.

Характерно изменение доли Китая в мировом ВВП, численности населения и пассажирообороте. Если в 2017 г. самой большой из них была доля в численности населения 18,8% при доле в мировом пассажирообороте 14,4% и мировом ВВП 13,1%, то к 2037 г. доля в мировой популяции уменьшится до 15,9%, в то время как доли в пассажирообороте и ВВП вырастут до 18,8% и 19,3% соответственно.

Начиная с 2003 г. доля перевозок на УФ ВС преобладает над перевозками на ШФ. В 2017 г. доля перевозок на УФ составляла 62,6%, а на ШФ 36,0%. К 2037 г. доля перевозок на УФ увеличится до 68,5%, а на ШФ снизится до 29,5%. За этот же период доля перевозок на региональных ВС увеличится с 1,4% до 2%, главным образом за счёт РР самолётов, поскольку доля перевозок турбовинтовых самолётах во всём прогнозном периоде не превысит 0,1%.



Прогноз спроса на новые ВС



Суммарный спрос на новые ВС ожидается на уровне 8 120 ВС, что составляет только четвёртый результат при делении на регионы (вслед за оставшейся частью АТР — 9 125, Европой — 8 720 и Северной Америкой — 8 540). В стоимостном выражении спрос китайских авиакомпаний оценивается в \$ 1 097 млрд и это уже третий результат, поскольку Северная Америка опережает Китай в количественном спросе на более дешёвые региональные самолёты, но уступает в спросе на более дорогие УФ и ШФ ВС.



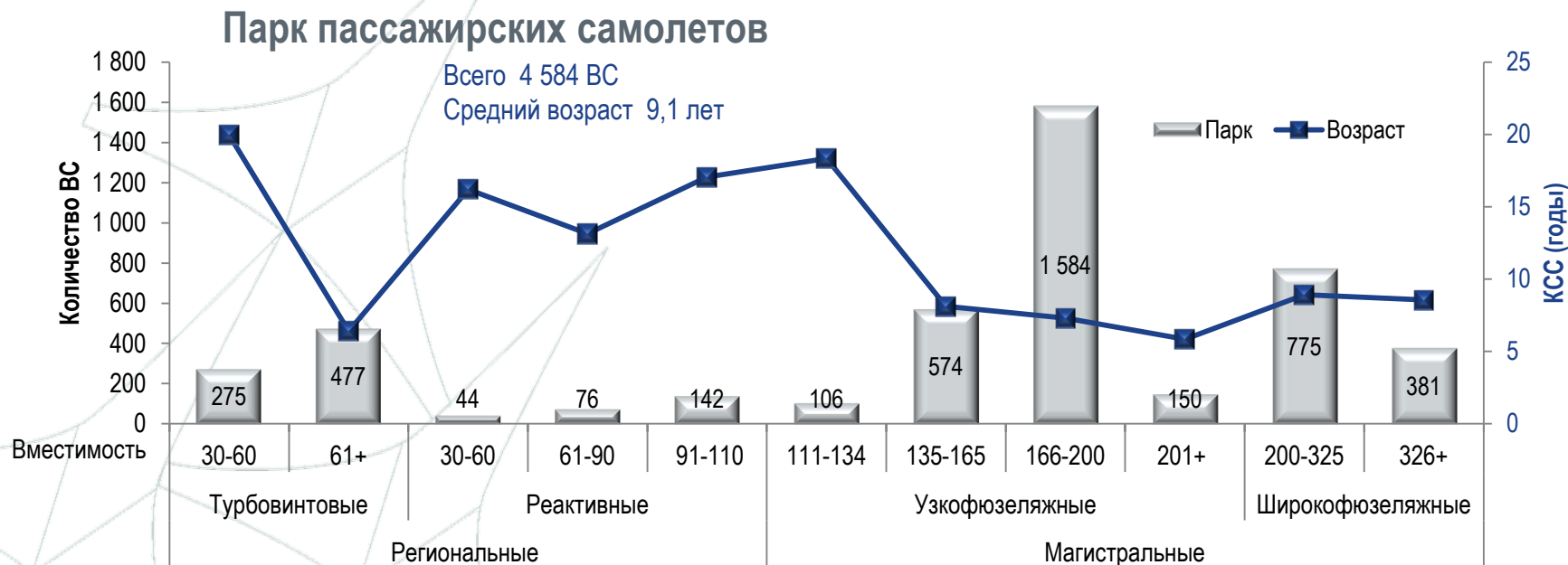
На вторичном рынке Китай почти нейтрален и чаще выступает в качестве донора.

Большую часть спроса составляют УФ ВС $\approx 6\,230$ (77% от общего количества и 65% в стоимостном выражении). Следующими по популярности будут ШФ ВС $\approx 1\,190$ (15% и 32% соответственно), затем РР ВС ≈ 590 (7,3% и 2,7%) и РТ ≈ 110 (1,3% и 0,2%).

Прогнозируемый спрос на 23% будет удовлетворён уже имеющимися заказами в количественном и на 24% в стоимостном плане.

Региональный обзор. Азиатско-Тихоокеанский регион

АТР*: региональный парк пассажирских самолетов



✈ Современный самолётный парк состоит из 4 584 ВС. Средний календарный срок службы самолёта — 9,1 года, что меньше среднемирового уровня (10,8). Больше половины (53%) численности парка составляют УФ ВС, 25% — ШФ ВС. Относительно велика доля РТ самолётов — 16,4% (среднемировой уровень 9,7%) и мала доля РР ВС — 5,7% (среднее по миру — 14,9%). РР самолёты являются самыми возрастными (15,8).

✈ В сравнении с Китаем распределение перевозок по дальности в регионе является более равномерным (у Китая больший акцент на маршруты до 4 тыс. км при провале с 4 до 7 тыс. км) и характеризуется существенно большим значением медианы 2 882 в 2017 и 2 787 в 2037 г.

✈ Несмотря на численное меньшинство в современном парке, 54,5% пассажирооборота авиакомпаний региона выполняется на ШФ ВС и лишь 43,2% — на УФ ВС. Однако мировая тенденция роста доли перевозок на УФ и сокращение аналогичной доли на ШФ также актуально для данного региона. В результате к 2026 г. доли перевозок на УФ и ШФ ВС сравняются, а к 2037 г. доля перевозок на УФ ВС возрастёт до 55,3%, в то время как аналогичная доля на ШФ ВС сократится до 43,0%.



Распределение перевозок по дальности



В странах АТР (без Китая) в 2017 г. проживало 2 707 млн человек, что составляет 35,9% всего земного населения (с Китаем +1418 млн = 4 125 млн или 54,7%), и это самый большой по численности населения регион мира. Среднегодовые темпы роста численности населения в течение прогнозного периода (0,8%) на 0,1 п.п. уступают среднемировым. В то же время темпы роста ВВП (3,2%) будут превосходить мировые (2,8%). Это приведёт к тому, что мировая доля ВВП региона за 20 лет увеличится с 19,7% до 21,3%, но будет существенно отставать от доли региона в мировой численности населения (35,4%). Доходы на душу населения увеличатся с уровня 0,55 до 0,60 от среднемирового.

В 2017 г. Азиатско-Тихоокеанский регион (без Китая) находился на третьем месте в мире по пассажирообороту. Ожидается, что за счет опережающих темпов роста перевозок в 2025 г. регион опередит Северную Америку, а в 2032 г. — Европу и станет лидером рейтинга. Мировая доля региона за 20 лет увеличится с нынешних 18,6% до 21,6%.

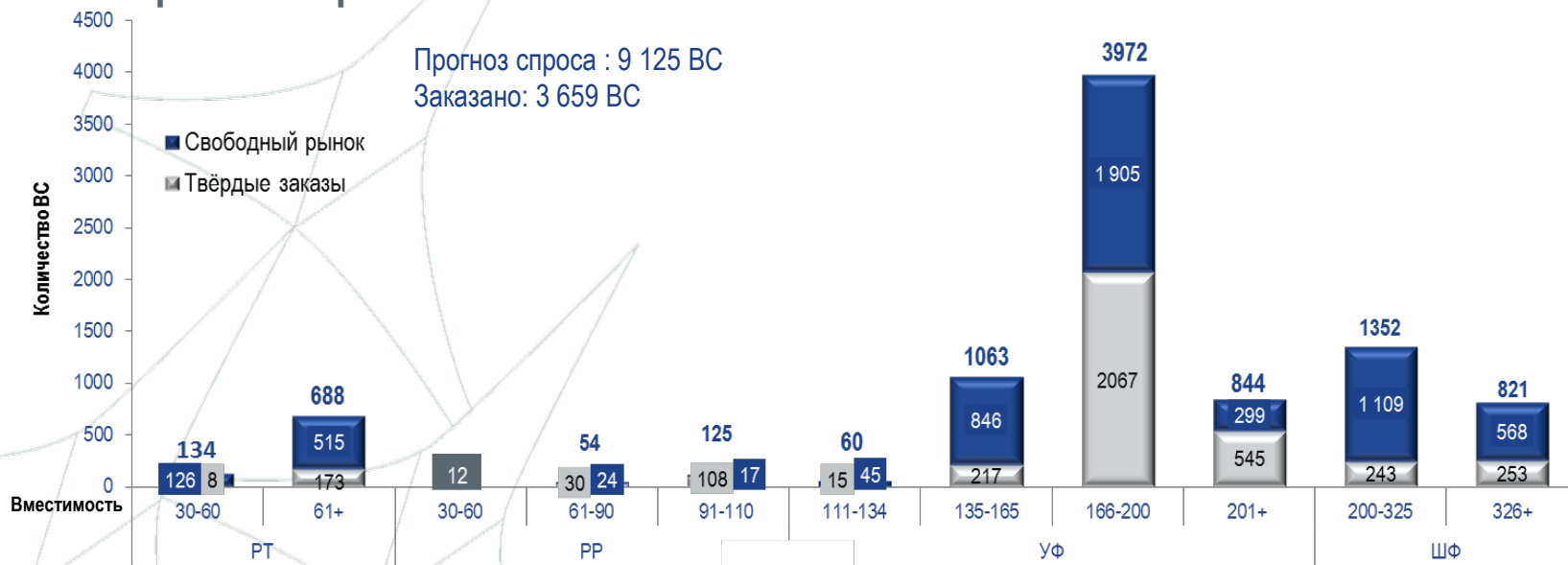
Из-за отставания в доходах на душу населения и его высокой численности авиамобильность жителей будет оставаться заметно ниже среднемирового уровня (0,52 в 2017 и 0,61 в 2037).

