

ОБЗОР РЫНКА

2017–2036



*Сначала неизбежно идут: мысль, фантазия, сказка,
а за ними шествует точный расчет.*

К. Э. Циолковский

СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ	1
РЫНОК АВИАПЕРЕВОЗОК	2
МИРОВОЙ ПАРК КОММЕРЧЕСКИХ САМОЛЕТОВ	6
РЫНОК ТУРБОВИНТОВЫХ САМОЛЕТОВ	10
РЫНОК УЗКОФЮЗЕЛЯЖНЫХ САМОЛЕТОВ ВМЕСТИМОСТЬЮ 61–120 КРЕСЕЛ	12
РЫНОК УЗКОФЮЗЕЛЯЖНЫХ САМОЛЕТОВ ВМЕСТИМОСТЬЮ БОЛЕЕ 120 КРЕСЕЛ	14
РЫНОК ШИРОКОФЮЗЕЛЯЖНЫХ ПАССАЖИРСКИХ САМОЛЕТОВ	16
РЫНОК ГРУЗОВЫХ САМОЛЕТОВ	18
РЫНОК БИЗНЕС-САМОЛЕТОВ	20
РЕГИОНАЛЬНЫЙ ОБЗОР	22
Россия	26
Страны СНГ (без России)	30
Китай	34
Азиатско-Тихоокеанский регион (без Китая)	38
Европа	42
Латинская Америка	46
Ближний Восток	50
Северная Америка	54
Африка	58
ПРИЛОЖЕНИЯ	62

ВВЕДЕНИЕ

Десятилетний опыт развития Публичного акционерного общества «Объединенная авиастроительная корпорация» в период современной России позволяет все более уверенно говорить об укреплении позиций Общества на глобальном рынке гражданских воздушных судов.

Объединив лучшие традиции и конструкторскую школу самолетостроителей всемирно известных компаний «Туполев», «Ильюшин» и «ОКБ им. А. С. Яковлева», современную практику «ГСС» и Корпорации «Иркут», Общество проделало большую работу по восстановлению в Российской Федерации конкурентоспособной отрасли гражданского авиастроения.

Важным шагом для реализации стратегических целей развития Корпорации является выход на рынок в 2011 г. современного 100-местного самолета Sukhoi Superjet. Семейство новых пассажирских самолетов пользуется постоянно возрастающим спросом на внешнем и внутреннем рынках. Положительные отзывы о надежности, экономической эффективности и высоких летных характеристиках приходят от эксплуатантов SSJ из стран СНГ, Западной Европы, Азии и Латинской Америки. Развитие программы SSJ достигло рубежа перехода к экономической эффективности производства.

К очевидным успехам в деятельности Корпорации прошедшего десятилетия можно отнести создание магистрального пассажирского самолета MC-21, первый испытательный полет которого состоялся 28 мая 2017 г. Проектирование и производство лайнера осуществляется в соответствии с мировыми стандартами и требованиями эффективной индустриальной модели. Корпорация через два года планирует начать поставки заказчикам самолетов данного семейства.

Особые усилия Корпорации направлены на совершенствование рыночных механизмов продаж новых воздушных судов. Совместно с ведущими лизинговыми компаниями, национальными и международными финансовыми институтами ОАК создаются максимально привлекательные условия

приобретения, лизинга, кредитования и обратного выкупа отечественных самолетов с гарантией их остаточной стоимости.

Процессы глобализации обеспечили возможность формирования эффективного международного сотрудничества при создании новых самолетов. В настоящее время несколько перспективных проектов ОАК в гражданской и военной сферах реализуются в рамках межгосударственной кооперации. В их числе и создание российско-китайского широкофюзеляжного пассажирского самолета, который Корпорация планирует вывести на рынок в следующем десятилетии. При этом, как ожидается, данный авиалайнер получит широкий доступ на рынки России и Китая, что позволит не только обеспечить достаточные стартовые объемы производства, но и лучшие финансовые условия приобретения и эксплуатации самолета в других странах.

В своей стратегии развития и при реализации различных форм продвижения на внешний рынок отечественной гражданской авиационной техники ОАК учитывает международный опыт в области внедрения перспективных технологий в разработку и производство современных самолетов, а также мировые тенденции в организации эффективного функционирования воздушного транспорта.

При составлении данного прогноза и оценке тенденций развития рынка гражданских воздушных судов ОАК постоянно совершенствует собственные многофакторные модели, которые учитывают основные параметры, определяющие спрос на новые пассажирские самолеты в каждом из мировых регионов.

Настоящий выпуск «Обзора рынка 2017–2036 гг.» представляет собой видение Корпорации перспектив развития авиаперевозок и формирования спроса на новые коммерческие самолеты и позволяет учесть существенные рыночные факторы при проведении модернизации авиационной инфраструктуры Российской Федерации.

РЫНОК АВИАПЕРЕВОЗОК

Создание современного динамично развивающегося флота гражданской авиации, устойчиво функционирующей и сбалансированной национальной воздушной транспортной системы является необходимым условием стабилизации и подъема экономики, повышения уровня жизни населения и обеспечения целостности и безопасности государства. Достижение этих целей открывает для производителей авиационной техники возможности для завоевания лидирующих позиций на мировом рынке воздушных перевозок.

Авиационный транспорт в настоящее время является одной из наиболее важных отраслей мировой экономики, технические и сервисные достижения которого делают его высокоэффективным инструментом развития современного общества. Прямой ежегодный экономический эффект от деятельности мирового гражданского воздушного флота составляет более 700 млрд долларов США.

Сегодня гражданская авиация в течение года перевозит более трех с половиной миллиардов пассажиров и обеспечивает одну треть межрегионального экспорта грузов*.

В настоящее время мировой парк коммерческой авиации составляет более 26,5 тыс. воздушных судов. Освоено порядка 1 400 регулярных авиационных маршрутов. Ежегодный рост пассажиропотока в последние годы составляет 6–7%. Более 50% туристов путешествуют по воздуху с учетом фактора времени и в связи с прямыми экономическими выгодами. Реализация продукции почти 25% компаний в мире зависит от воздушного транспорта, при этом для 70% представителей бизнеса использование гражданских самолетов является ключевым фактором для расширения рынка.

Несмотря на усиливающуюся межотраслевую конкуренцию на рынке грузовых перевозок, гражданский воздушный флот продолжает динамично развиваться в этом направлении. Данному обстоятельству способствует появление новых форм ведения бизнеса, в частности т. н. «электронная коммерция», мировые объемы которой достигают 1,5 трлн долларов США. Гигантские интернет-магазины активно стимулируют воздушные перевозки, беря в лизинг, как договорные перевозчики, десятки грузовых самолетов. В целом две трети почтовых отправок в мире доставляются с использованием воздушного транспорта.

Значительное снижение цен на авиационное топливо отразилось на результатах экономической деятельности авиакомпаний. Рентабельность по операционной прибыли достигла 8%. Низкобюджетные авиакомпании продолжают стимулировать перевозки по воздуху. Пассажиропоток «лоукостеров» растет в два раза быстрее по сравнению с другими авиаперевозчиками.

Постоянно возрастающая потребность в различных видах авиационных перевозок привела к созданию комплексной воздушной транспортной системы нового поколения, обладающей достаточной гибкостью и экономической эффективностью. При построении перспективной транспортной системы решение задачи достижения максимальной мобильности в воздушном пространстве становится одним из основных факторов, влияющих на дальнейшее развитие отрасли.

Новая конфигурация воздушного пространства требует разработки самолетов улучшенной конструкции с расширенными возможностями по летно-техническим и эксплуатационным характеристикам, способных выполнять полеты по сложным траекториям в условиях интенсивного воздушного движения.

Жесткие стандарты построения воздушной транспортной системы следующего поколения предъявляют также особые требования к развитию наземной инфраструктуры аэропортов и к самим авиакомпаниям.

Для дальнейшего снижения временных и финансовых затрат по предоставляемым услугам службам аэропортов необходимо в перспективе решать следующие задачи: формировать новые бизнес-модели по распределению «окон в расписаниях» для авиаперевозчиков и управлению графиком воздушного движения; внедрять максимально автоматизированные комплексы обработки пассажирских и грузопотоков; создавать более эффективную систему управления движением по летному полю и координации времени взлетов/посадок.

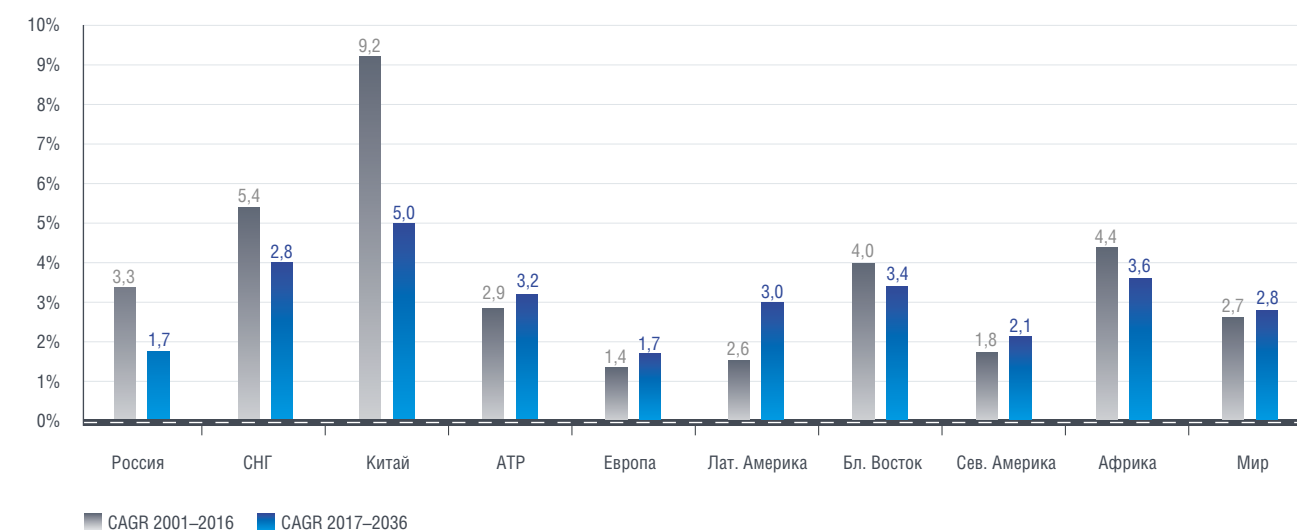
В условиях возрастающей конкуренции в сфере воздушных перевозок авиакомпании столкнутся с необходимостью предоставлять большие объемы услуг для пассажиров и при доставке грузов. Введение поезда по т. н. схеме gate-to-gate позволяет объединить

все этапы полета пассажиров и перемещения грузов. Вместе с тем основным критерием «комфорта» для пассажиров остается удобное расписание и его точное соблюдение, качественные услуги на борту, а также наличие компенсаций за возможные задержки в расписании взлета/посадки.

Темпы роста показателей мировой экономики, необходимость создания новых рабочих мест, удовлетворение будущего спроса на воздушные перевозки, предоставление качественных услуг в соответствии с потребностями пассажиров и требованиями авиакомпаний, а также поддержка имиджа авиации как наиболее экологичного и безопасного вида транспорта в прогнозный период будут являться ключевыми факторами, влияющими на динамичное развитие рынка авиационных перевозок.

Особенности развития рынка авиаперевозок по отдельным странам и регионам отражены в следующих разделах данного обзора.

Рост мирового ВВП по регионам (2001–2036 гг.)



В соответствии с ожиданиями большинства экспертов основной экономический рост в предстоящие десятилетия связывается с Китаем и Азиатско-Тихоокеанским регионом в целом, которые будут демонстрировать темпы роста, существенно опережающие среднемировой уровень. Лишь регионы Ближнего Востока, Африки и Латинской Америки выйдут на уровень, немного превосходящий среднемировые темпы роста ВВП. Другая часть мировых регионов (стран), включающая Северную Америку, Европу и Россию, по темпам роста ВВП будет существенно уступать лидерам и отставать от среднемирового уровня.

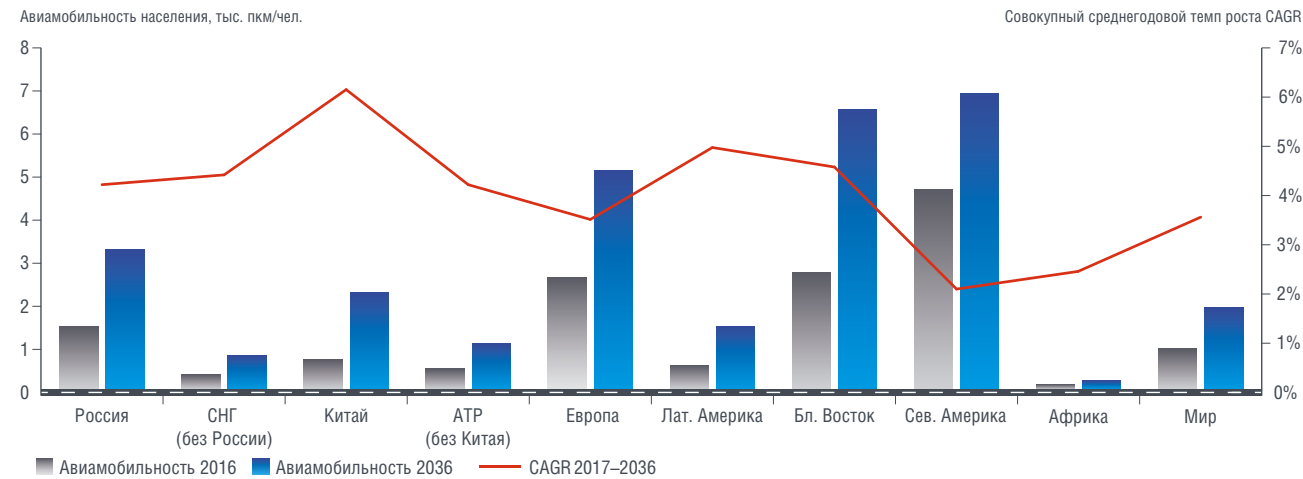
Мировая динамика цен на авиатопливо



Кратное снижение цен на авиационное топливо в 2014 г. оказало положительное влияние на рынок авиационных перевозок, значительно повысив их рентабельность (данные EIA).

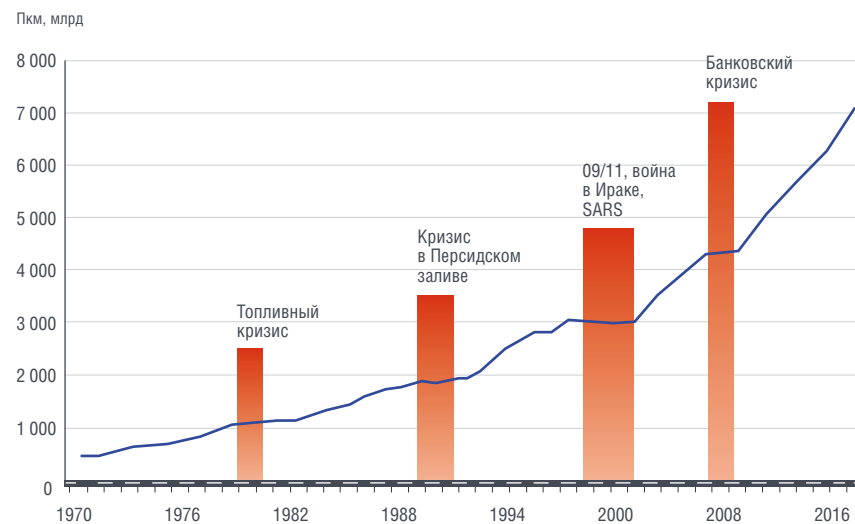
* Бюро воздушного транспорта ИКАО.

Авиамобильность населения



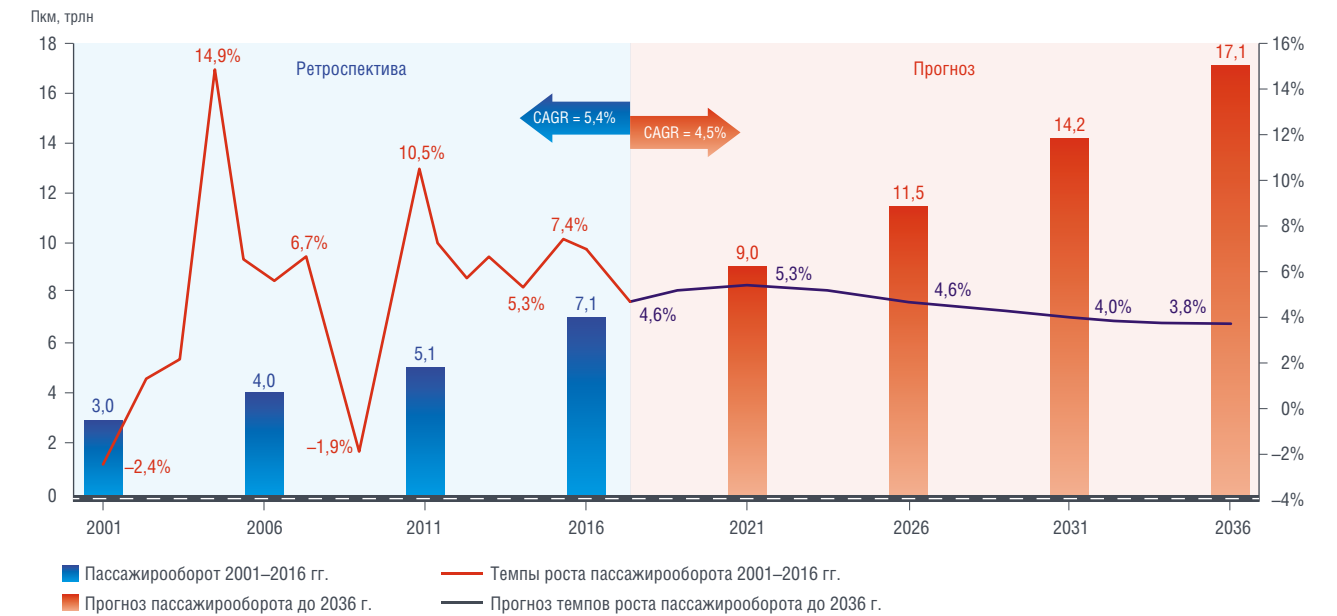
Возможности населения по использованию воздушного транспорта в ближайшие 20 лет продолжают расти: лидерами роста станут КНР, страны Латинской Америки и Ближнего Востока, при этом общемировые темпы роста авиамобильности несколько замедлятся по сравнению с предшествующим десятилетием, что связано с процессами насыщения рынка.