Региональный обзор. Азия и Тихоокеанский регион

АТР*: прогноз спроса на пассажирские ВС до 2037 года



Прогноз спроса на новые ВС



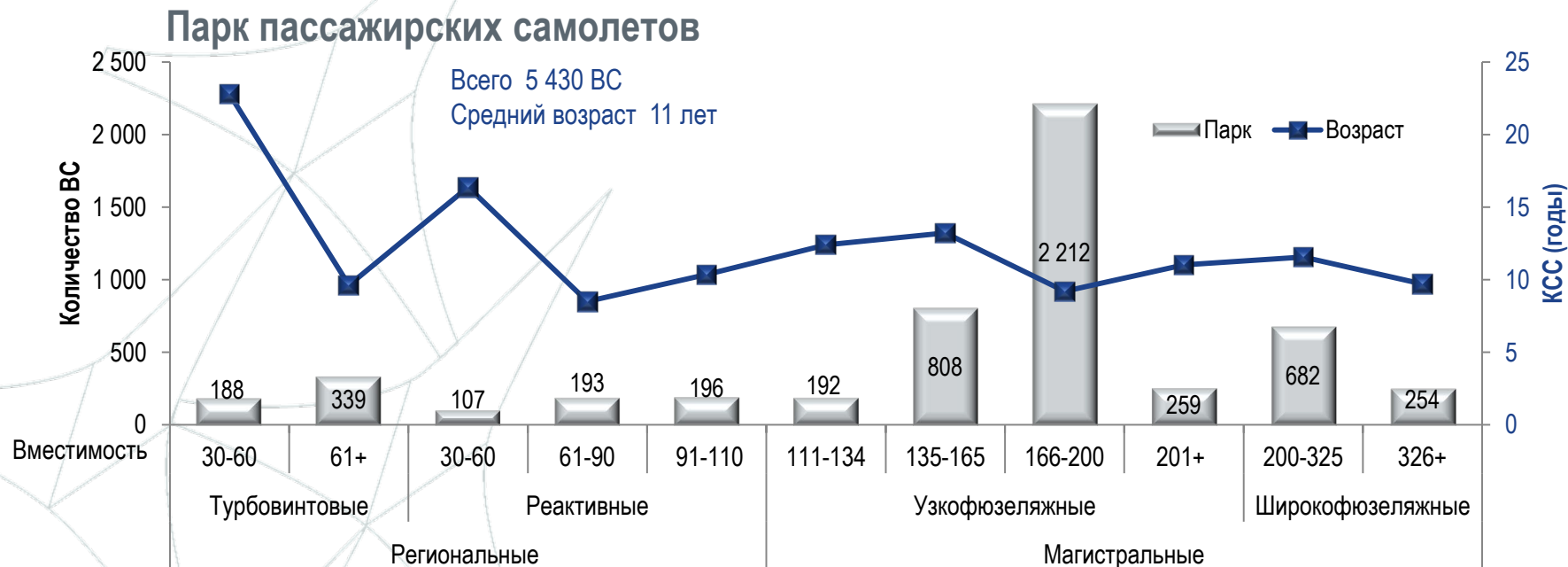
Авиакомпании региона за 20 лет приобретут 9 125 новых ВС, что больше показателей других регионов. Рынок продаж новых самолётов оценивается в \$1 430 млрд в каталожных ценах 2018 г. На 40% в количественном и на 37% в стоимостном выражении спрос будет удовлетворён имеющимися твёрдыми заказами.

Больше всего продаж ожидается на УФ самолёты группы вместимости 166-200 кресел, которых будет приобретено 3 970 единиц на сумму \$ 479 млрд. На 52% этих самолётов уже имеются твёрдые заказы. Более масштабные продажи самолётов этой группы вместимости ожидаются только в Европе (4 280).

Второй по численности спроса и стоимости новых ВС станет группа вместимости ШФ 200-325 кресел. Ожидается, что авиакомпании региона приобретут ≈1 350 таких самолётов на сумму \$367 млрд.

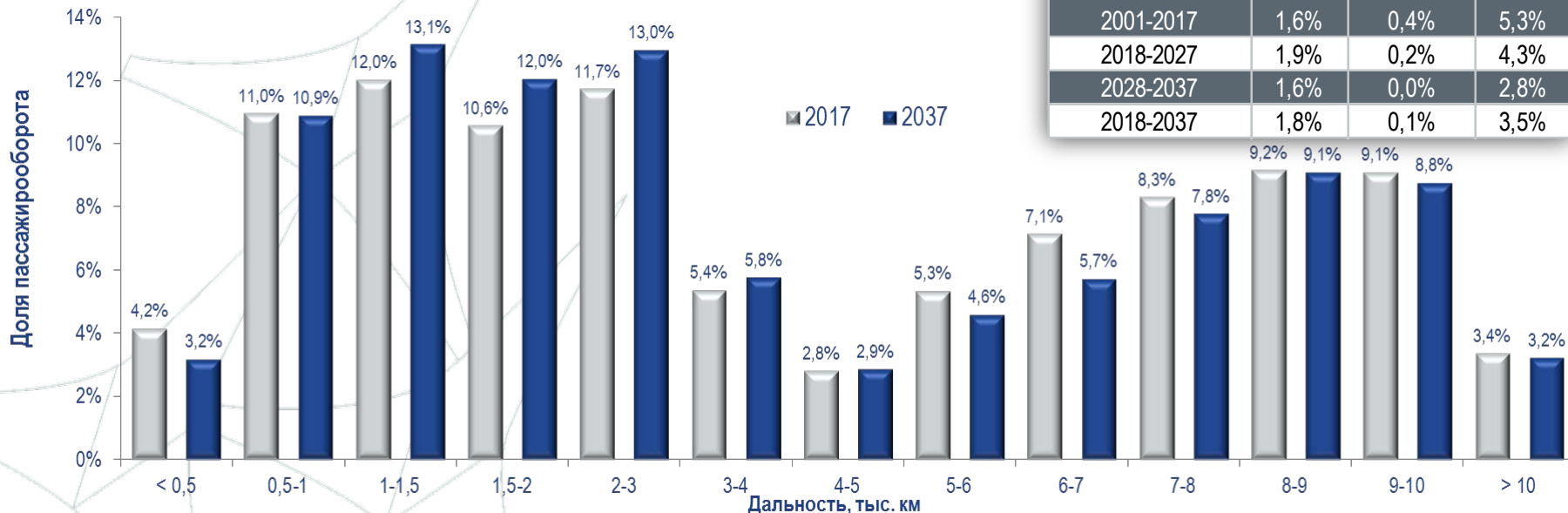
Характерной особенностью данного региона является высокий спрос на ШФ самолёты вместимостью более 325 кресел и РТ самолёты вместимостью более 60 кресел. При этом регион станет лидером в приобретении самолётов группы УФ 201+ ≈840 ВС (35% мирового спроса).

Имеющиеся заказы и поставки новых самолётов в 2018 г. покрывают 48% количественного спроса в классе УФ ВС, 23% — ШФ ВС, 22% — РТ и 72% — в классе PP. В целом уже заказано 40% предполагаемого количества новых пассажирских ВС для авиакомпаний региона.



- ✈ Современный парк региона состоит из 5 430 ВС (второе место в мире после Северной Америки), из которых 64% относится к классу УФ, 17% — ШФ, 9,7% — РТ и 9,1% — РР ВС. Средний календарный срок службы самолётов парка европейских компаний составляет 11,0 лет, что немного выше среднемирового уровня (10,8).
- ✈ Больше всего в парке УФ самолётов вместимостью 166-200 и 135-165 кресел и ШФ самолётов вместимостью 200-325 кресел. Доля перевозок на региональных самолётах у европейских компаний всё время снижается: в 2001 г. она составляла 9,2% (РР 7,1%, а РТ 2,1%), к 2017 г. уменьшилась до 3,3% (РР 2,3% и РТ 1,0%). В прогнозном периоде сокращение доли региональных перевозок сохранится, но его темпы уменьшатся: в 2037 г. на долю перевозок на РР ВС будет приходиться 1,3%, а на долю РТ ВС — 0,6%. Эффект сокращения доли перевозок на региональных самолётах в Европе частично объясняется замещением авиаперевозок на коротких дистанциях перевозками на альтернативных видах транспорта.