Динамика мировых авиаперевозок

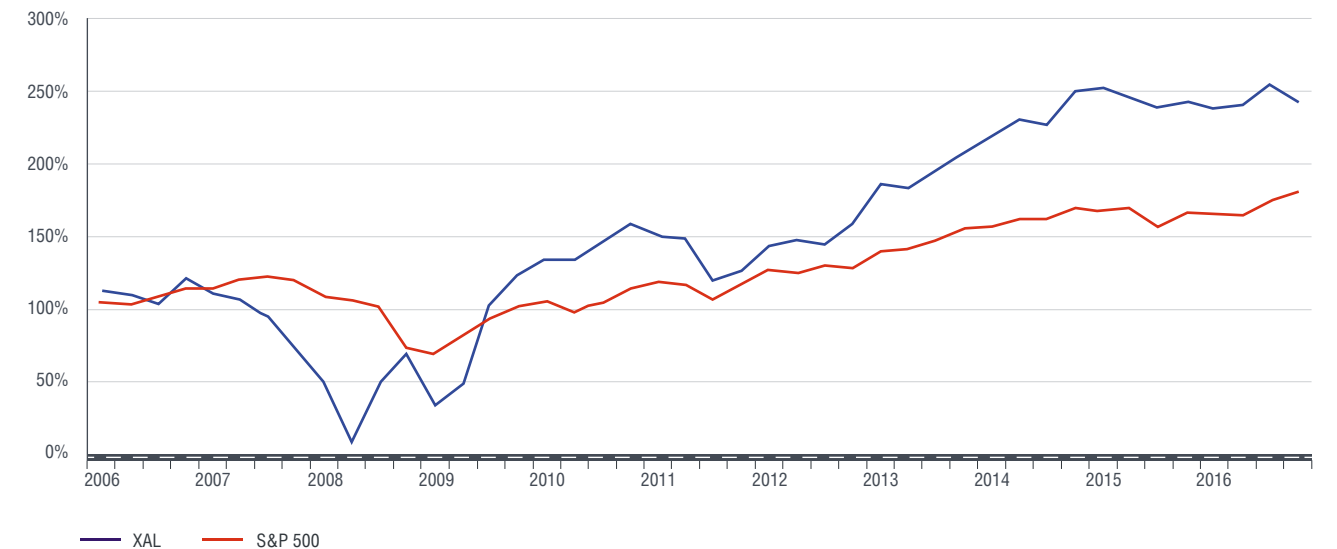


Рассмотрение ретроспективы мирового пассажирооборота в период с 1970 по 2016 г. демонстрирует, что ранее отмечавшиеся периоды замедления общего роста были связаны со сложными процессами общемирового значения в экономической (топливный кризис 70-х гг. XX в. или банковский кризис 2008 г.) и геополитической сферах (кризис в Персидском заливе начала 90-х гг. прошлого столетия, террористическая атака 9/11, война в Ираке). Прогноз динамики пассажирооборота до 2036 г. предполагает рост с 7 до 17 трлн пкм в том случае, если новые драматические события не вмешаются в текущие прогнозные ожидания.

Прогноз мирового пассажирооборота до 2036 г.

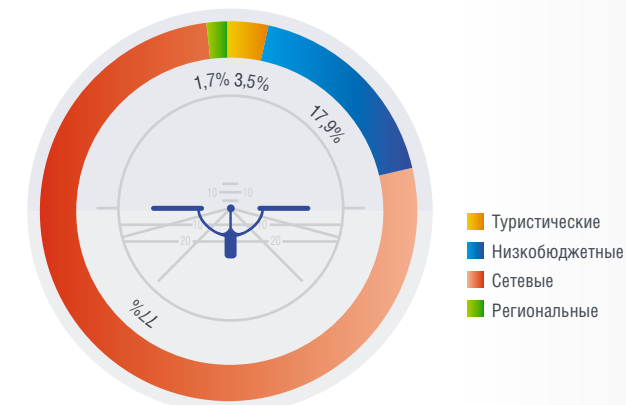


Финансовая устойчивость авиаперевозок



Снижение цен на авиационное топливо в последние годы привело к существенному улучшению финансового положения многих авиакомпаний. Авиаперевозчики получили возможность развивать новые маршруты и приобретать более современную авиатехнику.

Бизнес-модели авиакомпаний, пкм*



Традиционно наибольший объем мирового парка воздушных судов сосредоточен в сетевых авиакомпаниях. Вместе с тем низкобюджетные авиаперевозчики в последние годы также развиваются достаточно динамично. Одной из последних тенденций стало взаимопроникновение элементов различных бизнес-моделей авиакомпаний, что привело к усложнению их классификации по группам.

* Среди 150 ведущих мировых авиакомпаний (2016 г.).



МИРОВОЙ ПАРК КОММЕРЧЕСКИХ САМОЛЕТОВ

Исторические этапы становления рынка коммерческих самолетов и последовательный рост мирового парка гражданского воздушного флота свидетельствуют о значительных изменениях, произошедших в последнее время в системе отношений между воздушным транспортом, авиационной промышленностью и финансовыми рынками. Дальнейшая трансформация взаимодействия участников в указанном процессе будет определять характер и направления долгосрочного развития рынка перспективных гражданских воздушных судов и спроса на них.

В течение периода с 2000 по 2015 г. действующий мировой парк гражданских воздушных судов в количественном отношении увеличился на 54%. При этом доля в парке самолетов, приобретаемых на условиях лизинга, соответственно выросла с 24,7 до 39,4%*. Более глубокий взгляд на динамику развития мирового парка за прошедший пятнадцатилетний период позволяет отметить вновь выявленные особенности.

В период 2000–2010 гг. мировой флот коммерческих самолетов вырос на 42%, в то время как в 2011–2015 гг. – только на 8,5%. Парк воздушных судов, приобретенных авиакомпаниями на условиях лизинга в обозначенные периоды времени, возрос на 105 и 19,6% соответственно. Ежегодное усредненное количество введенных в эксплуатацию самолетов на условиях лизинга сократилось с 390 единиц (2000–2010 гг.) до 150 единиц (2011–2015 гг.). Непрерывный рост мирового парка коммерческих самолетов был связан не только с увеличением общего пассажиропотока и выводом из эксплуатации устаревших типов самолетов, но и с кардинальными изменениями, произошедшими на финансовых рынках, например, из-за аномально длительного применения «нулевых» или «отрицательных» базовых ставок центробанками ряда государств.

Последовательно продолжающийся ежегодный рост объемов производства и поставок коммерческих самолетов при относительно дешевых инструментах их приобретения привел к фактическому многолетнему «замораживанию» среднерыночных цен на основные модели магистральных самолетов, что существенно повлияло на вторичный рынок и сократило возможности лизингодателей по ремаркетингу выводимых из эксплуатации воздушных судов.

Планируемый в период 2018–2020 гг. выход на стадию серийного производства магистральных самолетов с объемами 1 620–1 680 воздушных судов в год, в том числе и от новых авиапроизводителей, и дальнейший рост располагаемых производственных мощностей может привести к существенному дисбалансу в части спроса и предложения, а также к дальнейшей серьезной трансформации всего т. н. лизингового рынка.

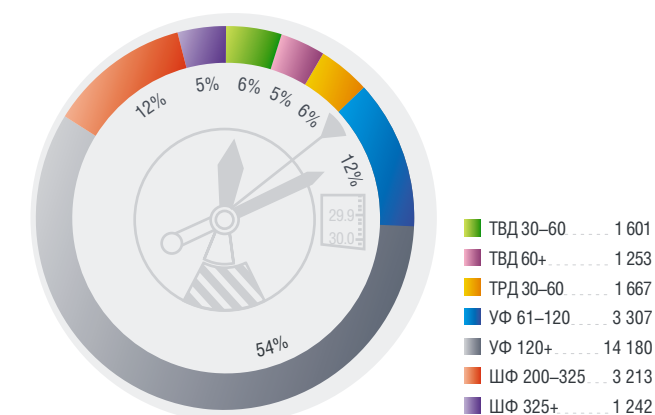
Ожидаемое на рубеже 2020 г. массовое насыщение рынка ремоторизованными магистральными и широкофюзеляжными самолетами нового поколения обусловит необходимость поиска приемлемого баланса интересов всеми участниками отрасли. Закладываемые в конструкцию самолетов следующего поколения более низкие темпы «старения» воздушных судов заставят всех участников рынка к 2023–2025 гг. по-новому рассматривать перспективы развития данного сегмента, прежде всего в секторе широкофюзеляжных лайнеров.

Сложившаяся тенденция к увеличению максимальной и средней пассажироместимости ремоторизованных магистральных самолетов и частично дальности полета за счет использования передовых технологий, внедренных прежде всего при создании широкофюзеляжных авиалайнеров, приведет к возникновению вопроса

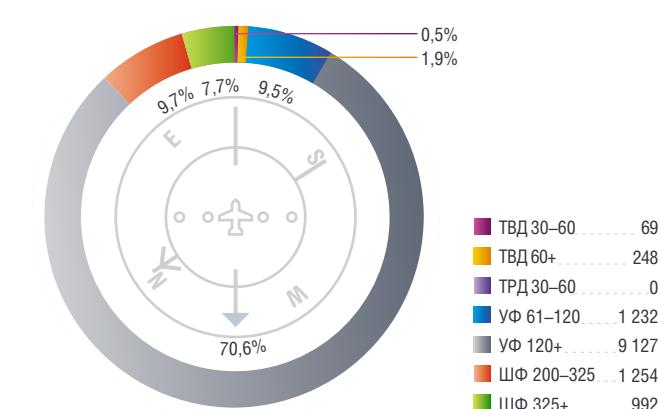
перед всеми производителями гражданской авиационной техники о целесообразности создания и техническом лице самолета «промежуточного» класса (200+ кресел), а также о путях его разработки по принципу от текущего ряда широкофюзеляжных

моделей «сверху вниз» или от вновь созданных узкофюзеляжных самолетов «снизу вверх».

Парк ВС на 31.12.2016



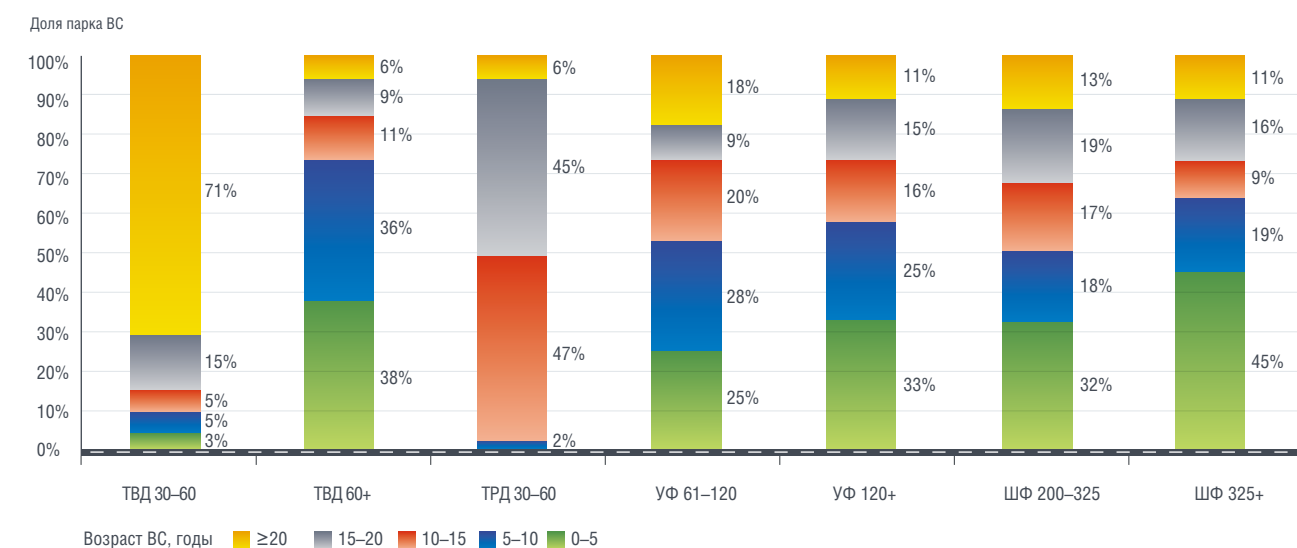
Структура твердых заказов*



Узкофюзеляжные самолеты вместимостью 120 кресел и более являются самыми востребованными пассажирскими ВС. На их долю приходится более половины количественного состава действующего парка, насчитывавшего в конце 2016 г. 26,5 тыс. самолетов.

Структура имеющихся твердых заказов на новые самолеты позволяет утверждать, что доля узкофюзеляжных самолетов вместимостью более 120 кресел в мировом парке продолжит увеличиваться.

Возрастная структура парка пассажирских самолетов**



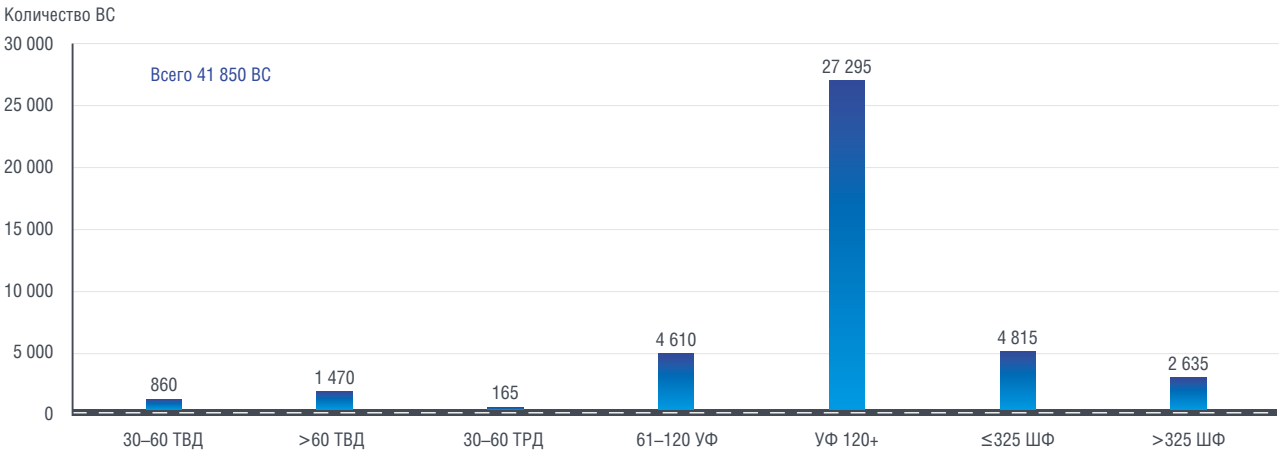
Средний возраст пассажирского парка ВС в конце 2016 г. составлял 11,4 года. Самыми возрастными оказались самолеты вместимостью 30–60 кресел: турбовинтовые – 23,9 года и реактивные – 15,7 года; наиболее новыми – турбовинтовые ВС вместимостью более 60 кресел – 8,1 года и большие широкофюзеляжные самолеты вместимостью более 325 кресел – 9,0 лет. Самый многочисленный сегмент УФ ВС 120+ имеет возраст 10,0 лет.

* Издание Aircraft Value News от 20.03.2017 №6.

* Данные по твердым заказам приведены по состоянию на апрель 2017 г.

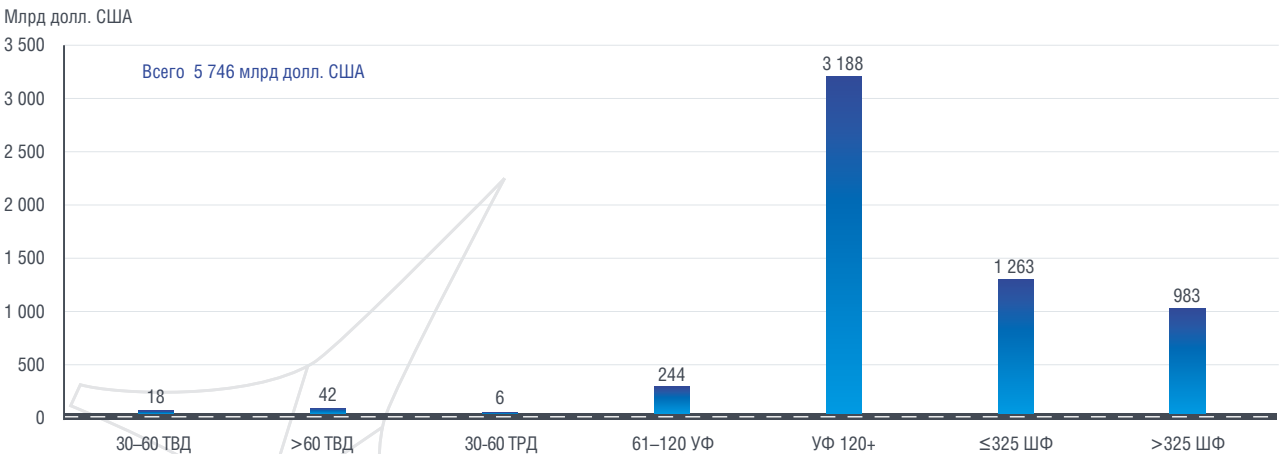
** По состоянию на 31.12.2016.

Прогноз спроса на пассажирские ВС



Общий мировой спрос на новые пассажирские самолеты в ближайшие 20 лет оценивается в 41,8 тыс. ВС. Ожидается, что больше всего будет поставлено узкофюзеляжных самолетов вместимостью 120 и более кресел (27,3 тыс. ВС, или 63% от общего количества новых самолетов). Количественная доля поставок ШФ ВС ожидается на уровне 17,8% (~ 7 450 бортов), а всех региональных самолетов от 30 кресел и более – на уровне 16,9%. Спрос на региональные реактивные самолеты (~ 4,8 тыс. ВС) будет выше, чем на турбовинтовые (~ 2,3 тыс. ВС). При этом следует отметить низкий уровень спроса на региональные реактивные самолеты вместимостью 30–60 кресел (менее 180 бортов).