Распределение перевозок по дальности



Среднегодовые значения темпов роста

Период	ВВП	Население	ПКМ
2001-2017	1,6%	0,4%	5,3%
2018-2027	1,9%	0,2%	4,3%
2028-2037	1,6%	0,0%	2,8%
2018-2037	1,8%	0,1%	3,5%

В 2017 г. доля Европы в мировой численности населения составляла 8,3%. Ожидаемые темпы роста численности населения Европы (0,1%) малы по сравнению со среднемировыми (0,9%) и в этой связи к 2037 г. её доля сократится до 7,1%.

Темпы роста ВВП (1,8%) и темпы роста пассажирооборота (3,5%) в регионе ниже среднемировых (2,8 и 4,6% соответственно), что достаточно характерно для регионов с развитой экономикой и авиаперевозками.

Европа является регионом с одним из самых высоких уровней дохода на человека (2,85 раза от среднемирового в 2017 г.). Это позволяет европейцам заметно опережать по уровню авиамобильности среднемировые показатели в 3,3 раза, что наряду с доходами на душу населения, является вторым показателем в мире после Северной Америки.

Распределение перевозок по дальности имеет выраженный двухмодальный вид: величина первой моды в прогнозном периоде будет расти, а второй – сокращаться. В результате значение медианы распределения заметно сократится с 3 108 до 2 830 км. Сравнивая европейское распределение по дальности со среднемировым, заметны большие доли перевозок на дальностях 6-10 тыс. км и относительно малые доли перевозок на самых больших дальностях (>10 тыс. км).

В 2017 г. Европа обогнала Северную Америку и стала в лидером мирового рейтинга по выполненному пассажирообороту. Ожидается, что регион будет удерживать эту позицию до 2032 г., когда на первое место переместится АТР (без Китая).

Прогноз спроса на новые ВС

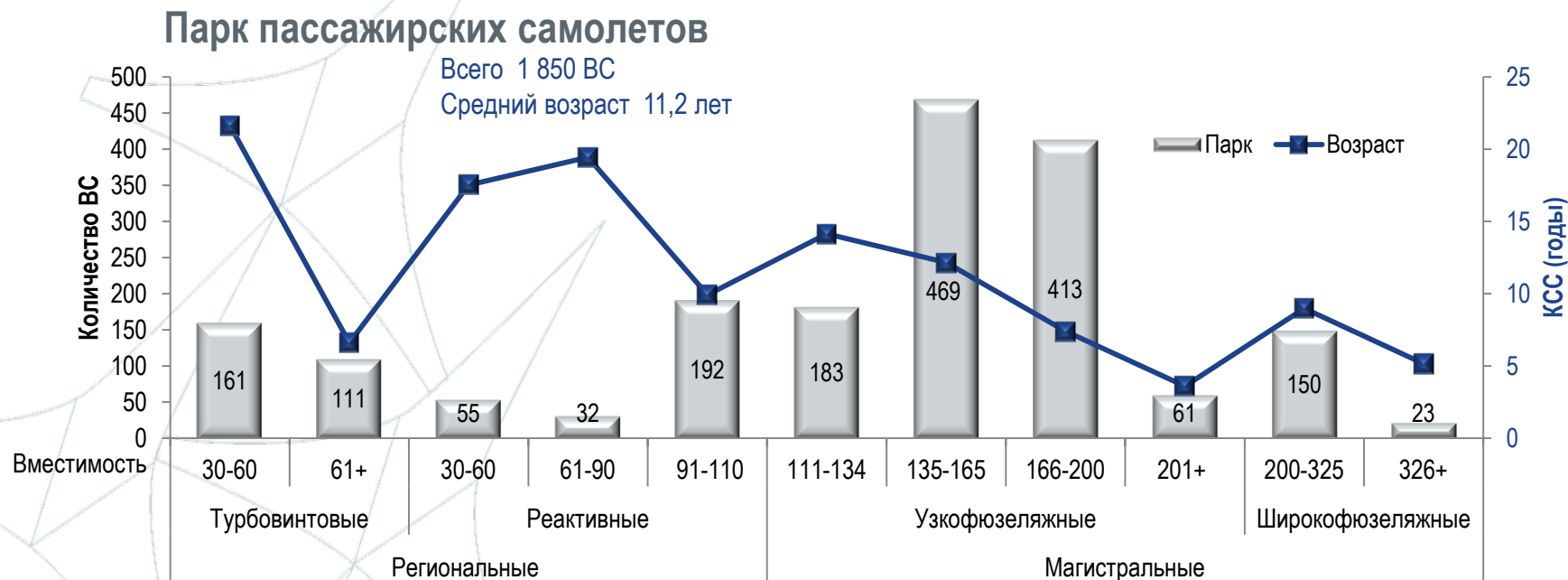


Ещё в начале века доля перевозок на ШФ ВС была почти в два раза больше доли перевозок на УФ ВС (59% и 32%). Но соотношение быстро менялось: доля УФ возрастала, а доля ШФ сокращалась. В период с 2010 по 2013 гг. доли перевозок на самолётах этих классов примерно сравнялись на уровне 47%, но затем изменения продолжились и к 2017 г. доля УФ увеличилась до 51%, а доля ШФ сократилась до 45,7%. В прогнозном периоде тенденция сохранится и к 2037 г. доля перевозок на УФ ВС вырастет до 59,9%, а доля ШФ уменьшится до 38,1%.

Большой объём перевозочной работы и более частая замена парка обусловят высокий спрос в регионе на новые самолёты в количестве 8 720 единиц на сумму \$1 256 млрд. Больше всего будет приобретено УФ самолётов ≈6 380 (73% от общего количества и 62% от его стоимости). При этом в классе УФ ВС регион станет лидером мирового рейтинга продаж новых самолётов. Самыми востребованными будут УФ самолёты на 166-200 кресел (4 280 ВС, треть из которых уже заказана). Второй по востребованности будет группа вместимости УФ 135-165 кресел: самолётов будет приобретено ≈1 180 единиц. И третьими по популярности будут самолёты ШФ 200-325 кресел (≈930 ВС). Отмечается также высокий спрос в регионе на УФ самолёты вместимости 201+ ≈830 ВС (34% от мирового спроса).

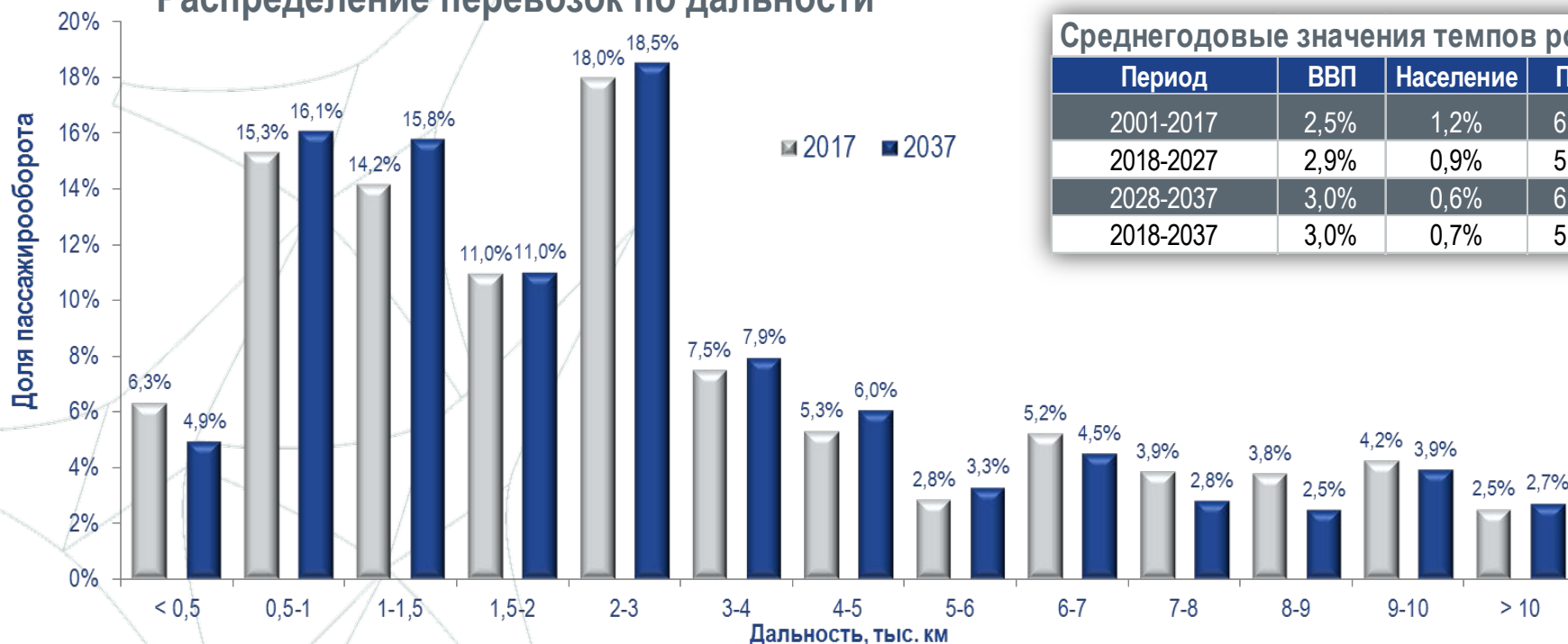
Имеющиеся твёрдые заказы покрывают 28% количественного спроса, причём в классах региональных самолётов доля заказов относительно мала (4% в РТ и 11% в РР), а в классах магистральных самолётов она выше (УФ 32% и ШФ 25%).

На вторичном рынке авиатехники Европа является лидером среди регионов-доноров, и это характерно для всех классов ВС.



- ✈ Всего в самолётном парке региона — 1 850 ВС (7% мирового парка). Средний календарный срок службы — 11,2 года. Самые «возрастные» — РТ (15,5), самые «молодые» — ШФ ВС (8,5).
- ✈ Одной из особенностей региона является относительно высокая доля в современном парке РТ самолётов (14,7%) и малая доля ШФ самолётов (9,4%) по сравнению со среднемировыми значениями (9,7% и 17,3% соответственно). Это объясняется большей по сравнению со среднемировым распределением долей перевозок на дальностях до 1 тыс. км (21,6% и 14,4% соответственно) и меньшей долей перевозок на дальности более 5 тыс. км (22,5% и 33,2%).
- ✈ В 2017 г. 67,7% пассажирооборота выполнялось на УФ ВС и 25,7% — на ШФ ВС. К концу прогнозного периода доля перевозок на УФ ВС увеличится до 78%, а доля перевозок на ШФ ВС уменьшится до 18,4%. Суммарная доля перевозок на региональных самолётах сократится с 6,6% до 3,6%.
- ✈ На вторичном рынке продаж авиатехники регион выступает чаще как покупатель, приобретая на нём до 15% своего самолётного парка.

Распределение перевозок по дальности

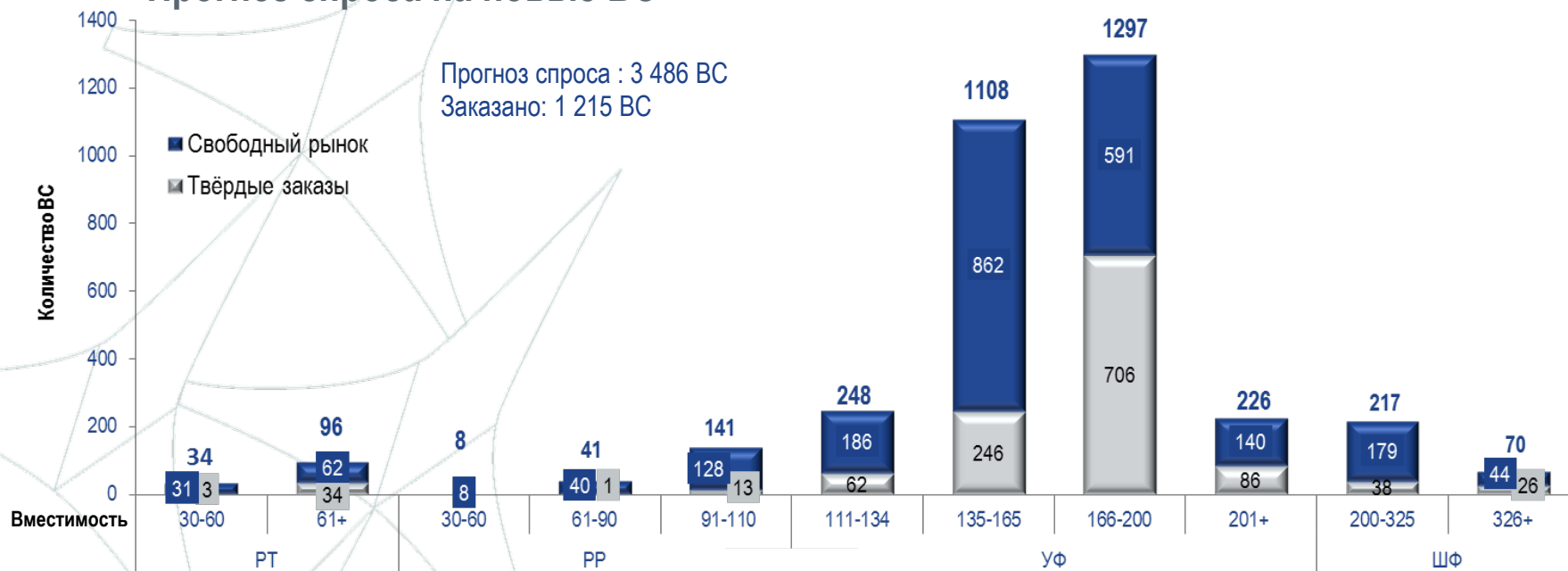


Среднегодовые значения темпов роста

Период	ВВП	Население	ПКМ
2001-2017	2,5%	1,2%	6,3%
2018-2027	2,9%	0,9%	5,9%
2028-2037	3,0%	0,6%	6,0%
2018-2037	3,0%	0,7%	5,9%

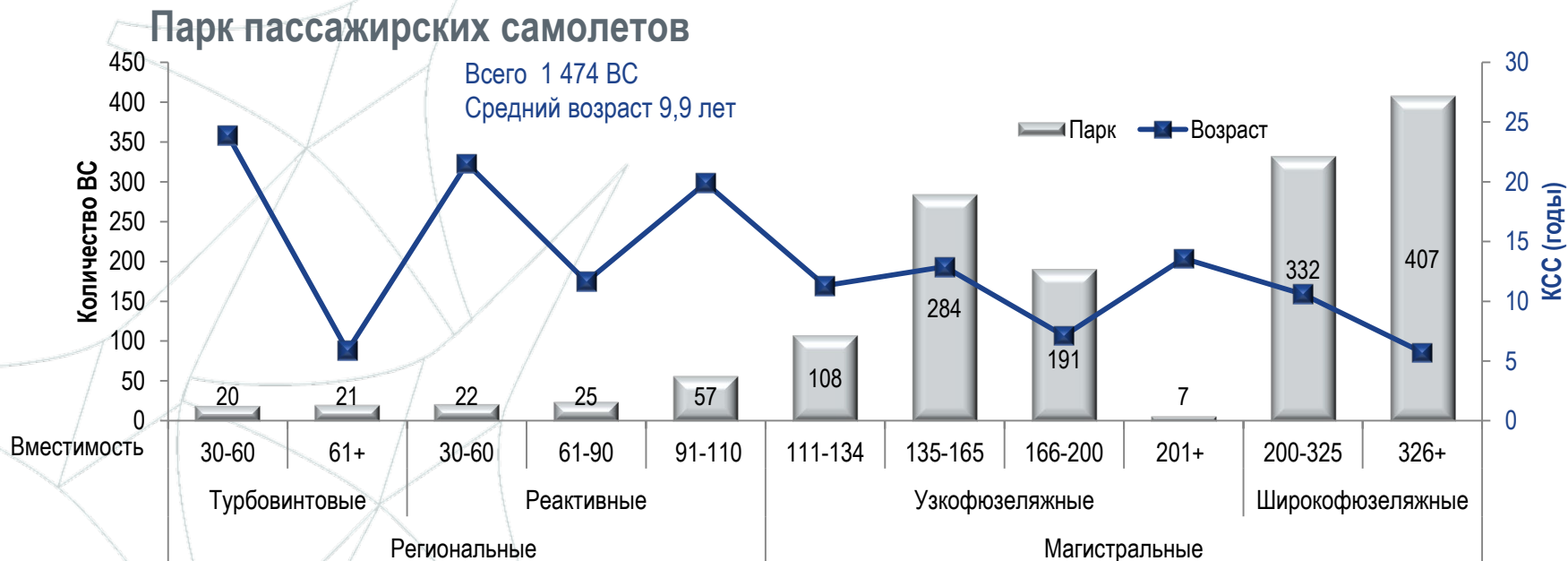
- ✈ Регион не относится к лидерам ни по объёму достигнутого ВВП, ни по выполняемому пассажирообороту. Его мировая доля по численности населения больше, чем доли в мировом ВВП и в мировых перевозках, что характерно для относительно слаборазвитых регионов. Но темпы роста ВВП (3,0%) и пассажирооборота (5,9%) в регионе превышают среднемировой уровень (2,8% и 4,6% соответственно), что даёт основание считать его развивающимся.
- ✈ Доходы на душу населения и авиамобильность жителей за 20 лет увеличатся с 0,86 и 0,6 до 0,9 и 0,8 от среднемирового уровня соответственно.
- ✈ Медиана распределения перевозок 2017 г. по дальности имела достаточно низкое значение (2 181) (в целом по миру 2 778).
- ✈ Меньшее значение медианы только у Китая. Ожидается, что к концу прогнозного периода медиана распределения уменьшится до 2 120 км, т.е. на 2,8%.

Прогноз спроса на новые ВС



Ожидается, что в течение прогнозного периода авиакомпании региона приобретут 3 490 новых пассажирских ВС, из которых 83% относятся к классу УФ ВС, 8% — ШФ, 5% — PP и 4% — РТ. Несмотря на то, что доля региона в мировом количественном спросе составляет всего 4,7%, в мировом спросе на УФ ВС доля региона заметно выше — 9,7%. В целом 35% ожидаемого спроса уже оформлено твёрдыми заказами, причём если в классе УФ ВС имеются твёрдые заказы на 38% ожидаемого спроса, то в классе PP ВС — только 7%.