Оценка рынка новых пассажирских ВС



В целом размер мирового рынка новых пассажирских самолетов (от 30 кресел) оценивается в 5 746 млрд долл. США в ценах 2017 г. Самым капиталоемким станет сегмент узкофюзеляжных самолетов на 120 и более мест, на долю которого придется 3 188 млрд долл. США, или 55,5% рынка. Ожидаемый объем рынка ШФ ВС составит 2 246 млрд долл. США, или 39,1% рынка, а региональных самолетов будет продано на 311 млрд долл. США, что составляет всего 5,4% мирового рынка. Примечательно, что 79% суммарной стоимости продаж самолетов вместимостью до 120 мест будет определяться продажами реактивных воздушных судов вместимостью 61–120 кресел.





РЫНОК ТУРБОВИНТОВЫХ САМОЛЕТОВ

При подготовке настоящего обзора рынка проведены исследования по определению спроса на региональные турбовинтовые самолеты вместительностью 30 и более кресел. В предлагаемых оценках придается важное значение и учитывается влияние на сегмент рынка «малых» турбовинтовых воздушных судов вместительностью до 30 мест в связи с улучшением их летно-технических и эксплуатационных характеристик и ожидаемой реализацией указанных самолетов в ряде регионов мира, включая Россию.

Рынок новых региональных турбовинтовых самолетов вместительностью от 30 кресел охватывает практически все регионы мира и включает более 300 авиакомпаний-эксплуатантов. Вместе с тем макроэкономические факторы и особенности клиентской базы данных воздушных судов в перспективе будут накладывать существенные ограничения на развитие этого сегмента рынка.

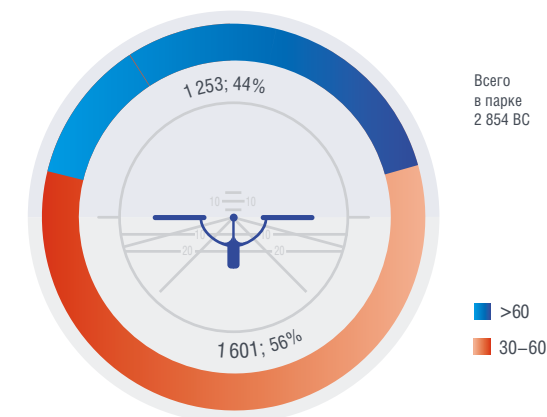
Современный парк авиакомпаний разнороден по количеству находящихся в эксплуатации самолетов данного класса. Не менее 40% авиаперевозчиков имеют в своем

парке всего по одному-два воздушных судна. Две трети авиакомпаний владеют менее чем пятью самолетами этой размерности. На период начала 2017 г. только 19 эксплуатантов имели в своем парке более 20 воздушных судов и четыре авиаперевозчика обладали флотом более 50 самолетов размерностью 30 и более кресел.

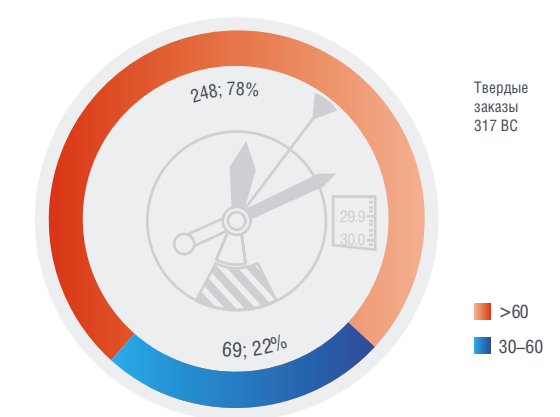
Предпочтения авиакомпаний в ряде регионов мира по формированию своего парка самолетами данного класса потребовали уточнения модели спроса на турбовинтовые воздушные суда. Кроме того, появление в рассматриваемом сегменте новых региональных самолетов от производителей России, Китая, Индонезии и Ирана в дальнейшем может привести к коррекции спроса в этих и некоторых других регионах мира.

С учетом системных факторов и особенностей развития рынка региональных турбовинтовых самолетов вместительностью от 30 кресел потенциальный спрос на воздушные суда данной размерности в прогнозный период составит порядка 2 300 единиц.

Текущий парк турбовинтовых самолетов на 31.12.2016



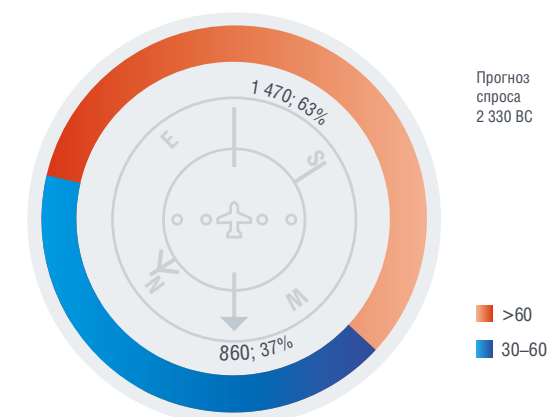
Твердые заказы на турбовинтовые самолеты на апрель 2017 г.



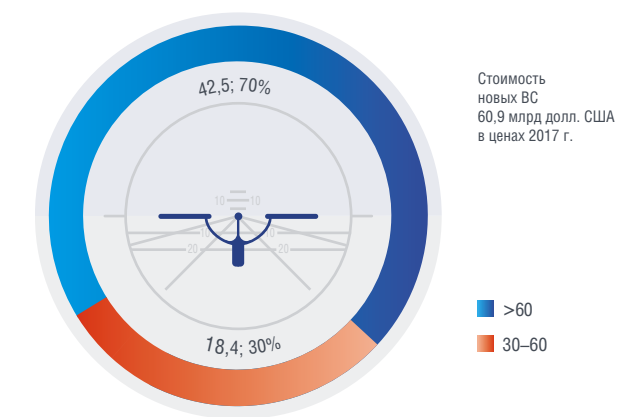
В современном парке турбовинтовых пассажирских самолетов преобладают воздушные суда вместительностью до 60 кресел, из которых примерно 70% имеет возраст более 20 лет. Данные самолеты в эксплуатационном плане часто являются избыточными и постепенно выводятся авиакомпаниями из состава своего парка. Самолеты вместительностью свыше 60 кресел востребованы больше, и примерно 3/4 из них было приобретено авиаперевозчиками за последнее десятилетие.

На указанный период законтрактовано 317 самолетов, из которых 78% относится к группе вместимости свыше 60 кресел. Соотношение твердых заказов к общему парку этих воздушных судов относительно невелико (11%), но в группе более 60 кресел этот показатель выше (20%). Доля заказанных к настоящему времени самолетов в ожидаемом объеме двадцатилетнего спроса составляет 14%.

Количественный спрос



Стоимость, млрд долл. США



К 2036 г., по нашим оценкам, из нынешнего парка самолетов вместительностью 30-60 кресел останется в строю порядка 240 ВС и примерно 700 самолетов вместительностью более 60 кресел. Большая часть поставок новых самолетов (63%) придется на группу вместимости свыше 60 кресел. Суммарная численность мирового пассажирского парка турбовинтовых самолетов в группе вместимости до 60 кресел за двадцатилетний период сократится до 1 020 ВС, а в группе более 60 кресел увеличится до 2 010 ВС.

В целом рынок продаж новых региональных турбовинтовых самолетов оценивается в 60,9 млрд долл. США в каталожных ценах 2017 г., что составляет 1,1% мирового рынка в стоимостном выражении.

РЫНОК УЗКОФЮЗЕЛЯЖНЫХ САМОЛЕТОВ ВМЕСТИМОСТЬЮ 61–120 КРЕСЕЛ

Условная «ограниченность» объемов продаж узкофюзеляжных самолетов вместимостью 61–120 кресел оказала сдерживающее влияние на внедрение масштабных инновационных решений в текущие и перспективные проекты в данном сегменте. Это обстоятельство наиболее характерно для воздушных судов нижней части рассматриваемого сегмента, где на приобретение авиакомпаниями таких самолетов иногда может оказывать влияние комплекс нерыночных факторов, например, требования профсоюзов летного состава США к технологическому лицу региональных самолетов.

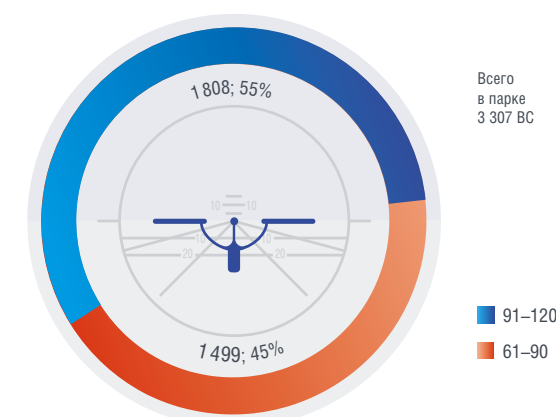
В верхнем подсегменте узкофюзеляжных воздушных судов на 61–120 мест, в силу их лучшей операционной экономики, наблюдается конкуренция с самолетами нижнего подсегмента воздушных судов вместимостью более 120 кресел.

Данный фактор существенным образом повлиял на текущую контрактацию этих самолетов и привел к сдвигу запуска программ ремоторизированных версий вправо после 2020 г.

Ожидается, что основная конкурентная борьба будет происходить при распределении потенциального спроса между верхним подсегментом узкофюзеляжных самолетов на 61–120 мест и нижним подсегментом самолетов вместимостью более 120 кресел, где высока вероятность последовательного «размывания» рыночной доли последнего. Этому способствует и продолжающийся рост производственных мощностей по выпуску и контрактации самолетов вместимостью более 150 кресел с одновременным сохранением на них относительно низких цен.

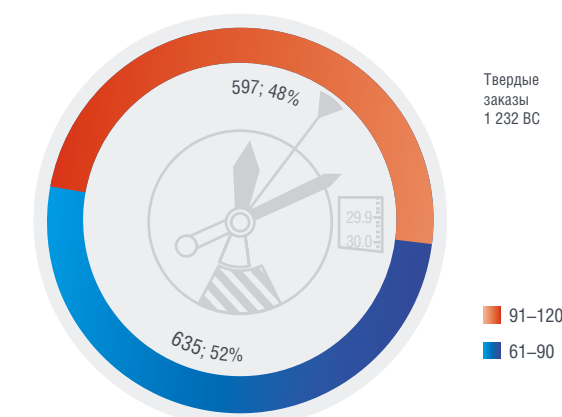
Проведенные в рамках настоящего «Обзора рынка 2017–2036 гг.» исследования, с учетом роста пассажирских перевозок, развития аэропортовой инфраструктуры и в целом маршрутной сети, а также региональных особенностей, специфики лизинга и ремаркетинга, позволяют достаточно корректно определить потенциальный спрос на узкофюзеляжные самолеты вместимостью 61–120 кресел в рассматриваемом периоде в объеме 4 610 воздушных судов.

Текущий парк на 31.12.2016



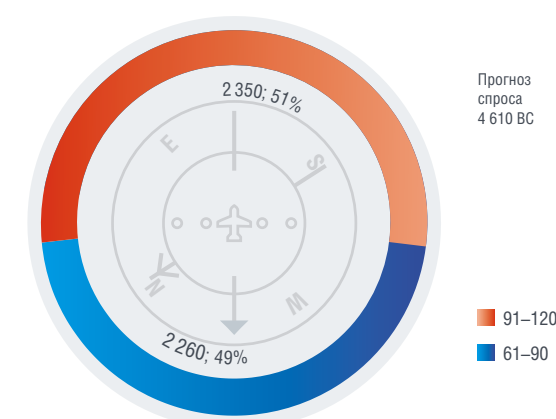
Доля сегмента 61–120 кресел в мировом самолетном парке равна 12%. При этом самолетов вместимостью 91–120 кресел сейчас примерно на 20% больше, чем самолетов на 61–90 кресел. Средний возраст самолетов составляет 9,2 и 13,3 года для группы 61–90 кресел и 91–120 кресел соответственно.

Твердые заказы на апрель 2017 г.



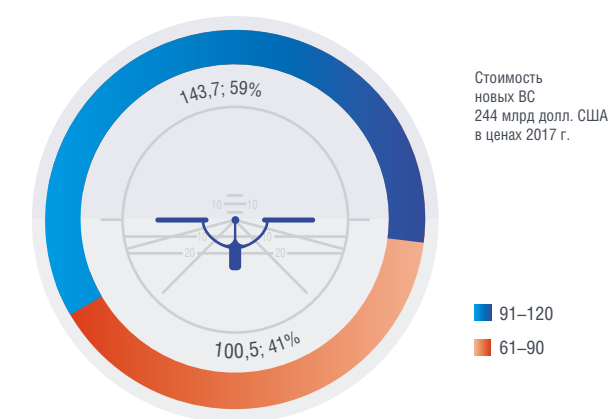
В рассматриваемом сегменте зарегистрированы твердые заказы на 1 232 самолета. Доли по количеству заказанных самолетов в группах 61–90 и 91–120 различаются незначительно с небольшим перевесом ВС младшей группы. Соотношение между количеством заказанных самолетов и количеством самолетов в современном парке равно 37%, что больше, чем в классе турбовинтовых ВС, но меньше, чем в сегменте авиалайнеров 120+ и ШФ.

Количественный спрос

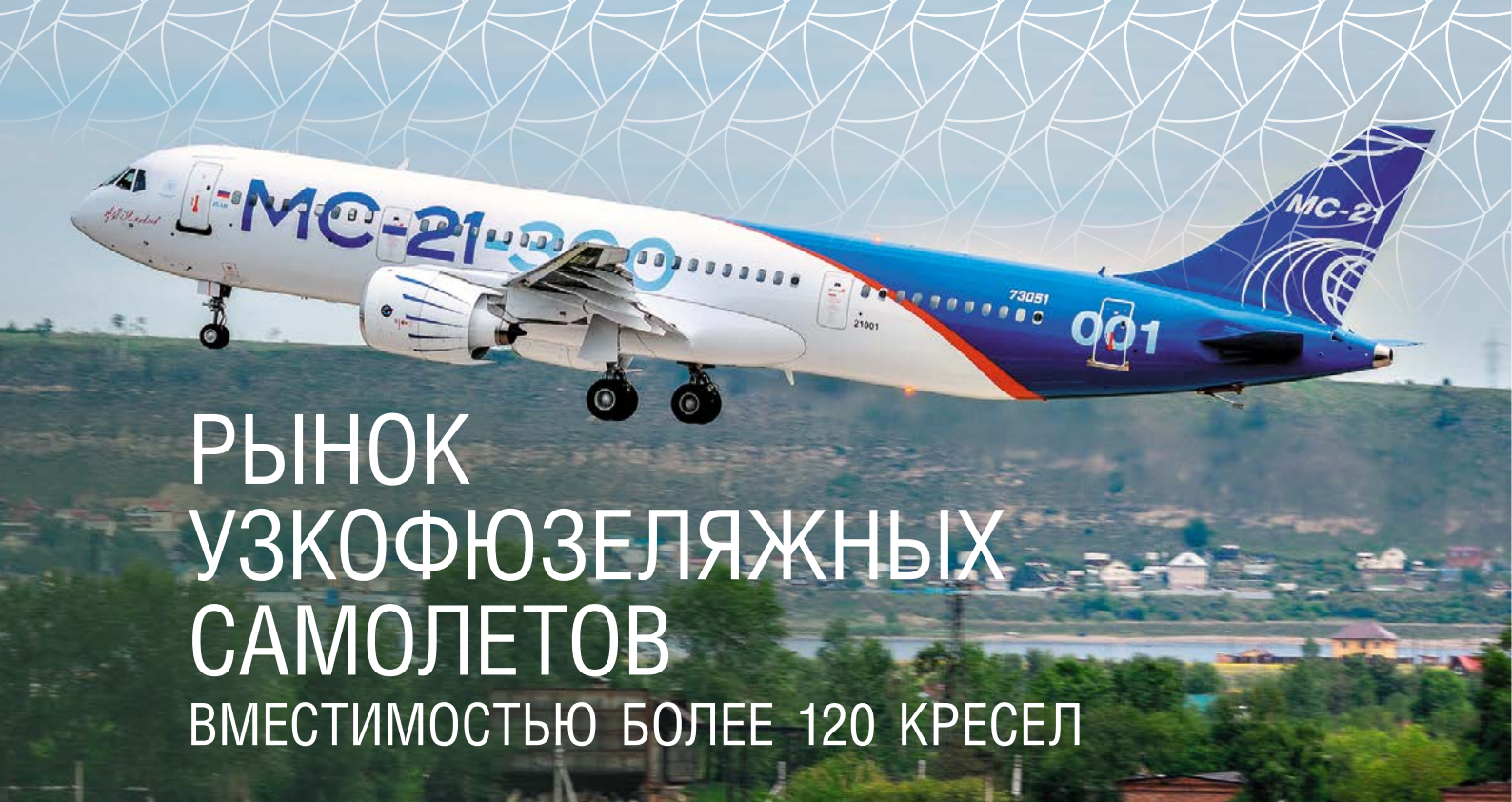


Ожидаемый суммарный спрос (4 610 ВС) распределится поровну между составляющими сегмент группами вместимости. Имеющиеся твердые заказы покрывают 27% от ожидаемого спроса (28% в группе 61–90 и 25% в группе 91–120 кресел), что выше, чем в классе турбовинтовых самолетов, но ниже, чем в сегментах 120+ и ШФ ВС.

Стоимость, млрд долл. США



В целом рынок продаж новых реактивных самолетов вместимостью 61–120 кресел оценивается в 244 млрд долл. США в каталожных ценах 2017 г., что составляет 4,3% мирового рынка в стоимостном выражении. Стоимость продаж в верхнем подсегменте (91–120 кресел) ожидается на 43% выше, чем в подсегменте 61–90 кресел, главным образом за счет роста цены самолета при увеличении пассажировместимости.