Наиболее востребованными группами вместимости будут УФ 166-200 ($\approx 1\,300$ ВС) и УФ 135-165 ($\approx 1\,110$). Степень покрытия спроса твёрдыми заказами в этих группах вместимости составляет 54% и 22% соответственно.



Половина всего парка составляют ШФ, 40% — УФ, 7% — РР и 3% — РТ ВС. Самыми «молодыми» в нынешнем парке ВС являются ШФ самолёты старшей группы вместимости (5,7 лет), эта же группа вместимости является и самой многочисленной во всём в самолётном парке.

Пассажирооборот, выполняемый на ШФ ВС, в 4,5 раза превышает пассажирооборот на УФ ВС. Тенденции изменения долей перевозок на УФ и ШФ ВС совпадают с общемировыми: сокращение доли на ШФ (с 81,2% до 79,1% и рост доли УФ с 18,0% до 20,6%). Доля пассажирооборота на региональных ВС сократится с 0,8% до 0,4%, главным образом за счёт РР, т.к. доля перевозок на РТ ВС ≈ 0,1% во всём прогнозном периоде.

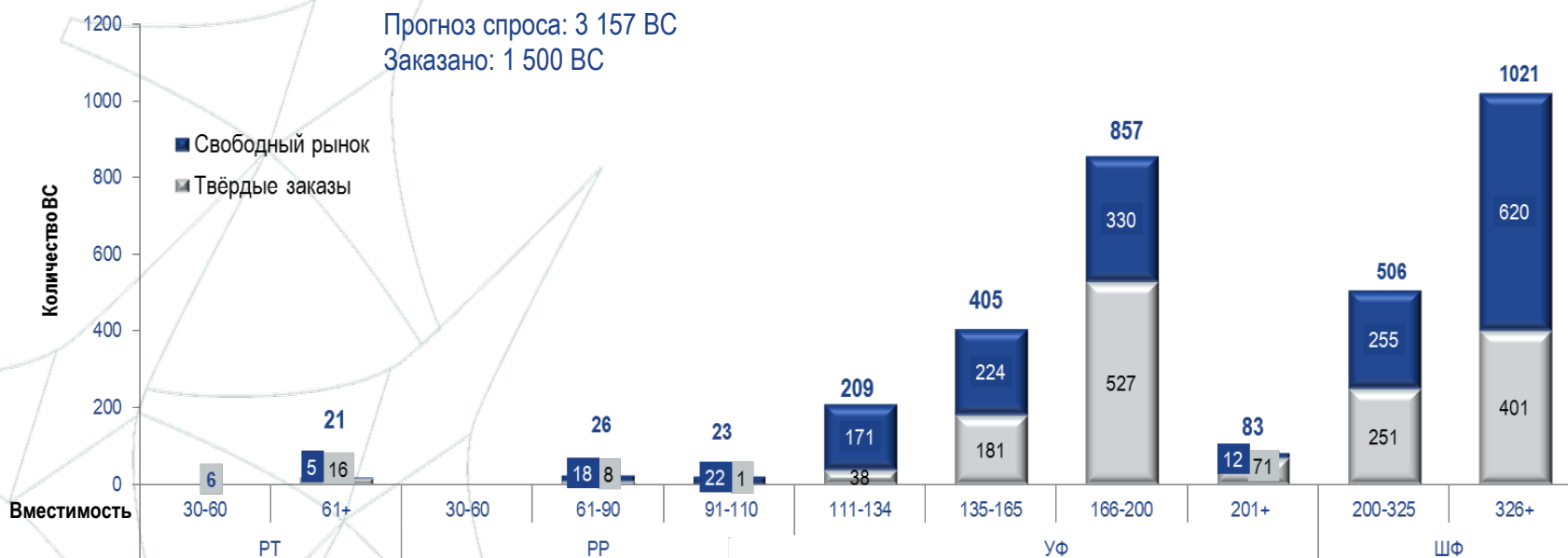
Распределение перевозок по дальности



✈ Мировая доля региона в численности населения и уровне ВВП примерно совпадают (3,3%), что характеризует средний уровень развития экономики. Темпы роста численности населения (1,4%) и ВВП (3,4%) выше среднемировых (0,9% и 2,8% соответственно). В итоге к 2037 г. доля региона в мировом ВВП и мировой численности населения увеличится до 3,7%.

✈ Регион Ближнего Востока отличается от других регионов из-за специфики спроса на перевозки. Так, в регионе успешно воплощается хабовый принцип организации перевозок через собственные крупнейшие аэропорты, выигрышно расположенные между Европой и Азией.. Доля региона в мировом пассажирообороте аномально высока (9,3% в 2017 и 11,8% в 2037). В 2017 г. по уровню авиамобильности регион находился на третьем месте — 2,8 от среднемирового (после Сев. Америки — 4,76 и Европы — 2,84), в 2037 г. переместится на второе место (3,22, у Сев. Америки станет 3,37). При этом, в 2037 г. максимум пассажирооборота будет выполняться на маршрутах с дальностью более 10 тыс. км.

Прогноз спроса на новые ВС



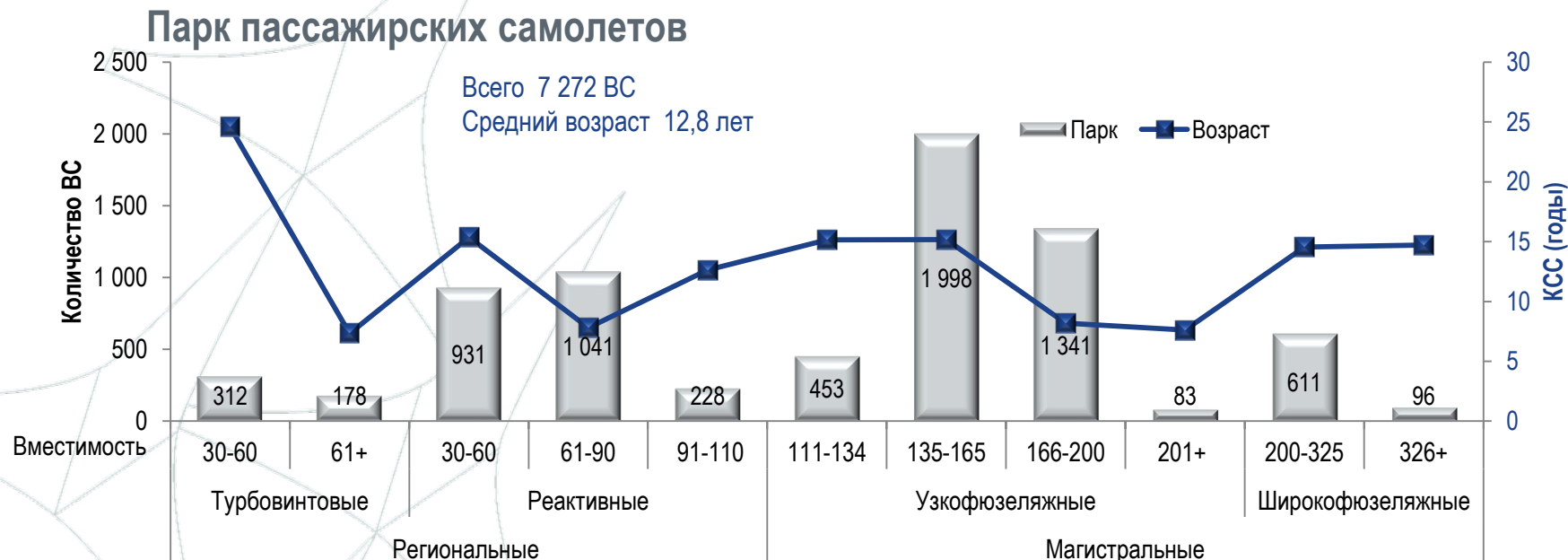
✈️ Общий спрос на новые пассажирские самолёты оценивается в $\approx 3\ 160$ ВС или \$ 725 млрд. Ожидается, что в течение прогнозного периода 48% количественного спроса придется на ШФ ВС.

✈️ Количественный спрос на новые УФ самолёты ($\approx 1\ 550$ ВС) немного превзойдёт спрос на ШФ ВС ($\approx 1\ 530$ ВС). При этом в стоимостном выражении 75% рынка региона составят продажи ШФ ВС. Одновременно, спрос на новые региональные самолёты невелик и оценивается ≈ 30 ВС.

✈️ Самыми востребованными у авиакомпаний региона группами вместимости станут ШФ 326+ и УФ 166-200 (1 020 и 860 ВС соответственно). Продажи самолётов ШФ 326+ обеспечат больше половины суммарной стоимости продаж в регионе.

✈️ Авиакомпании региона обеспечат 56% мирового количественного спроса в группе сверхбольших самолётов (≈ 350 ВС вместимостью >425 кресел).

✈️ Имеющиеся твёрдые заказы покрывают 48% количественного и 44% стоимостного спроса региона на новые пассажирские самолёты.