РЫНОК УЗКОФЮЗЕЛЯЖНЫХ САМОЛЕТОВ ВМЕСТИМОСТЬЮ БОЛЕЕ 120 КРЕСЕЛ

Несмотря на существенные региональные различия и этапы экономического развития государств, в прогнозный период узкофюзеляжные воздушные суда вместимостью более 120 кресел будут по-прежнему составлять большую часть мирового парка коммерческих самолетов. В ряде стран их объем будет достигать 75% от совокупного числа эксплуатируемых авиакомпаниями лайнеров.

В перспективе усилится конкуренция в данном сегменте рынка. Практически одновременно шесть производителей узкофюзеляжных самолетов предложат эксплуатантам новые воздушные суда с улучшенными летно-техническими и эксплуатационными характеристиками.

К дальнейшему перераспределению долей на рынке узкофюзеляжных самолетов вместимостью более 120 кресел присоединятся Россия и Китай.

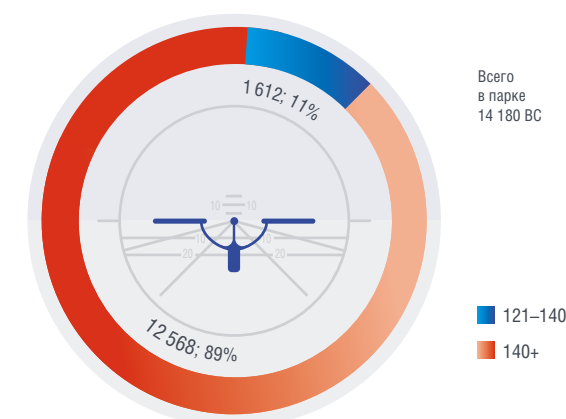
Последовательный и многолетний рост спроса на узкофюзеляжные самолеты создал новые условия и требования к лидерам самолетостроения, их индустриальной модели, порядку локализации производства и схемам коммерциализации продуктов. Примером подобного подхода может служить организация соответствующих производственных (сборочных) мощностей в США

и КНР. Все новые программы выпуска узкофюзеляжных самолетов являются лучшей иллюстрацией глобального и взаимозависимого сотрудничества и кооперации в авиастроительной отрасли, обеспечивающих создание новых инструментов достижения стратегических целей в конкурентной борьбе за место на мировом рынке гражданской авиационной техники.

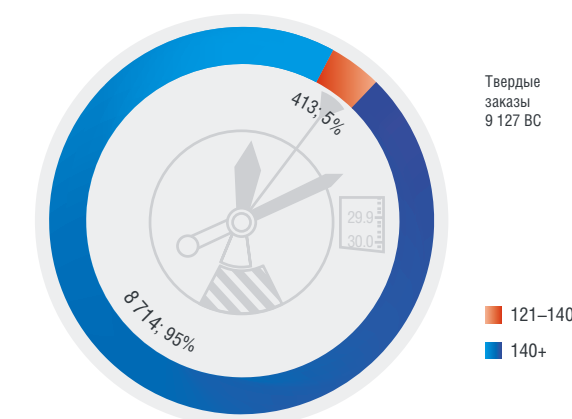
Существенное улучшение основных характеристик узкофюзеляжных авиалайнеров новой генерации при сохранении их ценовой доступности на рынке, вывод из эксплуатации значительной части самолетов с относительно невысокими сроками службы и расширенное предложение на вторичном рынке создают предпосылки для формирования ранее недоступной маршрутной сети и дальнейшего увеличения клиентской базы воздушных судов данного класса.

Многофакторное моделирование взаимосвязи рынка авиаперевозок и производства узкофюзеляжных самолетов вместимостью более 120 кресел с учетом чувствительности к отклонениям ряда параметров (макроэкономика, максимальная и средняя пассажироместность ВС и т. п.) позволяют определить потенциальный спрос на самолеты исследуемой размерности до 2036 г. в объеме 27,3 тыс. воздушных судов.

Текущий парк на 31.12.2016



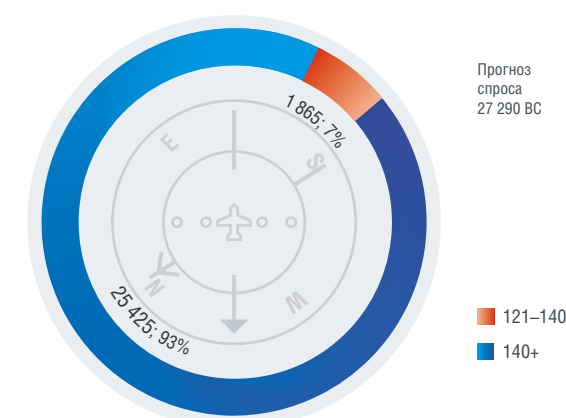
Твердые заказы на апрель 2017 г.



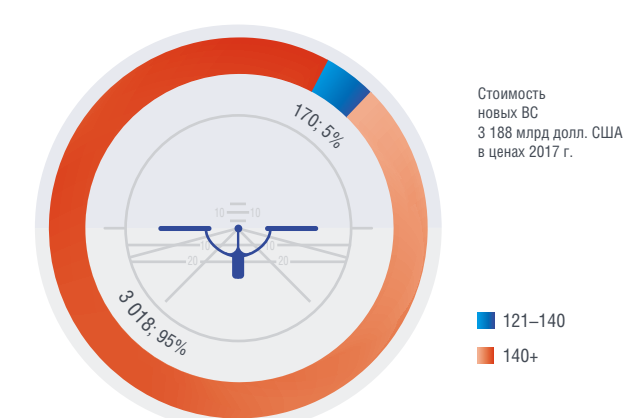
Сегмент УФ самолетов вместимостью более 120 кресел – самый многочисленный (14 180 ВС) в современном мировом парке. Его доля в общем количестве ВС составляет 54%. Выделяемые в нем группы вместимости 121–140 и свыше 140 кресел насчитывают 1 612 и 12 568 самолетов соответственно. Средний возраст авиалайнеров этих групп – 14,6 и 9,5 лет. Ожидается, что к 2036 г. из современного парка на крыле останется 340 самолетов вместимостью 121–140 кресел и 5 360 ВС из сегмента на 140 и более пассажиромест.

Общее количество твердых заказов на УФ самолеты, рассчитанные на 120 и более пассажиров, составляет 9 127. В группе вместимостью 121–140 кресел соотношение количества заказов к парку относительно невелико – 26%, при этом в подсегменте на 140 и более пассажиров оно принимает рекордное значение – 69%.

Количественный спрос



Стоимость, млрд долл. США



Ожидается, что количественный спрос на новые пассажирские самолеты за двадцатилетний период в сегменте более 120 кресел превысит 65% всего спроса на новые пассажирские самолеты. На долю группы 121–140 кресел придется 7%, а на подсегмент вместимостью более 140 пассажиров – 93% от общего объема прогнозируемых продаж на рынке. Объявленные твердые заказы составляют 22 и 34% от предполагаемого спроса в группах вместимости 121–140 и более 140 кресел соответственно.

Суммарная стоимость поставок новых самолетов данного сегмента оценивается в 3 188 млрд долл. США, что превышает 55% от всего рынка продаж новых пассажирских самолетов. При этом в группе авиалайнеров вместимостью 121–140 кресел объем продаж прогнозируется на уровне 170 млрд долл. США, а в подсегменте ВС, рассчитанных более чем на 140 пассажиров, на уровне 3 018 млрд (в каталожных ценах 2017 г.).

РЫНОК ШИРОКОФЮЗЕЛЯЖНЫХ ПАССАЖИРСКИХ САМОЛЕТОВ

В последнее десятилетие класс широкофюзеляжных пассажирских самолетов является абсолютным лидером гражданской авиации по степени внедрения в их разработку и производство инновационных решений и формирования системы новых взглядов на них как на продукт с максимально расширенными потребительскими свойствами. Наряду с выходом на рынок новых семейств воздушных судов ведущие самолетостроительные корпорации продолжают расширять модельный ряд данных лайнеров внутри этого класса. Проводится глубокая модернизация самолетов предыдущего поколения.

В течение периода 2000–2016 гг. рынок широкофюзеляжных самолетов претерпел существенные изменения. Ранее существовавший паритет ежегодных объемов выпуска ШФ ВС в дуополии Boeing – Airbus закончился. С момента развертывания серийного производства Boeing 787 американский авиапроизводитель значительно опередил своего европейского конкурента (с 2015 г. соотношение примерно два к одному).

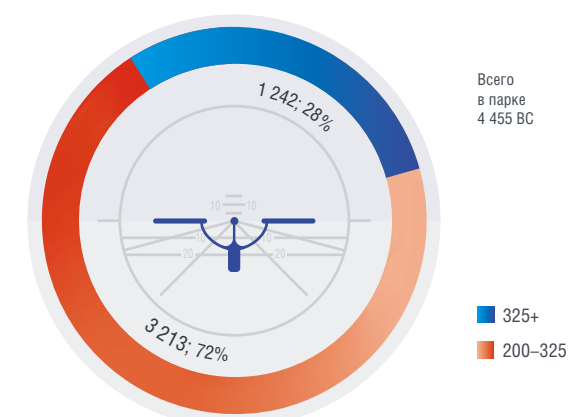
Ежегодное увеличение объемов выпуска широкофюзеляжных самолетов создает ситуацию, когда располагаемые производственные мощности корпораций почти на 50% будут превышать расчетный спрос на данные воздушные суда, определяемый исходя из реальной транспортной работы. В таких условиях конкурентное противостояние между ведущими производителями переносится из области основных характеристик самолетов в сферу эффективности производства,

кооперации, логистики, системы финансирования и поддержки продаж. Перечисленные факторы, скорее всего, приведут к пересмотру авиакомпаниями приоритетов и объемов при формировании своего широкофюзеляжного флота и перераспределению долей в подсегментах рынка воздушных судов этого класса.

Продолжающаяся политика производителей по поддержанию высокого уровня предложения воздушных судов данного класса существенно отразится на вторичном рынке широкофюзеляжных самолетов, в частности, на количестве сделок и их коммерческих условиях. В такой ситуации значительная часть широкофюзеляжных воздушных судов с вторичного рынка, вполне вероятно, перейдет в парк авиакомпаний, никогда ранее не эксплуатировавших самолеты этого класса. В силу указанных обстоятельств возможна трансформация клиентской базы широкофюзеляжных самолетов, что будет оказывать влияние на сегмент узкофюзеляжных воздушных судов вместимостью более 120 кресел в его верхней части. В свою очередь это потребует от производителей и авиакомпаний новых подходов к решению вопроса о целесообразности разработки и эксплуатации самолетов нового поколения в т. н. промежуточном классе пассажироместности более 200 кресел.

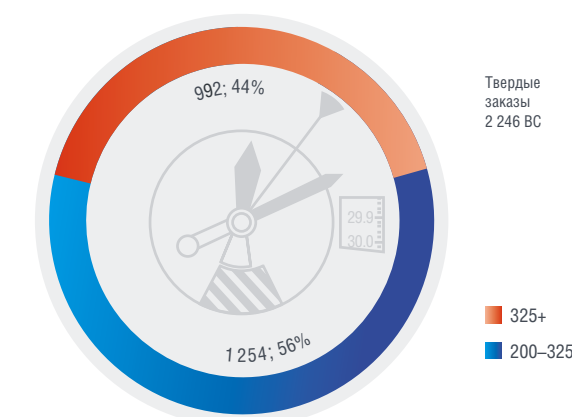
На основе проведенного исследования расчетная величина спроса на широкофюзеляжные самолеты в прогнозный период оценивается в объеме 7 450 единиц.

Текущий парк на 31.12.2016



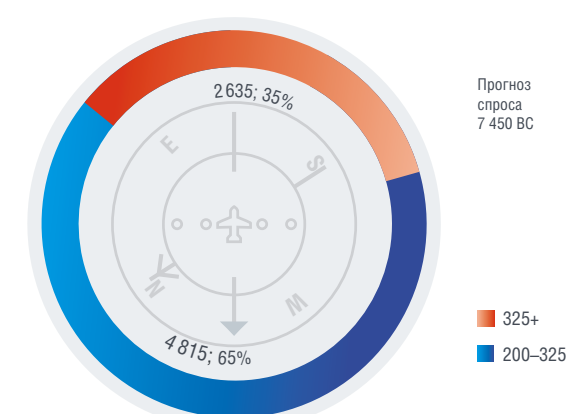
Современный парк пассажирских ШФ самолетов насчитывает 4 455 ВС, большинство из которых (72%) составляют авиалайнеры до 325 пассажиромест, включая подгруппы на 225–275 и 275–325 кресел в количестве 1 404 и 1 245 единиц соответственно. Средний возраст парка составляет 10,3 года. Ожидается, что к 2036 г. будет списано до 3 155 эксплуатируемых в настоящее время самолетов; оставшаяся часть текущего парка составит примерно 1 300 единиц, из которых 870 будет рассчитано на 200–325 пассажиров, а 430 – более чем на 325 кресел.

Твердые заказы на апрель 2017 г.



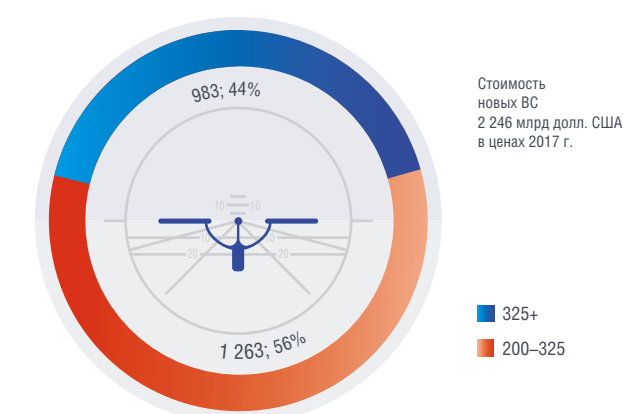
Количество имеющихся твердых заказов в сегменте ШФ самолетов (2 246 ВС) равно половине современного парка. Наибольший объем поставок (992 ВС, или 80%) будет в подгруппе ВС, рассчитанных более чем на 325 пассажиров.

Количественный спрос

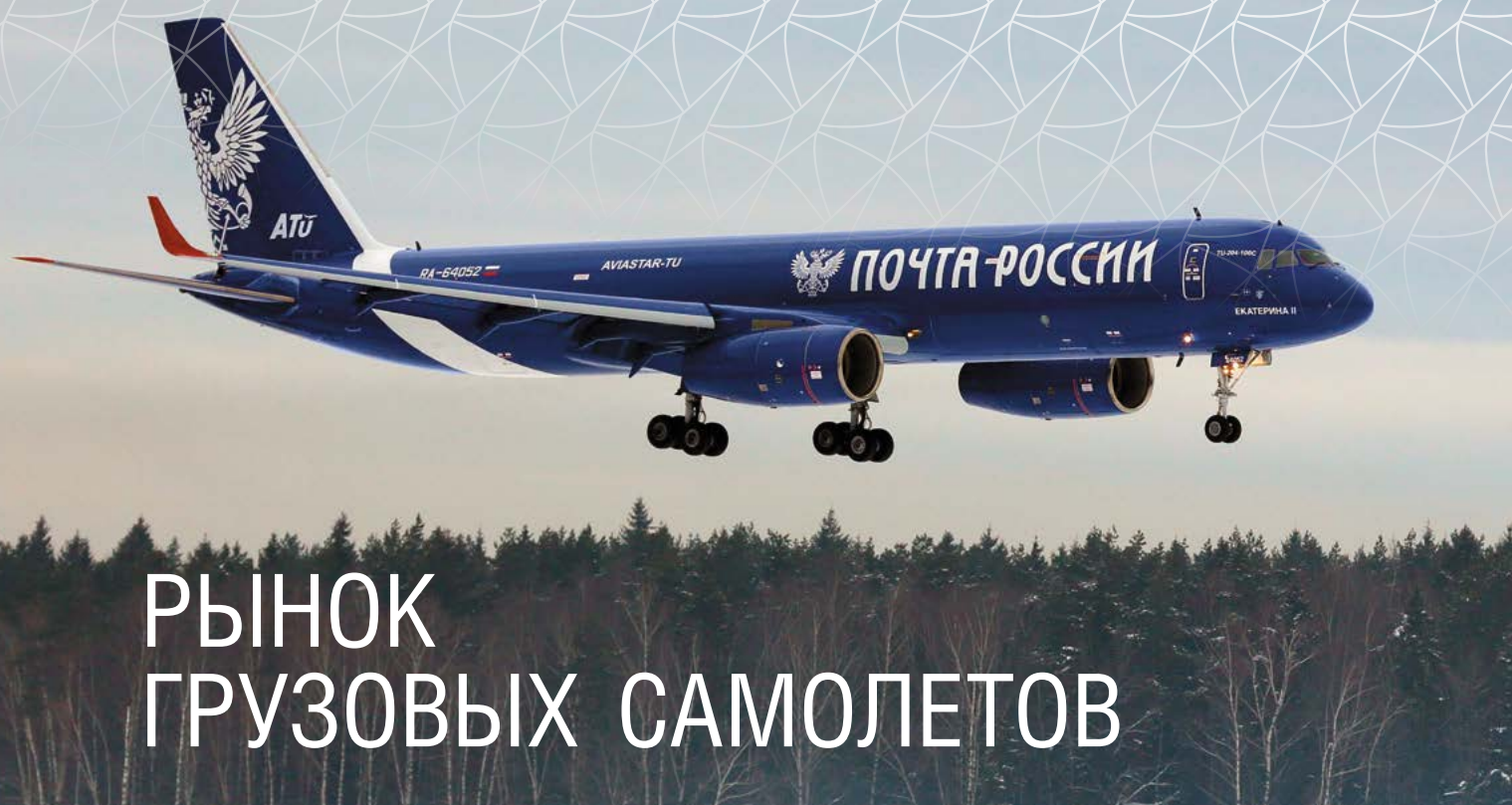


Спрос на новые пассажирские ШФ самолеты за двадцатилетний период ожидается на уровне 7 450 ВС, или 18% от общего количества продаж. Соотношение долей групп вместимости внутри сегмента изменится: с учетом выбытия современного парка доля группы вместимости более 325 кресел к концу прогнозного периода увеличится до 35%. Объявленные твердые заказы соответствуют 30% от общего прогнозируемого спроса, включая 26 и 38% в подсегментах «младшей» и «старшей» групп вместимости соответственно.