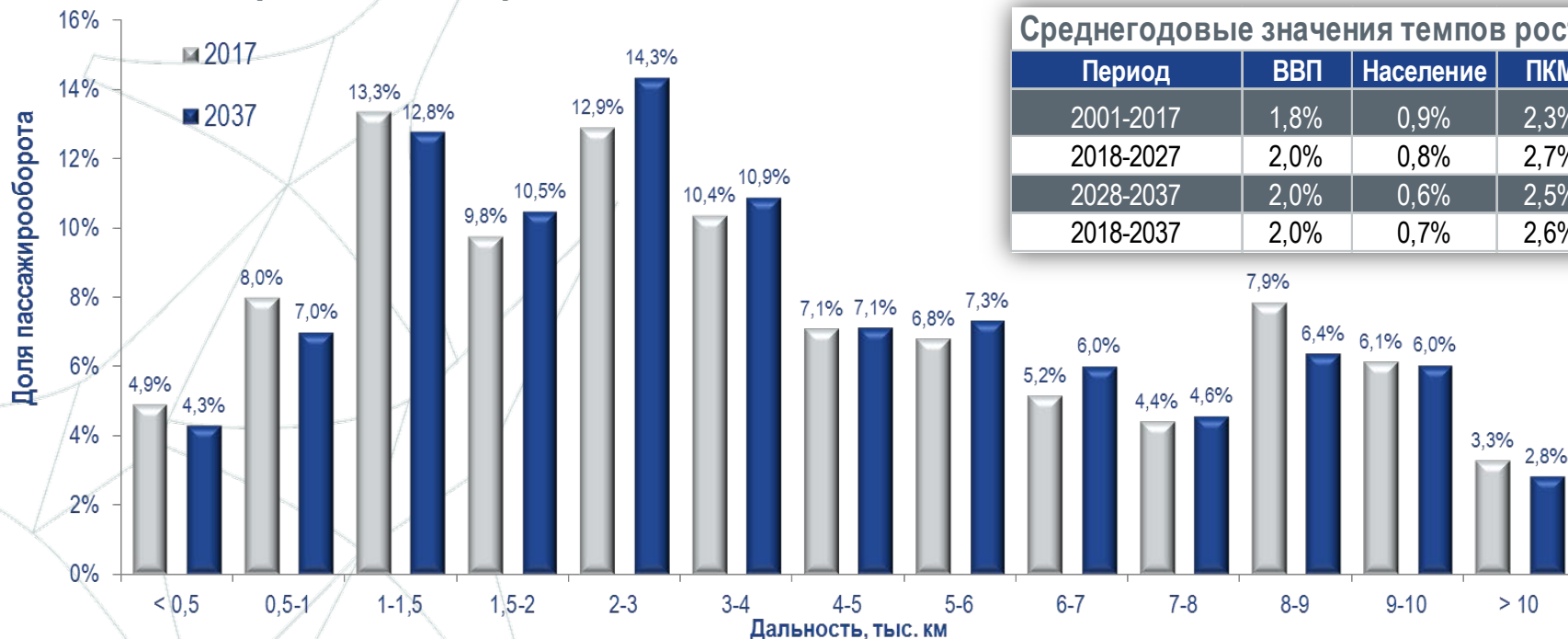
Самолётный парк 2017 г., состоящий из 7 272 ВС, был самым многочисленным в мире. Однако средний календарный срок службы парка (12,8 лет) на два года превышал среднемировое значение. Характерной особенностью региона является большая доля перевозок, выполняемая на региональных реактивных самолётах, равная 9,3% в 2017 (при среднемировом уровне 3,6%). К концу прогнозного периода доля перевозок на РР сократится до 8% (в мире — до 2,4%).

В регионе сосредоточено 56% мирового парка региональных реактивных самолётов, а в младших группах вместимости РР ВС (30-60 и 61-90 кресел) 67% и 71% соответственно.

К концу прогнозного периода из нынешнего парка региона «на крыле» останется ~ 1 730 ВС, т.е. 24%.



Распределение перевозок по дальности



Среднегодовые значения темпов роста

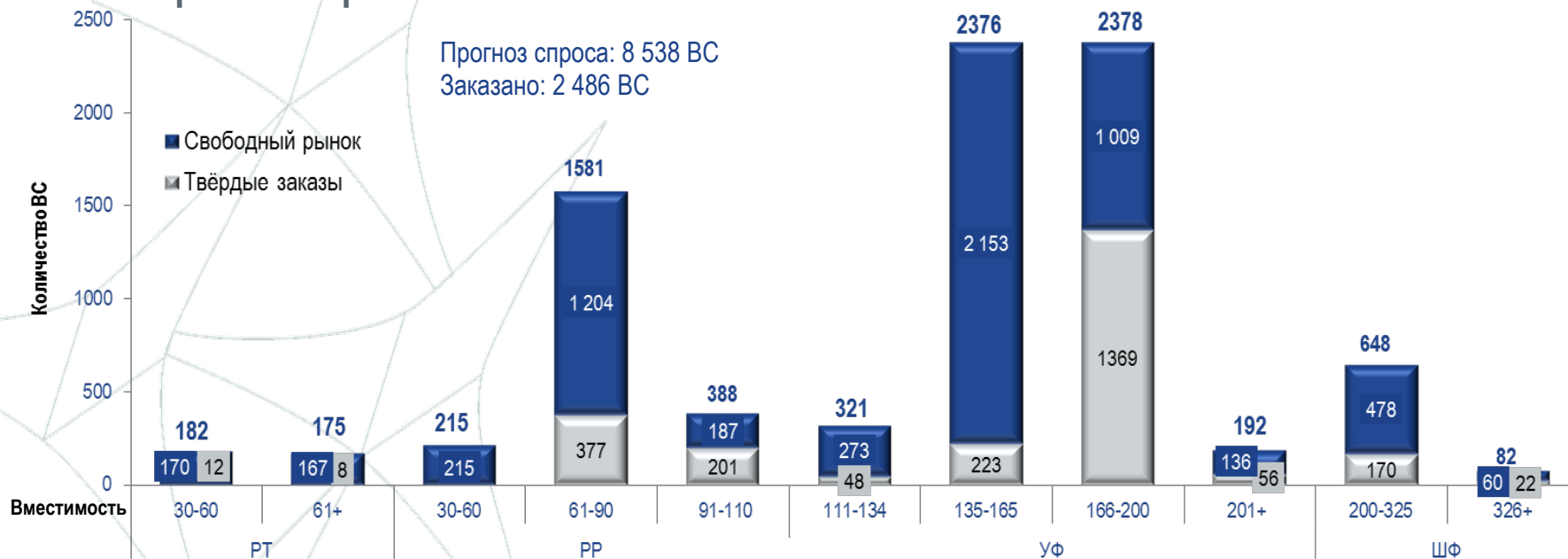
Период	ВВП	Население	ПКМ
2001-2017	1,8%	0,9%	2,3%
2018-2027	2,0%	0,8%	2,7%
2028-2037	2,0%	0,6%	2,5%
2018-2037	2,0%	0,7%	2,6%

По уровню мирового ВВП Северная Америка в 2017 г. уступала только Европе. Темпы роста ВВП региона ниже среднемировых и к концу прогнозного периода его обгонит быстрорастущий АТР (без Китая). Но по уровню доходов на душу населения Северная Америка останется безусловным лидером мирового рейтинга: к концу прогнозного периода Европа (2 место рейтинга) даже не достигнет уровня Северной Америки в 2017 г.

В 2017 г. регион утратил мировое лидерство по пассажирообороту (нынешний лидер — Европа), но по авиамобильности населения он будет оставаться на первом месте в мире в течение всего прогнозного периода.

Значение медианы распределения перевозок по дальности (2 642 км) близко к среднемировому уровню (2 778 км) и увеличится за 20 лет на 5,2% до нынешнего среднемирового значения (сам среднемировой уровень уменьшится на 1,3% до 2 742 км).

Прогноз спроса на новые ВС

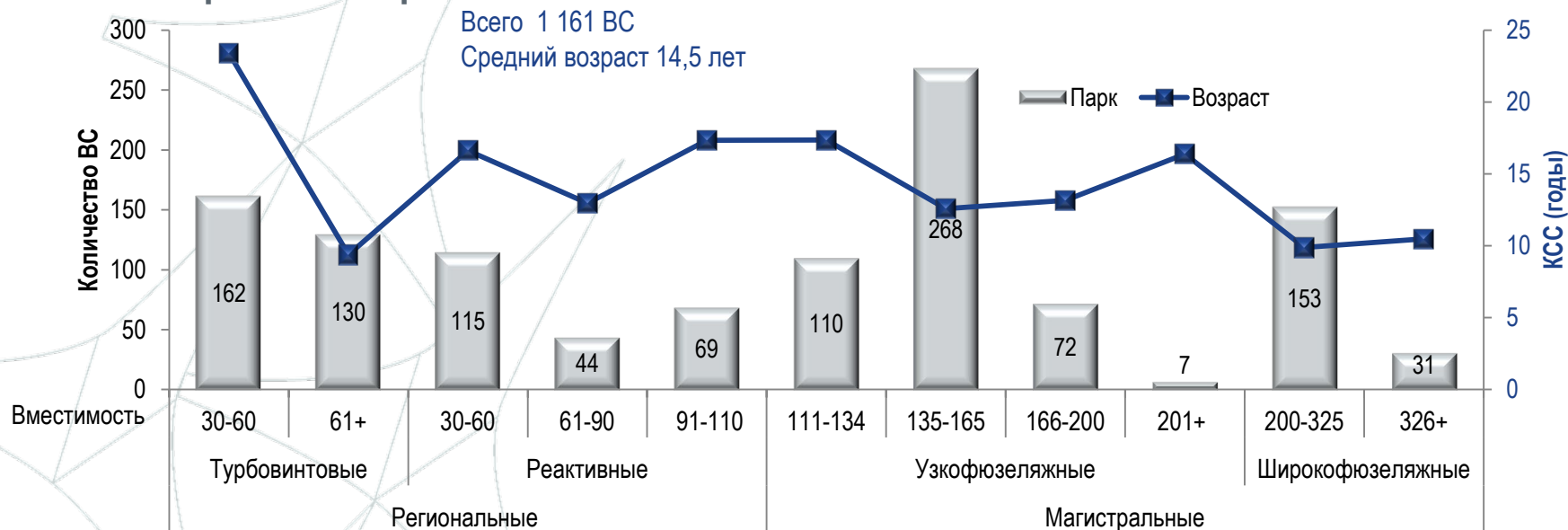


Общий спрос на новые самолёты в регионе оценивается в ≈8 540 ВС или \$909 млрд, что соответствует мировой доле 19,6% (3 место в рейтинге) в количественном и 14,7% (4 место в рейтинге) в стоимостном выражении. Имеющиеся твёрдые заказы покрывают 29% регионального спроса в количественном выражении и 32% в стоимостном. Наибольшей популярностью будут пользоваться УФ самолёты вместимостью 135-165 и 166-200 кресел (≈2380 в каждом из этих сегментов).

- ✈ Характерной особенностью региона является аномально высокий спрос на РР самолёты вместимостью 61-90 кресел в количестве 1580 ВС, что составляет 74% всей мировой потребности в самолётах этой группы вместимости.
- ✈ Спрос на ШФ ВС в количестве 730 единиц на 89% будет связан с самолётами младшей группы вместимости (до 325 кресел).



Парк пассажирских самолетов



- ✈ Доля Африки в современном мировом парке составляет 4,4%
- ✈ Парк региона состоит из 1 161 самолета, из которых только 39% относятся к классу УФ ВС (в мире 58%).
- ✈ Доля региональных самолетов в современном парке сравнительно велика (РТ 25% и РР 20% при среднемировых значениях 10% и 15% соответственно).
- ✈ Африка относится к одному из двух регионов-исключений, в котором в прогнозном периоде будет наблюдаться рост доли перевозок на ШФ ВС (с 50,5% до 53,4% на фоне стагнации доли перевозок на УФ ВС ≈41,3%). Отметим, что абсолютное значение доли перевозок на ШФ превышает аналогичную долю на УФ ВС, как и у авиакомпаний Ближнего Востока.
- ✈ Ещё одной отличительной чертой региона является высокая доля перевозок на РТ ВС (2,5% при среднемировом уровне 0,9%).

Распределение перевозок по дальности



Среднегодовые значения темпов роста

Период	ВВП	Население	ПКМ
2001-2017	4,3%	2,5%	5,4%
2018-2027	3,6%	2,4%	4,7%
2028-2037	3,3%	2,1%	4,4%
2018-2037	3,5%	2,3%	4,6%

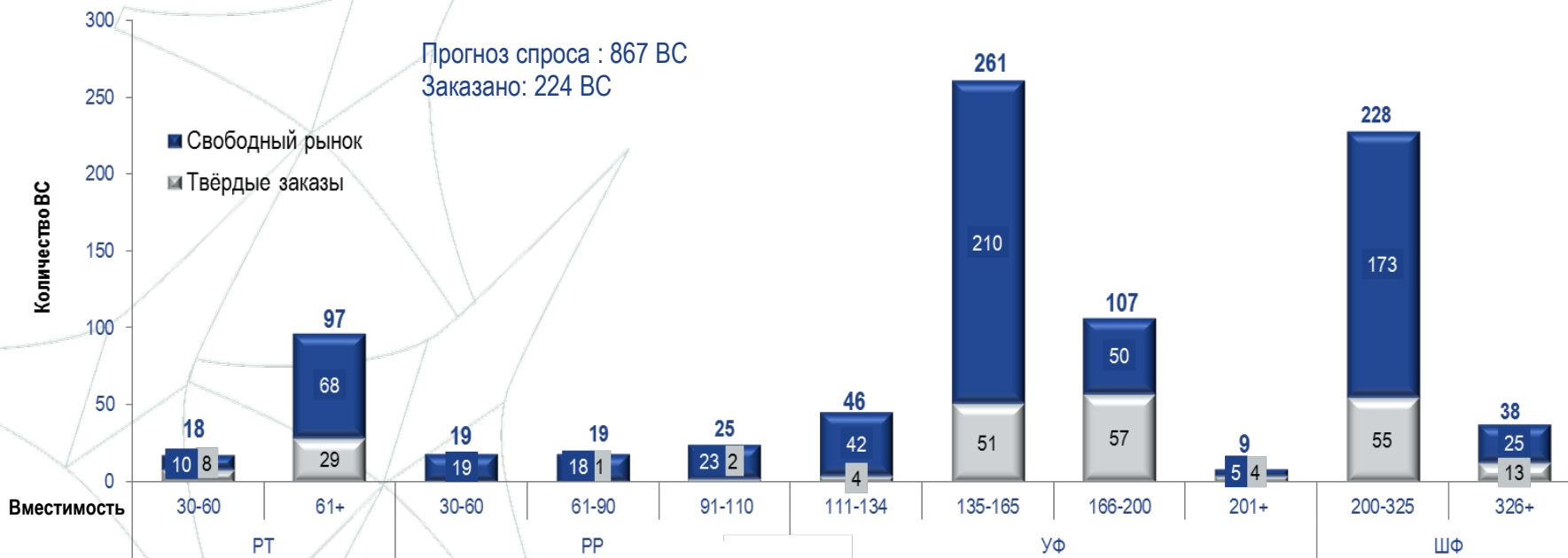
Одним из немногих рейтингов, в котором регион находится в числе лидеров, является численность населения, где он занимает третью позицию после АТР (без Китая) и Китая. В 2017 г. в Африке проживало 16,6% населения Земли. Темпы роста численности населения региона будут самыми высокими в мире (2,3%, среднее по миру — 0,9%), благодаря чему уже в 2023 г. регион обгонит Китай. В 2037 г. доля региона в мире увеличится до 21,7%.

По уровню доходов на душу населения и авиамобильности регион занимает последнее место (18% и 13% от среднемировых уровней 2017 г. соответственно). Несмотря на то, что темпы роста ВВП выше среднемировых, а темпы роста пассажирооборота совпадают со среднемировыми, доходы на душу населения и авиамобильность уменьшатся до 16% и 10% от среднемировых значений соответственно, главным образом из-за роста числа жителей.

Распределение пассажирооборота по дальности характеризуется достаточно высоким значением медианы: 3 107 км в 2017 г. и 3 103 км в 2037 г. (больше только у авиакомпаний Ближнего Востока и Европы).



Прогноз спроса на новые ВС



Регион характеризуется высокой активностью на вторичном рынке, откуда приходит 41% всех приобретаемых самолётов. Спрос на новые самолёты в регионе оценивается в 870 ВС или \$130 млрд, что соответствует мировой доле 2,0% в количественном и 2,1% в стоимостном выражении. Имеющиеся твёрдые заказы покрывают 26% регионального спроса в количественном выражении и 28% в стоимостном. Наибольшей популярностью будут пользоваться УФ самолёты вместимостью 135-165 и ШФ самолёты на 200-325 кресел (≈260 и 230 ВС соответственно).

Больше всего будет продано УФ ВС ≈420, что составляет 49% от общего спроса (в среднем по миру доля УФ 68%). Спрос на ШФ ВС оценивается в 270 ВС (31% при среднемировом уровне 18%). Особенность региона — большая доля спроса на РТ ВС — 115 самолетов или 13% (в мире 5%). Спрос на РР ВС прогнозируется в количестве ≈60 самолётов (7% при среднемировом уровне 9%)



Мировой парк самолетов по состоянию на конец 2017 года (ВС)

Вместимость / класс ВС	Мир в целом	Африка	АТР без Китая	СНГ без РФ	Европа	Лат. Америка	Бл. Восток	Сев. Америка	Китай	Россия
30-60 РТ	1 294	162	275	46	188	161	20	312	28	102
61+ РТ	1 282	130	477	4	339	111	21	178	0	22
30-60 РР	1 384	115	44	30	107	55	22	931	16	64
61-90 РР	1 476	44	76	4	193	32	25	1 041	36	25
91-110 РР	1 083	69	142	46	196	192	57	228	78	75
111-134 УФ	1 601	110	106	39	192	183	108	453	293	117
135-165 УФ	5 794	268	574	75	808	469	284	1 998	1 098	220
166-200 УФ	7 355	72	1 584	74	2 212	413	191	1 341	1 314	154
201+ УФ	659	7	150	12	259	61	7	83	30	50
200-325 ШФ	3 273	153	775	26	682	150	332	611	477	67
326+ ШФ	1 313	31	381	3	254	23	407	96	64	54
Всего	26 514	1 161	4 584	359	5 430	1 850	1 474	7 272	3 434	950



Спрос на новые пассажирские самолёты в период 2018-2037 гг.