Стоимость, млрд долл. США



Суммарная стоимость новых самолетов сегмента ШФ ВС, поставка которых ожидается в прогнозный период, составляет 2 246 млрд долл. США (в каталожных ценах 2017 г.), что эквивалентно 39% от всего рынка новых пассажирских ВС. Самыми доходными будут поставки авиалайнеров, рассчитанных на 275–325, 325–375 и 225–275 кресел (708, 523 и 467 млрд долл. США соответственно).



РЫНОК ГРУЗОВЫХ САМОЛЕТОВ

В прогнозном периоде фактором роста в данном сегменте воздушного транспорта будет являться существенное повышение эффективности форм и методов глобальной торговли потребительскими товарами и услугами. В ближайшие 20 лет на фоне динамично развивающегося потребительского рынка ожидается ускорение темпов обновления авиакомпаниями своего парка грузовых самолетов, что в свою очередь вызовет стабильный ежегодный прирост объемов грузовых перевозок.

Спрос на новые специализированные грузовые самолеты будет иметь выраженные региональные особенности, связанные с факторами социально-экономического развития стран и государственными программами поддержки флота основных заказчиков.

Появление новых региональных лидеров экономического развития приведет к постепенной трансформации направлений транспортных потоков, и к концу прогнозного периода преобладающий спрос на специализированные грузовые воздушные суда будет в большей степени обеспечен со стороны авиакомпаний государств Азиатско-Тихоокеанского региона.

Рынок грузовых самолетов имеет свои специфические особенности, которые определяют характер конкуренции и механизмы формирования спроса на воздушные суда данного типа.

В настоящее время США являются крупнейшим региональным рынком грузовых самолетов, где в эксплуатации национальных авиакомпаний находится около 50% от всего действующего мирового флота.

Характерной особенностью американского рынка является стремление государства обеспечить постоянную готовность всего парка гражданской авиации США

в интересах решения задач мобилизационной готовности собственных вооруженных сил. В этих целях действует государственная программа CRAF – The Civil Reserve Air Fleet, которая в настоящее время для ведущих американских авиакомпаний, занимающихся грузоперевозками, является важным средством по оптимизации части своих затрат на эксплуатацию и обновление парка за счет бюджета Министерства обороны США.

Действие государственных программ по использованию гражданских воздушных судов в интересах обеспечения мобилизационной готовности государства в прогнозный период будет напрямую влиять на развитие авиаконтейнерно-грузоперевозчиков не только в США, но и в Китае и России, а также определять долгосрочную динамику спроса на грузовые самолеты на мировом рынке.

Трансформация маршрутной сети и структуры грузоперевозок в странах Азиатско-Тихоокеанского региона, наращивание усилий Китая по реализации проекта Нового шелкового пути, увеличение прямого товарооборота между государствами Азии и Латинской Америки, а также развитие «экономических коридоров» Китай – Пакистан и Индия – Иран будут оказывать существенное влияние на всю систему грузовых перевозок в динамично развивающихся регионах мира.

В этой связи рост темпов авиационного грузооборота в прогнозный период будет проявляться не только за счет стран с традиционно развитым сегментом грузоперевозок на специализированных самолетах (США, Китай и др.), но и со стороны таких государств, как Вьетнам, Индонезия, Малайзия, Иран, Бразилия и Чили.

Особое развитие получит рынок грузовых самолетов Китая. Закупки новых грузовых самолетов авиакомпаниями страны составят не менее 20%,

а конвертированных пассажирских воздушных судов в грузовые версии достигнет 27% от общемирового расчетного спроса.

Общая величина спроса на грузовые самолеты в рассматриваемый период оценивается в объеме

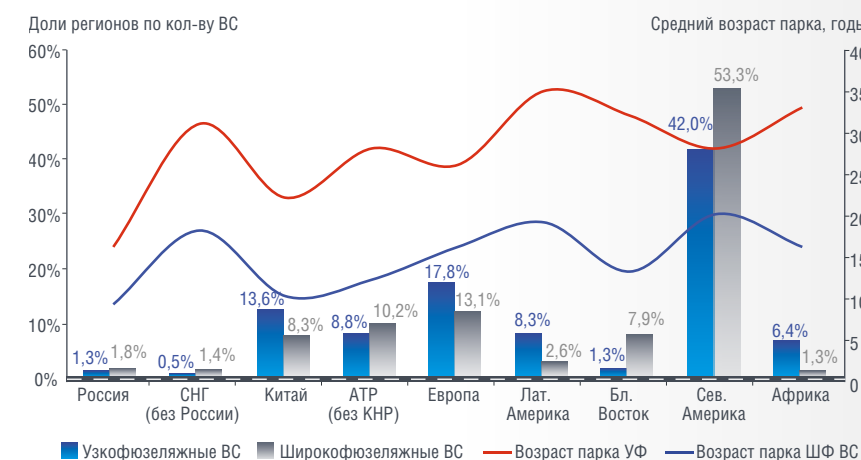
2 390 единиц, из которых конвертированные – 1 495 единиц (63%), новые – 895 единиц (37%). При этом по данным на второй квартал 2017 г. твердые заказы имеются на 122 новых грузовых самолета, а еще 143 ВС могут быть поставлены в случае реализации действующих опционов и соглашений о намерениях.

Динамика грузовых авиаперевозок 2007–2016 гг.



Относительно низкий (2,74%) среднегодовой темп роста грузовых авиаперевозок за последнее десятилетие свидетельствует о торможении процессов глобализации мировой экономики, неготовности ведущих стран к дальнейшему снятию торговых барьеров и стагнации объемов финансирования программ привлечения флота гражданских грузовых самолетов к решению специфических задач оборонных ведомств, действующих в США и некоторых других странах мира.

Парк гражданских грузовых воздушных судов



По состоянию на середину второго квартала 2017 г. в эксплуатации находятся:

- 1 043 широкофюзеляжных грузовых самолета;
- 624 узкофюзеляжных грузовых самолета.



Мировой парк грузовых самолетов насчитывает 1 890 ВС, при этом в эксплуатации находится 1 667 единиц, из них:

- узкофюзеляжные – 725 (38,4%), в эксплуатации 624;
- широкофюзеляжные – 1 165 (61,6%), в эксплуатации 1 043.

США являются крупнейшим оператором гражданских грузовых самолетов.



РЫНОК БИЗНЕС-САМОЛЕТОВ

Прогноз рынка бизнес-самолетов, подготовленный в рамках настоящего исследования, рассматривает особенности спроса на воздушные суда только в одной из частей данного сегмента – самолеты с салонами повышенной комфортности, построенные на базе магистральных авиалайнеров.

Общая оценка всего сегмента рынка бизнес-самолетов и бизнес-версий, созданных на базе широкофюзеляжных и других воздушных судов, в представленном обзоре не приводится.

Выход на рынок магистральных воздушных судов т. н. следующей генерации ведущих самолетостроительных корпораций и от других производителей авиационной техники с некоторым временным интервалом приведет к появлению на рынке конкурентных предложений и бизнес-версий самолетов повышенной комфортности, обладающих качественно новым набором потребительских и представительских свойств.

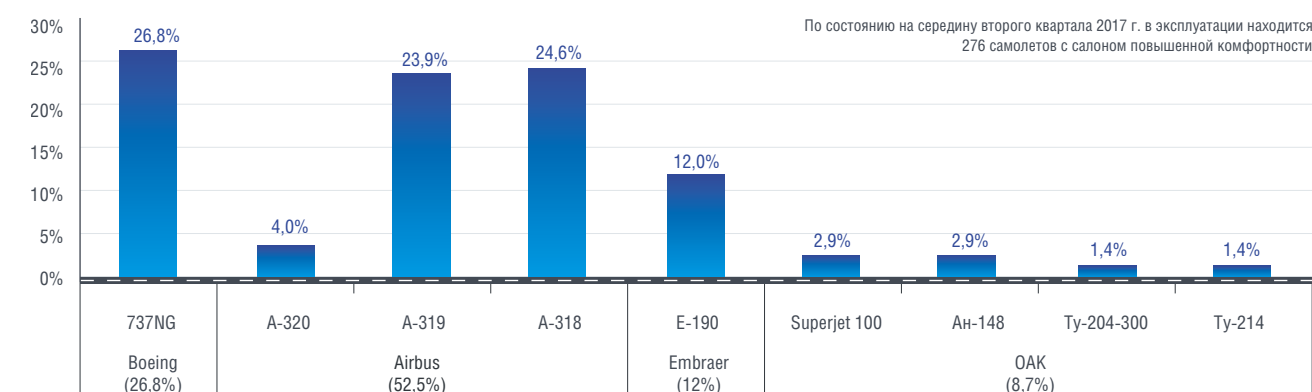
Существенно возросшие по отношению к существующим аналогам эксплуатационные характеристики магистральных самолетов нового поколения, особенно в части значительного увеличения интервалов технического обслуживания по календарным срокам

и наработке, а также высокая серийность их производства создают предпосылки для формирования новой модели стоимости эксплуатации бизнес-самолетов следующего поколения. Указанные факторы потенциально расширяют клиентскую базу покупателей для данного класса воздушных судов.

На рынке бизнес-самолетов после 2023 г. будут представлены не менее двенадцати базовых моделей воздушных судов этого класса и как минимум от шести производителей авиационной техники, что последовательно окажет влияние на формирование (перераспределение) спроса на бизнес-версии во всем сегменте деловой авиации.

В настоящее время основная часть клиентской базы сегмента рынка бизнес-самолетов является относительно устойчивой. В прогнозном периоде, одновременно с ростом числа предложений по бизнес-версиям, на рынке ожидается поэтапное увеличение количества эксплуатантов такой авиационной техники, что позволяет определить спрос на самолеты этого сегмента как в достаточной степени устойчивый к возможным изменениям внешней среды. Потенциальная емкость рынка новых бизнес-самолетов рассматриваемого сегмента в прогнозной перспективе составит не менее 415 воздушных судов.

Доли авиапроизводителей в мировом парке самолетов с салонами повышенной комфортности, построенных на базе магистральных авиалайнеров



Из 276 находящихся в эксплуатации самолетов данного сегмента OAK поставила 24 ВС. Корпорация Boeing и Концерн Airbus – 74 и 145 единиц соответственно. Компания Embraer выпустила 33 самолета.





РЕГИОНАЛЬНЫЙ ОБЗОР

Предстоящие 20 лет можно охарактеризовать как период значительных структурных изменений для рынка пассажирских авиаперевозок. Традиционные лидеры – Европа и Северная Америка, демонстрируя умеренный рост, постепенно будут терять свои доли мирового рынка.

Через 20 лет в Азиатско-Тихоокеанском регионе, рассматриваемом без Китая, будет проживать 3,2 млрд человек, а совокупный ВВП стран региона приблизится к 28 трлн долл. США. Поэтому, несмотря на относительно небольшое превышение темпов роста объема пассажирооборота над среднемировыми, АТР в прогнозной перспективе выйдет на лидирующую позицию мирового рынка пассажирских авиаперевозок.

Европейский рынок пассажирских авиаперевозок в прогнозный период сохранит ведущую позицию в мировом рейтинге, но будет испытывать усиливающуюся конкуренцию со стороны динамичных экономик развивающегося мира. Несмотря на то, что темпы роста рынка пассажирских авиаперевозок в Европе будут несколько отставать от среднемировых, тем не менее, они будут выше, чем у Северной Америки, что позволит европейским странам по объему пассажирооборота превзойти североамериканцев и сохранить за собой вторую строчку в рейтинге регионов вслед за АТР, немного опережая быстрорастущий Китай.

В течение прогнозного периода наиболее высокую динамику развития рынка пассажирских авиаперевозок продемонстрирует Китай. По своему объему китайский рынок является равновеликим по сравнению с крупными региональными рынками, к тому же обладает ярко выраженной спецификой, что предопределило его рассмотрение в рамках данного обзора отдельно от остальных стран Азиатско-Тихоокеанского региона. Ожидается,

что к 2036 г. пассажирооборот КНР практически сравняется с европейским. Высокие темпы роста обеспечат выдвижение Китая с 4-й позиции в ряду рассматриваемых регионов (стран) на 3-ю позицию, лишь незначительно уступая Европе.

Рынок авиаперевозок Североамериканского региона в целом будет следовать тенденции перераспределения экономической мощи государств в XXI в., постепенно утрачивая первостепенное значение в мировом балансе. К 2036 г. этот рынок, как ожидается, не только уступит пальму первенства Европе, но пропустит вперед Китай и страны Азиатско-Тихоокеанского региона.

Ближний Восток и Латинская Америка по темпам роста пассажирооборота, по-видимому, будут существенно опережать Северную Америку и Европу, но относительно небольшая численность населения (применительно к Ближневосточному региону) и существенно более скромные показатели совокупного ВВП будут способствовать сохранению существенной дистанции в отношении регионов-лидеров.

Для Ближнего Востока дополнительным фактором риска может стать сохранение низких цен на нефть, что заставляет проявлять осторожность при рассмотрении перспектив его социально-экономического развития.

Прогноз рынка пассажирских авиаперевозок Латинской Америки в основном демонстрирует следование общемировым тенденциям по показателям роста населения и ВВП. В то же время в десятилетие с 2026 по 2036 г. для данного региона рассматривается возможность существенного увеличения темпов роста пассажирооборота.

Перспективы рынка пассажирских перевозок в Африке будут определяться более чем пятидесятипроцентным увеличением численности населения в течение ближайших 20 лет в сочетании с относительно скромными темпами роста ВВП. Для данного региона в целом ожидается рост пассажирооборота на уровне среднемировых показателей.

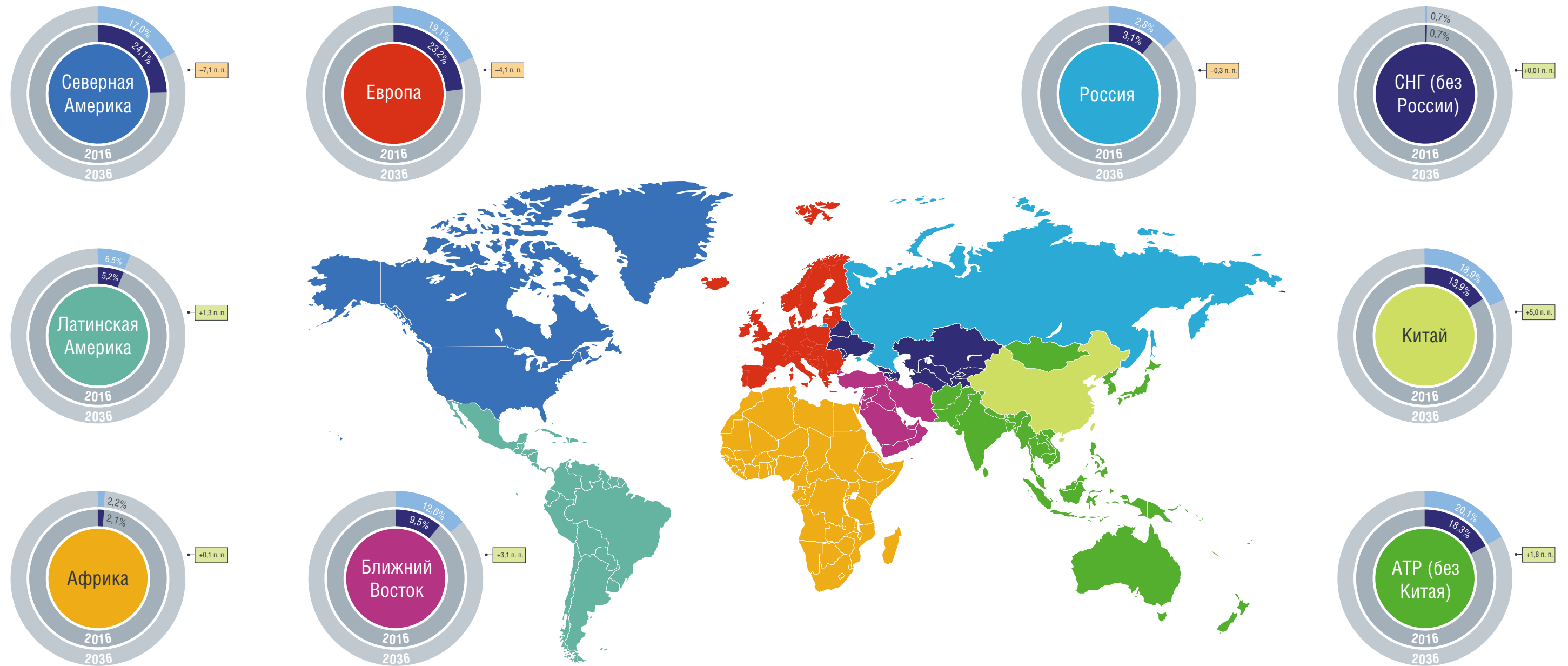
Группа стран СНГ частично сохраняет сформировавшиеся в советские годы хозяйственные, культурные и межличностные связи, что во многом предопределяет сходную проблематику социально-экономического развития в целом и перспектив формирования рынка авиаперевозок в частности. В своем развитии данный регион также испытывает сильное влияние процессов, обуславливающих социально-экономическое развитие

России. Близкими для них являются и прогнозируемые темпы развития на уровне среднемировых.

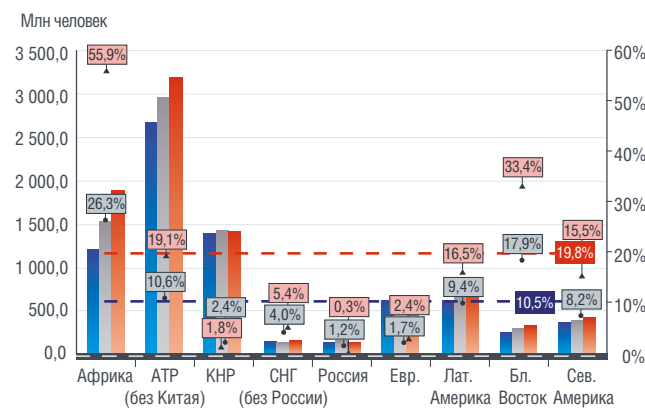
Россия – особенный рынок, которому, наряду с Китаем, выделен отдельный раздел обзора. Хотя российский рынок пассажирских авиаперевозок отстает от китайских объемов, он является наиболее перспективным с точки зрения продвижения на нем отечественной авиационной техники. Наряду с прогнозируемым умеренным ростом показателей на среднемировом уровне некоторые проблемы текущего развития российского рынка впоследствии могут стать потенциальными точками его роста, например, за счет развития малой авиации, внутрирегионального авиасообщения, межрегиональных перелетов внутри страны и ряда других.



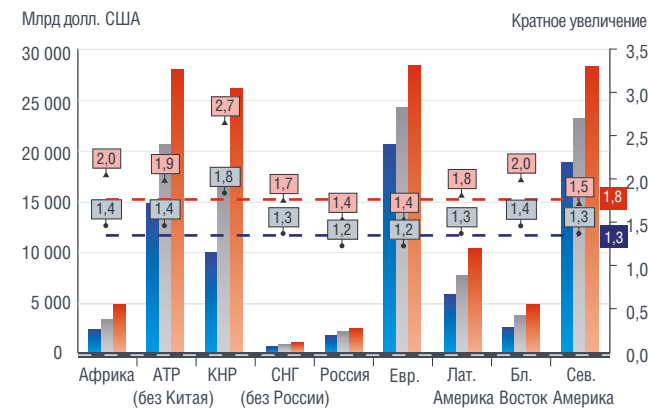
ДОЛИ РЕГИОНОВ В МИРОВОМ ПАССАЖИРООБОРОТЕ



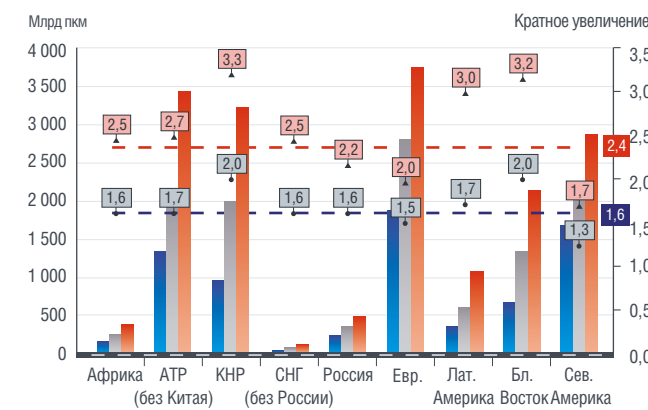
Численность населения



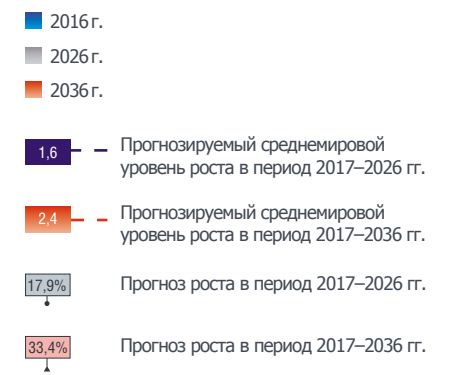
Валовой внутренний продукт



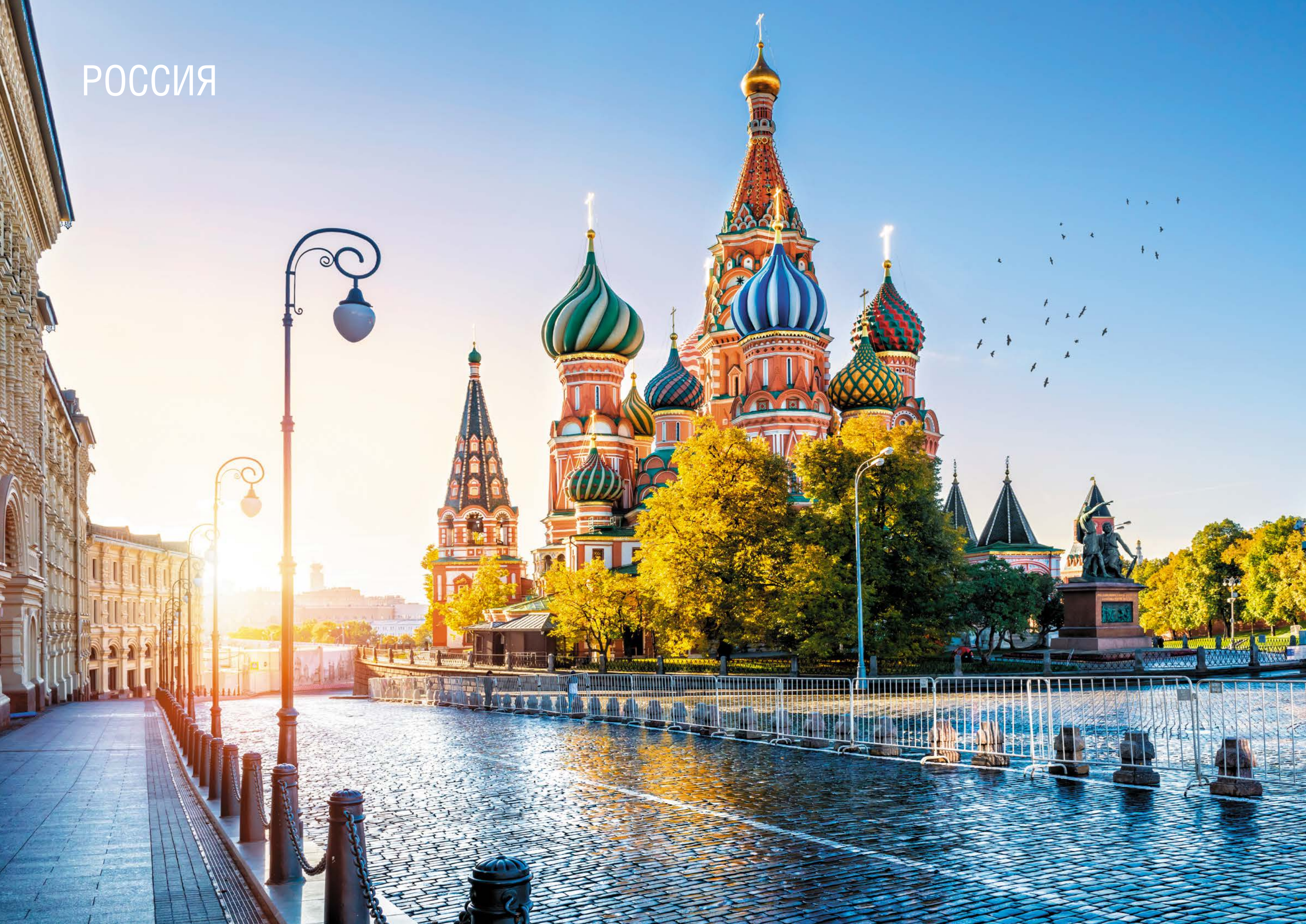
Пассажирооборот



Условные обозначения



РОССИЯ



РОССИЯ

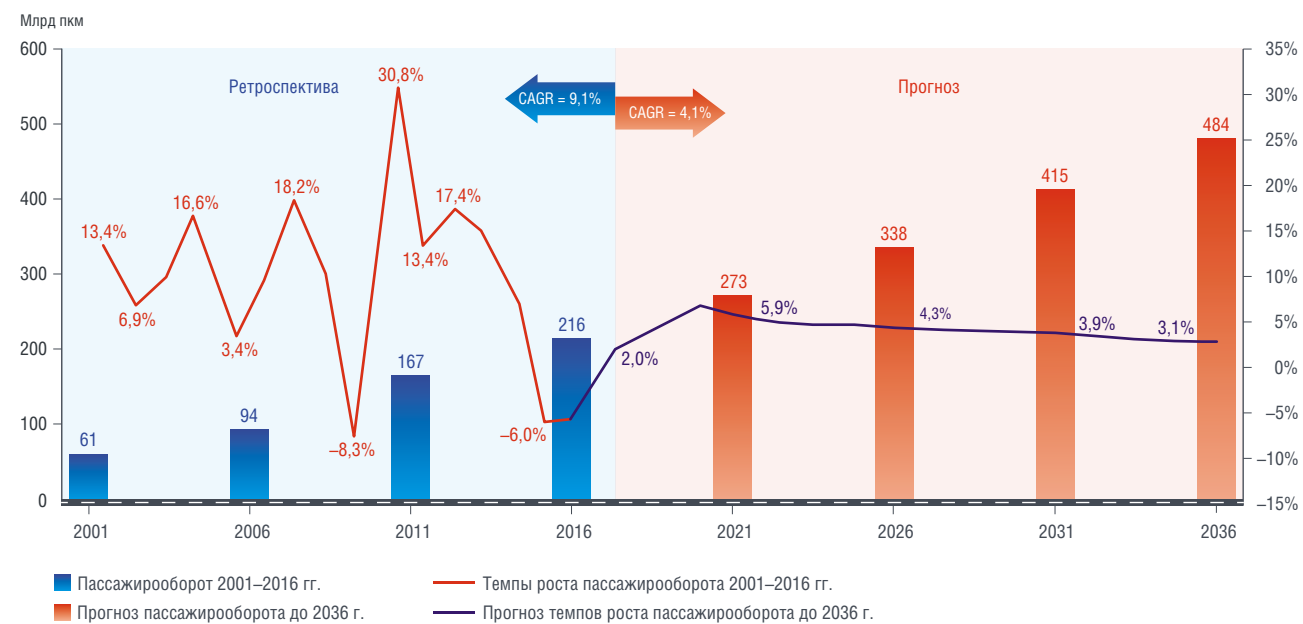
СТАТИСТИКА И ИНФОГРАФИКА

Численность населения России в период до 2036 г. существенно не изменится. В период до 2026 г. ожидается небольшой рост с 146,5 в настоящее время до 148,3 млн человек (+1,2%). К 2036 г., по оценкам Госкомстата РФ, численность населения будет постепенно снижаться до 147,0 млн человек. В указанный период доля России в общей численности населения

земного шара уменьшится с текущего значения 2,0 до 1,7%.

К 2026 г. ВВП России увеличится в 1,2 раза, с 1,7 до 2,1 трлн долл. США, и в 1,4 раза, до 2,4 трлн долл. США, к 2036 г. При этом доля России в мировом ВВП к 2036 г. снизится с 2,3 до 1,8%.

Прогноз пассажирооборота авиакомпаний региона в период до 2036 г.



Пассажирооборот в России в прогнозной перспективе вырастет в 1,6 раза к 2026 г., с 216 до 338 млрд пкм, и в 2,2 раза, до 484 млрд пкм, на рубеже 2036 г., что в целом будет соответствовать среднемировым темпам роста. Будет иметь место небольшое снижение доли с 3,1 до 2,8% в общемировом пассажирообороте. Совокупный среднегодовой темп роста пассажирских авиаперевозок в России до 2036 г. составит 4,1%. По объему авиаперевозок Россия занимает седьмое место среди стран мира.

ТЕНДЕНЦИИ

В настоящее время рынок авиационных перевозок и авиатранспортная инфраструктура Российской Федерации проходят очередной цикл трансформации и модернизации. Важные геополитические события последних лет оказали негативное влияние на внешнюю конъюнктуру и макроэкономические показатели России, а также привели к изменению тенденций развития отрасли авиаперевозок в стране.

Последовательно реализуется федеральная целевая программа «Развитие транспортной системы», модернизируется опорная сеть аэродромов и национальный комплекс управления воздушным движением.

В федеральных округах и регионах РФ (Дальний Восток) продолжается реализация региональных программ по развитию транспортной инфраструктуры, модернизации парка ВС, субсидированию внутренних региональных (местных) и межрегиональных авиаперевозок.

Активизировались внутренние авиаперевозки. Растет туристический потенциал страны.

Ведущие отечественные авиакомпании переходят от стратегии интенсивного роста к модели повышения эффективности ведения бизнеса. Существенно повышается качество их корпоративного управления.

Положительный опыт развития услуг низкокбюджетных авиаперевозок на примере дискаунтера «Победа» стимулировал рост и увеличение охвата территории страны перевозками данного вида.

Активная реализация проектов развития высокоскоростных железнодорожных перевозок в европейской части России служит дополнительным стимулом для повышения эффективности воздушного транспорта РФ.

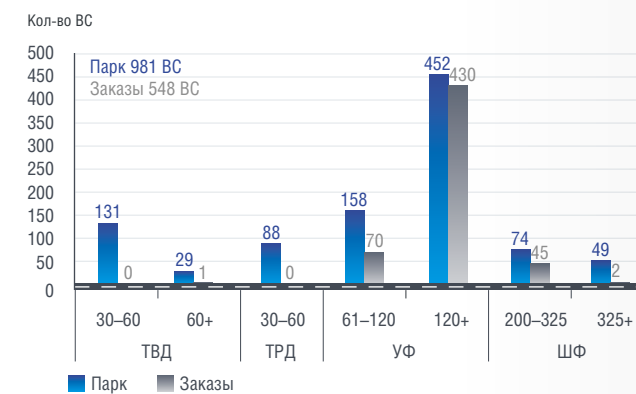
На развитие отрасли существенное влияние оказывает антимонопольное законодательство Российской Федерации.

Процесс обновления парка в авиакомпаниях РФ в настоящее время и на долгосрочную перспективу будет увязан с действием таких факторов, как:

- расширение производства модельного ряда отечественных самолетов и поэтапное развитие инструментов поддержки их продаж, а также системы послепродажного обслуживания;
- влияние единой таможенно-тарифной политики стран – членов Евразийского экономического союза, формируемой на период до 2025–2030 гг. с учетом консенсуса интересов всех государств-участников;
- начало поступления самолетов нового поколения производства Boeing и Airbus в парк авиакомпаний-лидеров, что последовательно будет менять модель спроса на закупку воздушных судов отечественного производства.

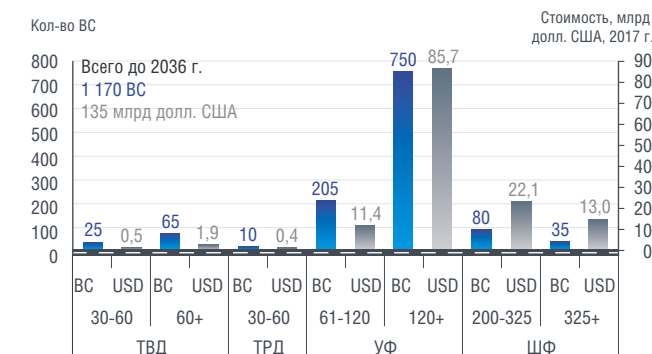
В долгосрочной перспективе основу спроса отечественных авиакомпаний составят узкофюзеляжные самолеты вместимостью свыше 120 кресел, а общий прогнозируемый спрос на самолеты со стороны российских авиаперевозчиков может достичь 1 170 единиц.

Текущий парк и заказы



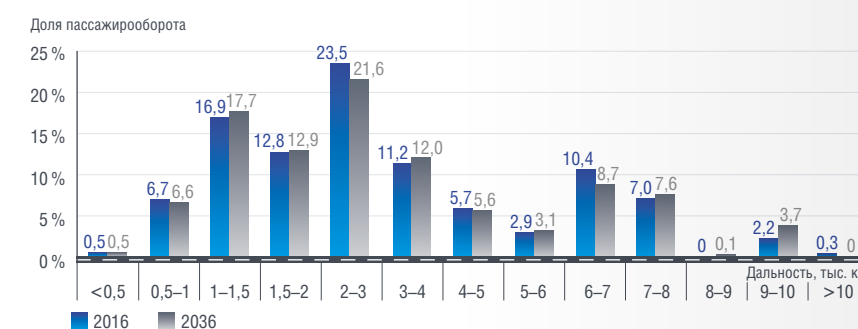
Российский парк пассажирских самолетов насчитывает 981 борт. Средний возраст парка ВС составляет 16,8 года, что выше среднемирового значения (11,4 года). Ожидается, что в 2036 г. в эксплуатации останется 240 самолетов из состава современного российского парка. Самыми молодыми оказались подгруппы турбовинтовых самолетов вместимостью более 60 кресел (средний возраст 11,3 года) и УФ самолетов вместимостью более 120 кресел (11,4 года). Характерной особенностью состава парка российских авиакомпаний является высокая доля (41%) самолетов вместимостью до 120 кресел, в то время как в мире в целом этот показатель равен 30%.

Прогноз спроса до 2036 г.



Ожидается, что за 20 лет российские авиакомпании получат 1 170 новых пассажирских ВС на сумму 135 млрд долл. США в каталожных ценах 2017 г. Имеющиеся твердые заказы покрывают 47% предполагаемого спроса. Наибольшая степень покрытия спроса заказами наблюдается в группах УФ 120+ и ШФ < 325 кресел (57 и 56% соответственно). Отмечаем также высокое значение доли ожидаемого спроса на УФ самолеты вместимости 91–120 кресел (15% при среднемировом уровне 6%) и низкую долю спроса на ШФ ВС (10 против 18% в мире в целом).

Распределение перевозок по дальности



В целом характер распределения перевозок по диапазонам дальности в России изменится незначительно. Наибольшее сокращение доли перевозок прогнозируется на маршрутах с ортодромической дальностью от 2 до 3 тыс. км, а наибольший рост – на маршрутах от 9 до 10 тыс. км. Ожидается, что медиана распределения предельного пассажирооборота, характеризующая типовую дальность полета, увеличится за 20 лет с 2 560 до 2 572 км, т. е. всего на 0,5%.