Вместимость / класс ВС	Мир в целом	Африка	АТР без Китая	СНГ без РФ	Европа	Лат. Америка	Бл. Восток	Сев. Америка	Китай	Россия
30-60 РТ	649	18	134	25	84	34	6	182	106	60
61+ РТ	1 544	97	688	10	417	96	21	175	2	38
30-60 РР	312	19	12	6	25	8	0	215	5	22
61-90 РР	2 143	19	54	17	147	41	26	1 581	220	38
91-110 РР	1 546	25	125	56	279	141	23	388	369	140
111-134 УФ	1 363	46	60	26	94	248	209	321	289	70
135-165 УФ	8 876	261	1 063	72	1 176	1 108	405	2 376	2 083	332
166-200 УФ	17 051	107	3 972	76	4 277	1 297	857	2 378	3 691	396
201+ УФ	2 430	9	844	11	831	226	83	192	168	66
200-325 ШФ	5 010	228	1 352	59	926	217	506	648	991	83
326+ ШФ	2 735	38	821	2	463	70	1 021	82	196	42
Всего	43 659	867	9 125	360	8 719	3 486	3 157	8 538	8 120	1 287

Каталожная стоимость новых пассажирских самолётов, которые будут поставлены на рынок в период 2018-2037 гг., млрд долл США

Вместимость / класс ВС	Мир в целом	Африка	АТР без Китая	СНГ без РФ	Европа	Лат. Америка	Бл. Восток	Сев. Америка	Китай	Россия
30-60 РТ	14	0,4	2,7	0,5	1,8	0,7	0,1	3,8	2,4	1,2
61+ РТ	47	3,0	21,1	0,3	12,8	2,9	0,6	5,4	0,0	1,2
30-60 РР	11	0,6	0,4	0,2	0,8	0,3	0,0	7,6	0,2	0,8
61-90 РР	99	0,9	2,6	0,8	7,0	2,0	1,2	72,1	10,4	1,9
91-110 РР	81	1,3	6,6	2,9	14,7	7,4	1,2	20,4	19,4	7,3
111-134 УФ	121	4,1	5,2	2,3	7,9	22,4	19,1	28,5	25,7	6,1
135-165 УФ	944	27,3	115,4	7,6	125,9	117,1	43,1	250,7	222,1	34,9
166-200 УФ	2 065	13,4	479,1	9,3	529,3	155,3	102,9	286,3	439,6	49,5
201+ УФ	339	1,3	118,1	1,6	115,6	31,6	11,6	26,6	23,4	9,2
200-325 ШФ	1 388	63,2	366,5	14,9	264,1	56,4	140,4	177,2	281,8	23,7
326+ ШФ	1 051	14,2	311,9	0,8	175,7	25,8	404,8	30,0	72,1	16,0
Всего	6 161	129,7	1 429,6	41,2	1 255,6	422,0	725,1	908,7	1 097,0	151,8

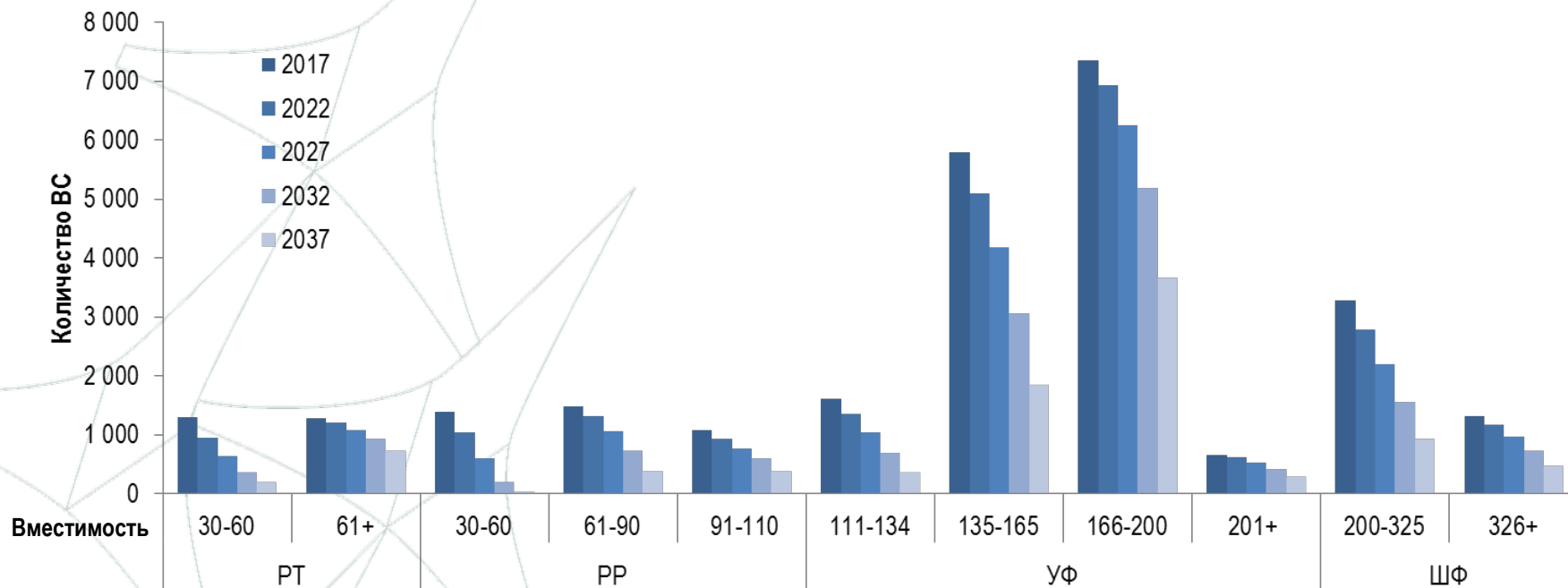


Доли регионов в совокупном спросе

Регионы мира	Все группы		Региональные				Магистральные			
	Все классы		Турбовинтовые		Реактивные		Узкофюзеляжные		Широкофюзеляжные	
	Шт	\$	Шт	\$	Шт	\$	Шт	\$	Шт	\$
АТР без Китая	20,9%	23,2%	37,5%	39,1%	54,6%	52,4%	21,5%	22,4%	28,1%	27,8%
Европа	20,0%	20,4%	22,8%	23,9%	14,8%	15,7%	21,0%	20,5%	19,7%	22,3%
Сев. Америка	19,6%	14,7%	16,3%	15,0%	11,3%	11,7%	20,0%	20,7%	17,9%	18,0%
Китай	18,6%	17,8%	5,9%	5,9%	5,0%	5,2%	17,7%	17,1%	15,3%	14,5%
Лат. Америка	8,0%	6,9%	5,2%	5,5%	4,8%	5,0%	9,7%	9,4%	9,4%	8,5%
Бл. Восток	7,2%	11,8%	4,9%	4,0%	4,7%	5,1%	5,2%	5,1%	3,7%	3,4%
Россия	2,9%	2,5%	4,5%	3,8%	2,0%	2,1%	2,9%	2,9%	3,4%	3,2%
Африка	2,0%	2,1%	1,6%	1,4%	1,6%	1,5%	1,4%	1,3%	1,6%	1,6%
СНГ без РФ	0,8%	0,7%	1,2%	1,3%	1,2%	1,3%	0,6%	0,6%	0,8%	0,6%
Мир (справочно)	100% (43 659 ВС)	100% (\$6 161 млрд)	100% (2 190 ВС)	100% (\$ 61 млрд)	100% (3 994 ВС)	100% (\$ 191 млрд)	100% (29 700 ВС)	100% (\$ 3 467 млрд)	100% (7 742 ВС)	100% (\$ 2 438 млрд)



График выбытия современного парка коммерческих самолетов



Остаток современного парка по годам прогнозного периода

Год прогноза	Всего	РТ		РР			УФ				ШФ	
		30-60	61+	30-60	61-90	91-110	111-134	135-165	166-200	201+	200-325	326+
2017	26 514	1 294	1 282	1 384	1 476	1 083	1 601	5 794	7 355	659	3 273	1 313
2022	23 373	947	1 202	1 043	1 309	925	1 354	5 101	6 932	611	2 788	1 161
2027	19 282	630	1 084	591	1 055	764	1 046	4 180	6 247	529	2 196	960
2032	14 419	368	926	187	718	595	686	3 057	5 178	416	1 555	733
2037	9 260	188	724	21	374	379	361	1 851	3 669	296	929	468



Сокращение	Трактовка
CRAF	Civil reserve air fleet
M&A	Сделки по слиянию и поглощению компаний
АТР	Азиатско-Тихоокеанский регион
Бл.Восток	Ближний восток
ВВП	Валовый внутренний продукт
ВС	Воздушное судно
ВТО	Всемирная торговая организация
КМ	Километры
КНР	Китайская народная республика
КСС	Календарный срок службы
ЛА	Латинская Америка
Млрд	Миллиард
ОАК	Объединенная авиастроительная корпорация
ПКМ	Пассажиры-километры
РР	Региональные реактивные самолеты
С.Америка	Северная Америка
СНГ	Содружество независимых государств
США	Соединенные Штаты Америки
ТКМ	Тонно-километры
Тыс	Тысячи
УФ	Узкофюзеляжные самолеты
ШФ	Широкофюзеляжные самолеты

При подготовке Обзора использовалась информация FlighGlobal Fleets Analyzer, ICAO Data Plus, IATA, IHS Markit, ООН, Транспортной Клиринговой Палаты, статкомитетов отдельных стран и других источников.