СТРАНЫ СНГ (БЕЗ РОССИИ)



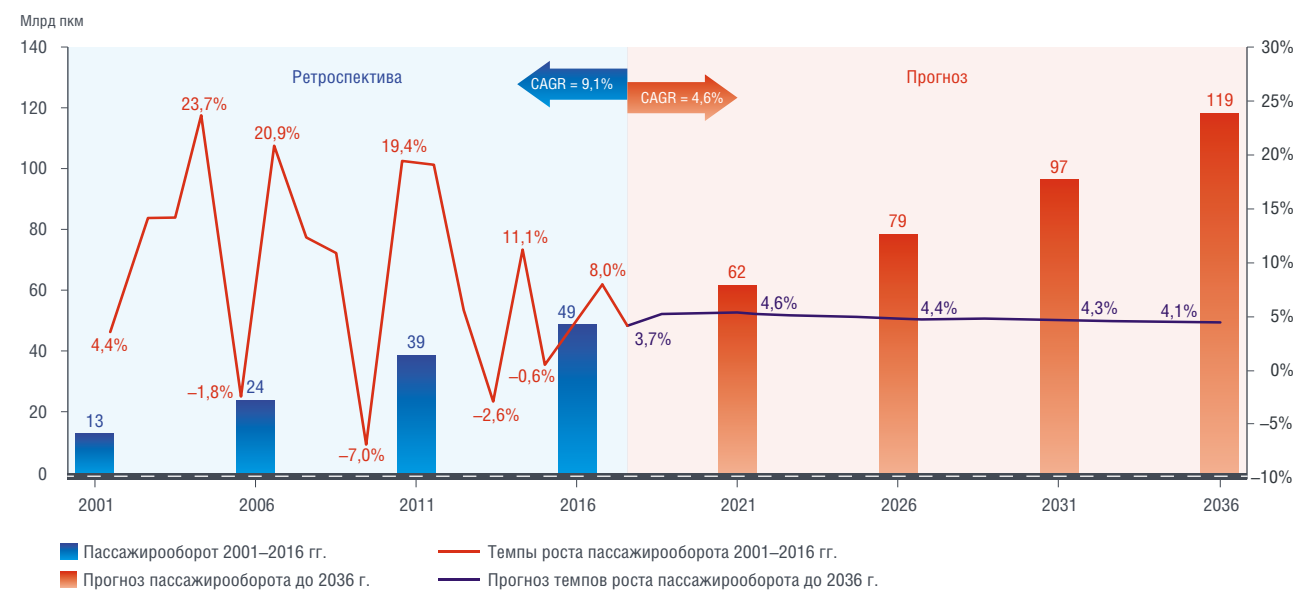
СТРАНЫ СНГ (БЕЗ РОССИИ)

СТАТИСТИКА И ИНФОГРАФИКА

В период до 2026 г. численность населения государств Содружества Независимых Государств возрастет с 140,5 до 146,1 млн человек (+4,0%), а к 2036 г. вырастет до 148,1 млн человек (+5,4% к уровню 2016 г.). При этом доля СНГ в численности населения планеты за 20 лет упадет с 1,9 до 1,7%.

Рост ВВП для стран указанной группы прогнозируется на уровне среднемировых показателей. В период до 2026 г. их ВВП вырастет в 1,3 раза, с 584 до 785 млрд долл. США, а в период до 2036 г. увеличится до 1 017 млрд долл. США, т. е. в 1,7 раза по отношению к текущему значению. Доля в общемировом ВВП практически не претерпит изменений и сохранится на уровне 0,8%.

Прогноз пассажирооборота авиакомпаний региона в период до 2036 г.



Темпы роста пассажирооборота стран Содружества будут соответствовать среднемировым. В период до 2026 г. объем пассажирских авиаперевозок увеличится с 49 до 79 млрд пкм, а к 2036 г., в соответствии с прогнозными ожиданиями, составит 119 млрд пкм, т. е. увеличится в 1,6 и 2,5 раза к уровню 2016 г. соответственно. При этом доля в общемировом пассажирообороте практически не изменится и останется на уровне 0,7%. Совокупный среднегодовой темп роста пассажирских авиаперевозок в соответствии с ожиданиями на 2036 г. составит 4,6%.

ТЕНДЕНЦИИ

Ранее достаточно взаимосвязанная и сбалансированная система воздушных перевозок Содружества Независимых Государств в последние годы претерпела значительные изменения. Российская Федерация, Республики Казахстан, Беларусь, Армения и Киргизия образовали Евразийский экономический союз. Украина, формально участвуя в составе СНГ, в настоящее время не связывает свое будущее с данной международной организацией.

Дальнейшее развитие ЕАЭС потребует модернизации единой транспортной системы стран – участниц

объединения. Главами государств ЕАЭС принято решение о разработке стратегии (концепции) создания к 2025 г. т. н. «единого неба» стран – членов Евразийского экономического союза с последующей либерализацией внутреннего воздушных перевозок. Открываются новые возможности по развитию маршрутной сети и существенному увеличению объемов межрегиональных авиаперевозок.

При решении задач формирования парка авиационной техники национальные перевозчики стран СНГ перешли на приобретение новых самолетов. Авиакомпании AZAL

(Азербайджан), Air Astana (Казахстан) и Узбекистон хаво йуллари приступили к эксплуатации самолетов следующего поколения (A320NEO и B787).

Республика Казахстан, где существует наиболее либерализованный внутренний рынок, демонстрирует пример нового подхода в развитии авиакомпаний. В 2019 г. Air Astana планирует провести первичное размещение акций (IPO). Ценные бумаги будут размещены как в Казахстане, так и на зарубежных рынках.

Важным фактором в развитии авиакомпаний стран региона остается прямая или косвенная поддержка национальных авиаперевозчиков со стороны государства. Характерным примером может служить создание в Казахстане новой авиакомпании Qazaq Air для развития сети внутренних перевозок на современном типе турбовинтовых самолетов.

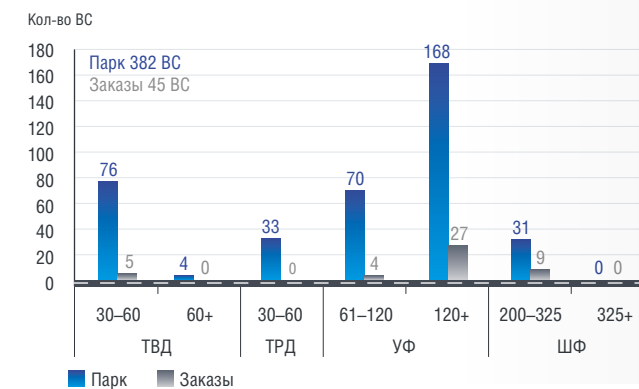
Вместе с тем в силу экономических причин, рынок ряда стран СНГ в длительном периоде времени останется ориентированным на приобретение самолетов с вторичного рынка.

В долгосрочной перспективе региональные авиаперевозки будут развиваться умеренными темпами и соответствовать прогнозным оценкам роста макроэкономических показателей стран Содружества.

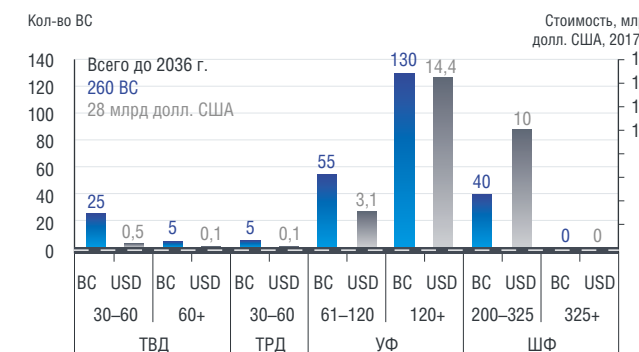
Процесс обновления парка в авиакомпаниях стран СНГ будет осуществляться небольшими объемами закупок. При этом как устойчивая тенденция сохранится схема по приобретению самолетов в собственность авиаперевозчика.

В долгосрочной перспективе основу поставок составят узкофюзеляжные самолеты, а общий прогнозируемый спрос на самолеты со стороны авиакомпаний государств данного региона оценивается в 260 единиц.

Текущий парк и заказы

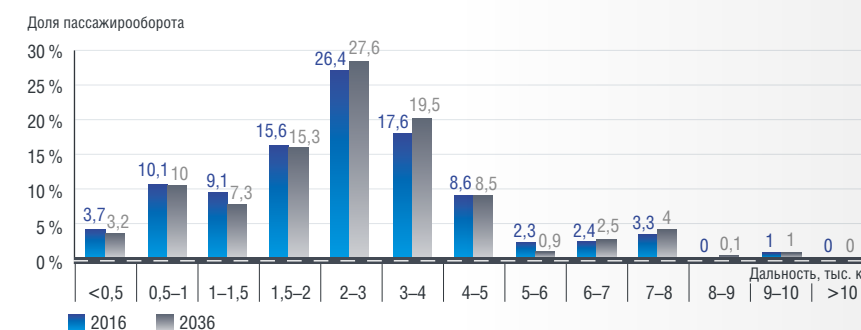


Прогноз спроса до 2036 г.



Спрос в регионе на новые пассажирские самолеты оценивается в 260 ВС на сумму 28,3 млрд долл. США, что в 4,1 раза меньше, чем в Африке, и в 4,8 раза меньше, чем в РФ. Имеющиеся твердые заказы покрывают 18% предполагаемого спроса. Половина поставок и 51% общей стоимости придется на группу вместимости УФ 120+ (в мире 65 и 55% соответственно). Страны региона являются самыми активными покупателями на вторичном рынке и приобретают на нем больше половины используемых самолетов.

Распределение перевозок по дальности



Маршруты, обслуживаемые авиакомпаниями региона, ограничены в основном небольшими расстояниями. Так, в диапазоне дальностей до 3 тыс. км выполняется 69% пассажирских перевозок, в то время как в среднем по миру только 53%. Ожидаемые изменения в долях перевозок на разных диапазонах дальности незначительны. Прогнозируется, что медиана распределения предельного пассажирооборота увеличится за 20 лет с 2 437 до 2 512 км, т. е. на 3,1%.

КИТАЙ



КИТАЙ

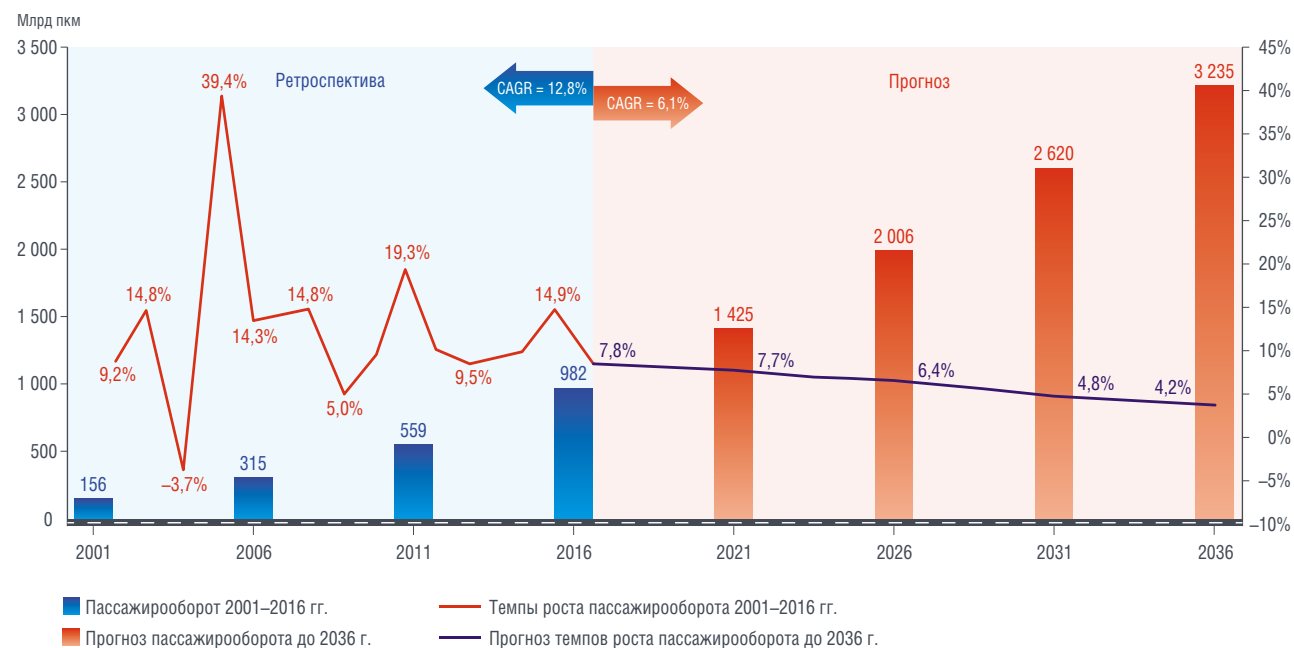
СТАТИСТИКА И ИНФОГРАФИКА

Численность населения Китая, в соответствии с существующими прогнозами, до 2026 г. вырастет на 2,4%, с 1,39 до 1,42 млрд человек. В 2028 г., в соответствии с ожиданиями демографов, численность населения КНР начнет медленно уменьшаться и к 2036 г. составит 1,41 млрд человек. Общий рост за весь прогнозный период оценивается в 1,8%. Доля Китая в численности

населения планеты за 20 лет снизится на 2,8 п. п., с 18,7 до 15,9%.

К 2026 г. ожидается рост китайского ВВП в 1,8 раза, с 9,8 до 17,6 трлн долл. США. До 2036 г., за 20 лет, он вырастет в 2,7 раза, до 26 трлн долл. США. Доля КНР в общемировом ВВП увеличится на 6,7 п. п., с 12,8 до 19,5%.

Прогноз пассажирооборота авиакомпаний региона в период до 2036 г.



Китай будет демонстрировать наиболее высокие темпы роста пассажирских авиаперевозок. В период до 2026 г. ожидается двукратное их увеличение, с 0,98 до 2,01 трлн пкм. За 20 лет, к 2036 г., ожидается увеличение объемов пассажирооборота в 3,3 раза, до 3,24 трлн пкм. Доля КНР в мировом пассажирообороте увеличится на 5 п. п., с 13,9 до 18,9%. Совокупный среднегодовой темп роста пассажирооборота китайских авиакомпаний составит 6,1%.

ТЕНДЕНЦИИ

Гражданская авиация Китайской Народной Республики (КНР) к настоящему времени прошла большой путь развития, и в перспективе перед ней стоят новые цели – перейти от решения локальных задач по транспортному обеспечению потребностей страны к достижению лидирующих позиций на глобальном рынке авиаперевозок.

Последовательность в принятии политико-экономических решений в области развития гражданской авиации КНР создает благоприятные условия для формирования воздушно-транспортной системы следующего

поколения, развитие и функционирование которой отразится на всех основных рынках мирового авиатранспортного комплекса.

Для динамичного развития авиационных перевозок в КНР осуществляется сбалансированный по целям комплекс многоуровневых мероприятий.

В рамках создания качественно новой национальной сети аэродромов реализуются долгосрочные планы по строительству в стране к 2025 г. более 100 новых

аэропортов и связанной с этим инфраструктуры. Проводится кардинальная модернизация национальной системы управления воздушным движением.

Реализуются долгосрочные планы корпоративного развития ведущих национальных авиакомпаний. Развивается практика использования в стране модели низкобюджетных перевозок и формирования авиаперевозчиков с монотипным парком воздушных судов. Развитие китайских авиакомпаний позволит поддержать растущую экономическую активность Китая в направлении Нового шелкового пути.

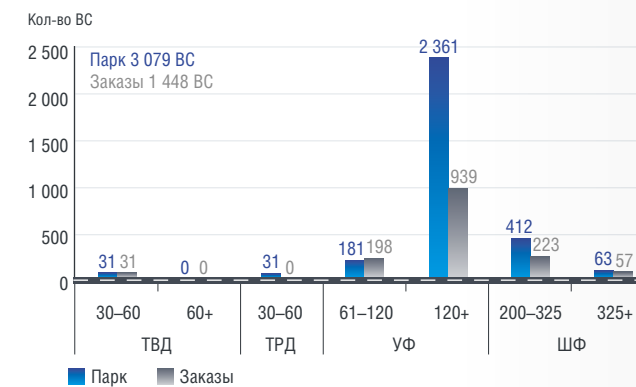
Вторичные эффекты от неуклонного роста уровня жизни, бизнес-активности и аэромобильности населения Китая положительно отразятся также на развитии экономики и отрасли авиаперевозок целого ряда других стран в различных регионах мира.

На рубеже 2020-х гг. КНР будет единственной страной в мире, где одновременно будут находиться сборочные линии трех крупнейших мировых авиапроизводителей, включая национальную компанию COMAC.

Китай последовательно продолжает концентрировать в своем владении мировые лизинговые активы как на базе компаний BOC, ICBC и CDB с участием государственных банков, так и через частные компании Bohai Leasing (включая его «западные» активы Avolon и CIT Aerospace) и CALC с помощью связанного с ними банковского капитала.

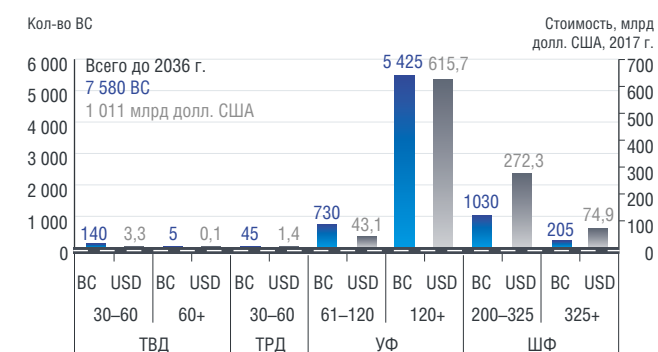
Как и в настоящее время, на долгосрочную перспективу основу спроса составят узкофюзеляжные самолеты вместимостью свыше 120 кресел, а общий спрос на самолеты китайскими авиакомпаниями прогнозируется в объеме не менее 7 580 единиц.

Текущий парк и заказы



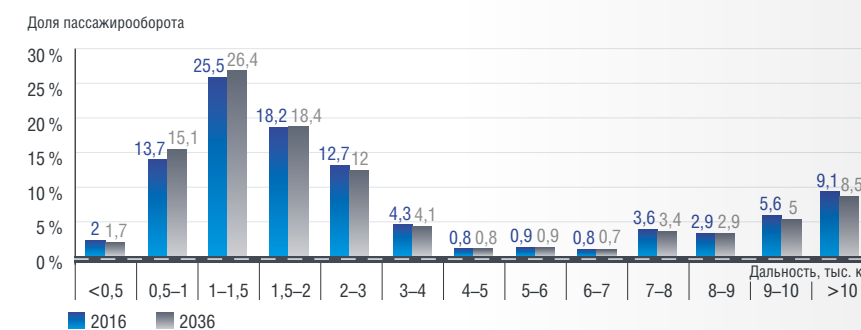
Пассажирский парк авиакомпаний Китая, в конце 2016 г. насчитывавший 3 079 самолетов, является самым молодым в мире. Средний возраст парка равен 5,8 года. Еще одной особенностью парка Китая является сравнительно большая доля УФ самолетов вместимостью > 140 кресел (69% при среднем мировом значении 47%), а доля всех самолетов вместимостью до 120 кресел, напротив, сравнительно малая (8% при среднем мировом значении 30%). Ожидается, что к концу прогнозного периода в мировом пассажирском парке останется примерно 56% самолетов нынешнего парка китайских авиакомпаний. Количество твердых заказов на новые самолеты равно 1 448, что составляет 47% от численности парка ВС.

Прогноз спроса до 2036 г.



Двадцатилетний спрос на новые пассажирские самолеты авиакомпаний Китая оценивается на уровне 7 580 ВС, что в каталожных ценах 2017 г. эквивалентно 1 011 млрд долл. США. Имеющиеся твердые заказы покрывают только 19% предполагаемого спроса. Наибольший спрос ожидается в сегменте УФ ВС 120+ (5 430 самолетов стоимостью 616 млрд долл. США), покрытый имеющимися твердыми заказами на 17%.

Распределение перевозок по дальности



Перевозки внутри страны, ограниченные по дальности 4 тыс. км, определили в 2016 г. долю предельного пассажирооборота на таких дальностях уровнем 76,3%. Прогнозируется, что доля перевозок на дальностях до 4 тыс. км к 2036 г. увеличится на 1,5 п. п. Медиана распределения уменьшится на 3,5%, с 1 744 км в 2016 г. до 1 683 км в 2036 г.

АЗИАТСКО- ТИХООКЕАНСКИЙ РЕГИОН (БЕЗ КИТАЯ)



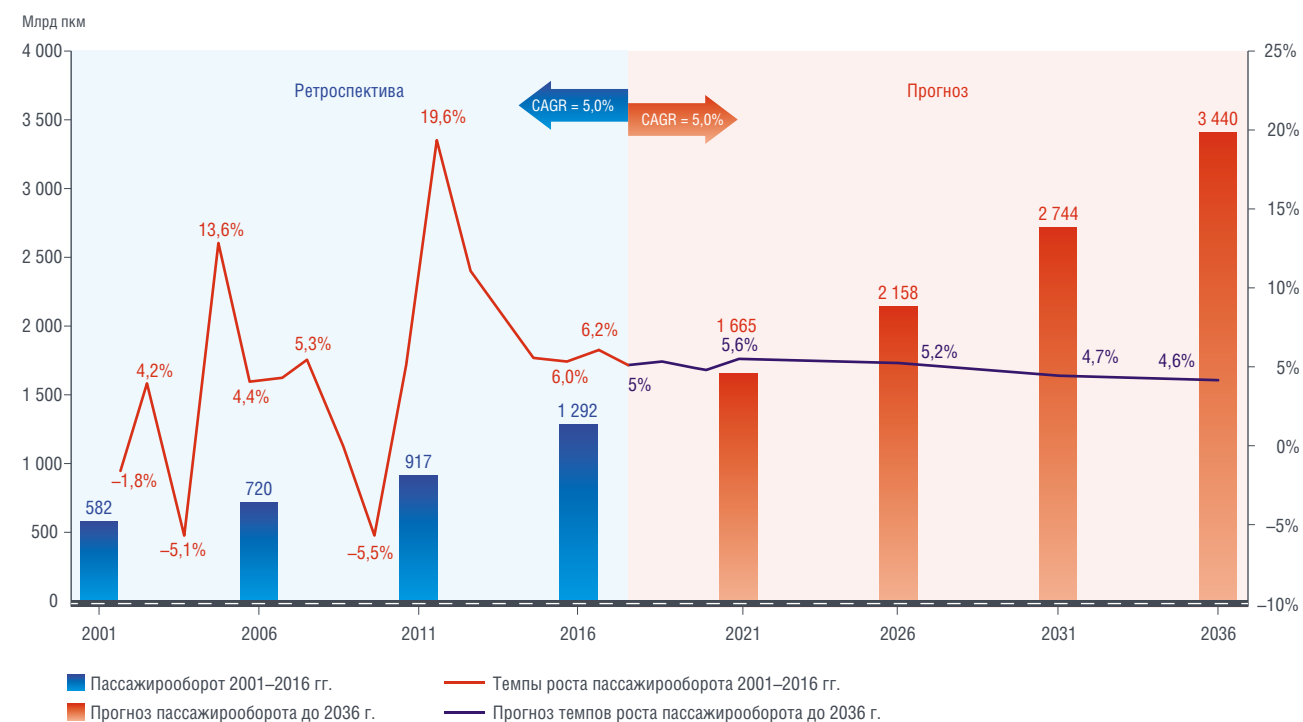
АЗИАТСКО-ТИХООКЕАНСКИЙ РЕГИОН (БЕЗ КИТАЯ)

СТАТИСТИКА И ИНФОГРАФИКА

По темпам роста населения АТР будет немного превышать среднемировые показатели до 2026 г. и опустится ниже среднемирового уровня в период до 2036 г. К 2026 г. население региона вырастет на 10,6%, с 2,67 до 2,96 млрд человек, к 2036 г. превышение над текущим уровнем составит 19,1%, и в абсолютных величинах это будет соответствовать значению в 3,18 млрд человек. При этом доля населения АТР по отношению к населению мира немного уменьшится, на 0,2 п. п., с 36,0 до 35,8%.

Рост ВВП стран региона будет выше среднемирового и по отношению к уровню 2016 г. в 14,7 трлн долл. США в 2026 г. увеличится в 1,4 раза, до 20,5 трлн долл. США, а в 2036 г. ожидается увеличение в 1,9 раза до уровня в 27,9 трлн долл. США. Увеличение доли при распределении мирового ВВП составит 1,5% (19,3% – 2016 г., 20,8% – 2036 г.).

Прогноз пассажирооборота авиакомпаний региона в период до 2036 г.



К 2026 г. в странах АТР ожидается рост пассажирооборота, примерно в 1,7 раза, с 1,29 до 2,16 трлн пкм, а к 2036 г. – в 2,7 раза, до 3,44 трлн пкм. Это даст небольшое увеличение доли в мировом пассажирообороте, на 1,8 п. п., с 18,3 до 20,1%. Совокупный среднегодовой темп роста рынка пассажирских авиаперевозок в странах АТР до 2036 г. составит 5%.

ТЕНДЕНЦИИ

Важным направлением экономического развития государств АТР является создание расширенной системы торговой и финансовой интеграции.

Вследствие учета руководством стран региона уроков последнего мирового экономического кризиса постепенно осуществляется переход от экономики, ориентированной на экспорт, к модели развития производства

для удовлетворения внутреннего и регионального спроса на товары и услуги.

В данном контексте важнейшее значение приобретает инициатива Китая «Один пояс – один путь» как вариант «азиатской» модели интеграции.

Свой вклад в укрепление экономических и торговых связей стран региона вносит т. н. программа региональной взаимосвязанности, предусматривающая объединение всех транспортных систем Азиатско-Тихоокеанского региона (проводится под эгидой экономической и социальной комиссии ООН для Азии и Тихого океана – ЭСКАТО).

При значительной разнице в доходах населения размер тарифа экономического класса становится определяющим фактором для многих государств. В этом плане наиболее показательным примером является программа развития гражданской авиации Индии, где более 70% авиаперевозок составляют низкобюджетные бизнес-модели.

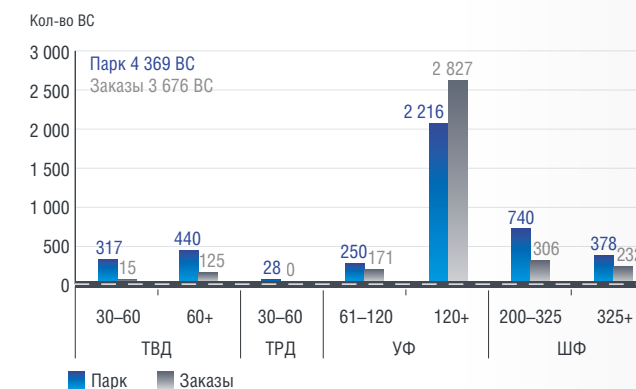
Азиатско-Тихоокеанский регион является пионером в создании низкобюджетной авиакомпании, осуществляющей перевозки на дальнемагистральных маршрутах с эксплуатацией широкофюзеляжных воздушных судов.

В длительной перспективе наиболее важными факторами влияния на развитие рынка воздушных перевозок стран АТР будут являться:

- государственное регулирование отрасли со стороны уполномоченных органов;
- политика государств региона по определению доступа иностранных авиакомпаний на национальные внутренние рынки авиаперевозок;
- формы и объемы государственного участия в капитале и поддержке национальных авиаперевозчиков;
- соответствие авиакомпаний мировым стандартам в области безопасности полетов ВС;
- наличие существенных финансовых проблем у ряда авиакомпаний.

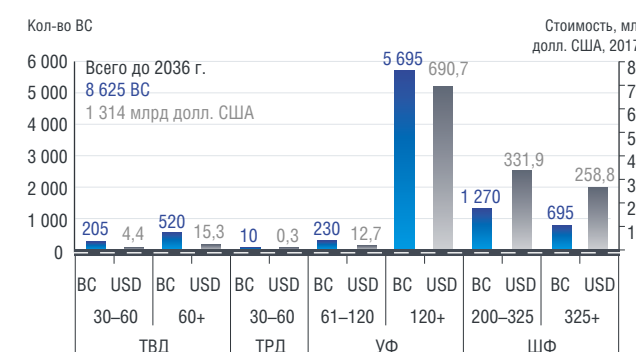
В рассматриваемом периоде суммарный спрос в странах региона будет устойчиво расти, а его общая величина прогнозируется в объеме не менее 8 625 гражданских воздушных судов.

Текущий парк и заказы



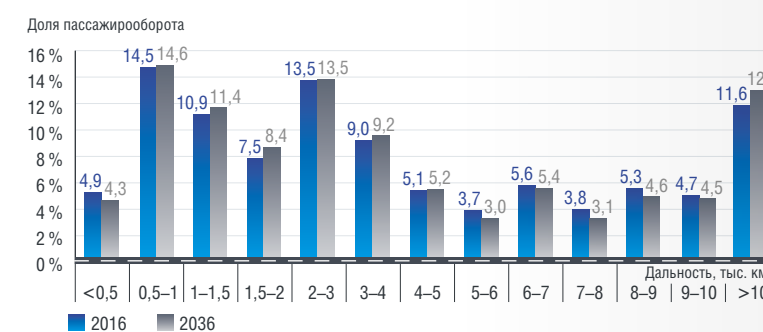
Имеющийся у авиакомпаний региона пассажирский парк является самым молодым среди других регионов. Моложе – только у авиакомпаний Китая, который рассматривается отдельно. Средний возраст парка равен 9,3 года. Доля самолетов вместимостью до 120 кресел в регионе на 6 п. п. меньше, а доля ШФ ВС на 9 п. п. больше аналогичных среднемировых показателей. Ожидается, что к концу прогнозного периода в строю останется 1 875 пассажирских самолетов (43%) из парка 2016 г. Количество твердых заказов на новые самолеты равно 3 676, что составляет 84% от количества самолетов в нынешнем парке (среднее значение по миру 49%). В сегменте УФ 120+ количество заказов в 1,28 раза превысило численность современного парка ВС.

Прогноз спроса до 2036 г.



Общий спрос на новые пассажирские самолеты прогнозируется на уровне 8 625 единиц, что оценивается в 1 314 млрд долл. США. Акцент в спросе будет сдвинут в сторону более вместительных самолетов. Суммарная доля спроса на ШФ ВС в регионе составит 23% по количеству и 45% по стоимости, что на 6 и на 5 п. п. больше аналогичных среднемировых показателей соответственно. Имеющиеся твердые заказы покрывают 43% предполагаемого спроса. Максимальный уровень покрытия (73%) зарегистрирован в группе реактивных самолетов на 61–120 кресел.

Распределение перевозок по дальности



Распределение перевозок ожидает незначительная трансформация. Наряду с типичным для большинства регионов сокращением доли самых коротких маршрутов (до 500 км) и ростом доли перевозок на самых длинных маршрутах (> 10 тыс. км) ожидается сокращение на 2,5 п. п. доли перевозок в диапазоне 5–10 тыс. км и рост на 2 п. п. доли перевозок в диапазоне 0,5–5 тыс. км. В целом медиана распределения предельного пассажирооборота уменьшится на 2,6%, с 2 906 км в 2016 г. до 2 831 км в 2036 г.

ΕΥΡΟΠΑ



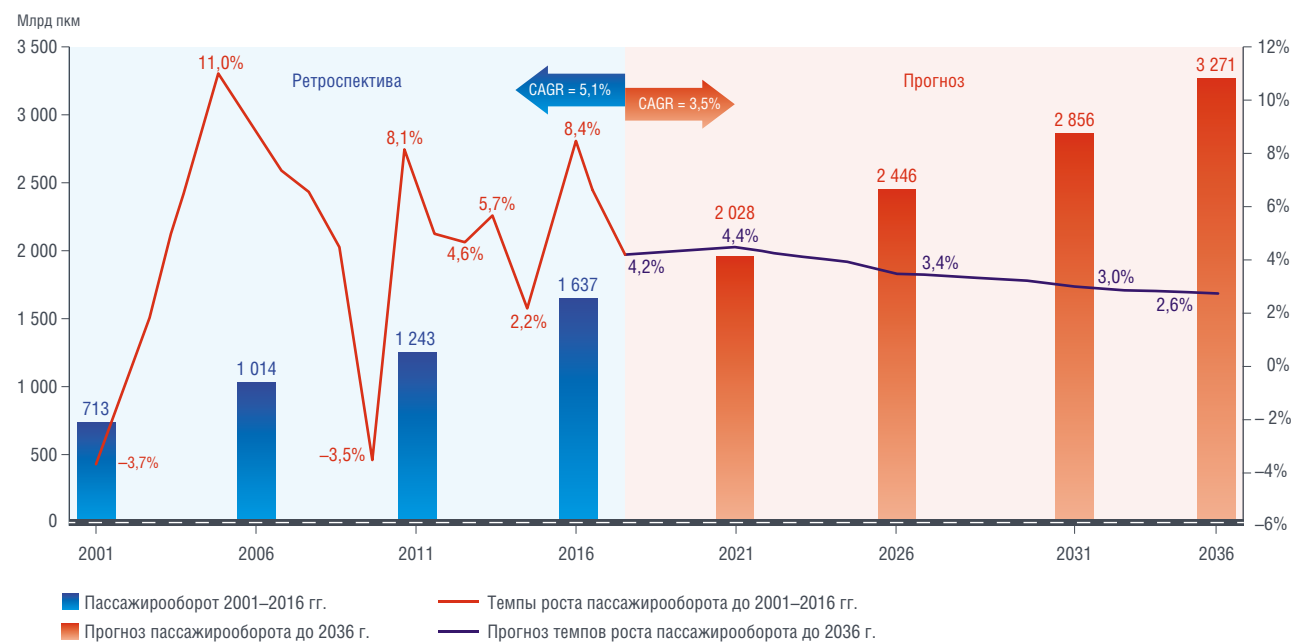
ЕВРОПА

СТАТИСТИКА И ИНФОГРАФИКА

Темпы роста численности населения Европы в прогнозный период будут существенно отставать от среднемировых значений. Текущая численность населения составляет 617,8 млн человек. Прогнозные уровни: в 2026 г. – 628,1 млн человек (+1,7%), в 2036 г. – 632,7 млн человек (+2,4% к 2016 г.). Доля Европы в численности населения Земли за прогнозный период уменьшится на 1,2 п. п., с 8,3 до 7,1%.

ВВП стран Европы к 2026 г. вырастет с 20,4 до 24,1 трлн долл. США (в 1,3 раза). В 2036 г. ВВП стран региона будет равняться 28,3 трлн долл. США (рост в 1,8 раза). В целом темпы роста ВВП европейских стран будут отставать от среднемировых, что приведет к уменьшению их доли в общемировом ВВП с 26,7% (2016 г.) до 21,1% на конец прогнозного периода.

Прогноз пассажирооборота авиакомпаний региона в период до 2036 г.



Ожидается, что в период 2016–2026 гг. пассажирооборот в Европе увеличится в 1,5 раза, с 1,6 до 2,4 трлн пкм; в 2036 г. он превзойдет уровень 2016 г. в два раза и составит 3,3 трлн пкм. Однако доля Европы в мировом пассажирообороте сократится на 4,1 п. п. (с 23,2 до 19,1%). Среднегодовой рост объема пассажирских авиаперевозок в Европе в рассматриваемый период составит 3,5%.

ТЕНДЕНЦИИ

Гражданская авиация стран – участниц Европейского Союза исторически является одним из мировых лидеров как по масштабам своей деятельности и размеру оперируемого парка воздушных судов, так и по уровню организационного построения системы управления и эффективности бизнес-моделей авиакомпаний. Высокий уровень конкуренции в данном секторе экономики в последние годы привел к существенной трансформации структурных форм ведущих европейских эксплуатантов авиационной техники (АТ). В капитал ряда групп и отдельных авиакомпаний вошли ближневосточные и азиатские авиаперевозчики.

Среди крупнейших европейских сетевых авиакомпаний сложилась т. н. «большая тройка» эксплуатантов АТ с холдинговой структурой и многонациональной

системой активов. Самостоятельную позицию в этом перечне занимает турецкий национальный авиаперевозчик, демонстрирующий высокие темпы роста, значительно превышающие динамику роста экономики страны.

В настоящее время крупнейшие авиакомпании Европы столкнулись с тремя ключевыми угрозами:

- жесткой конкуренцией со стороны ведущих эксплуатантов АТ Ближнего Востока (преимущественно на дальнемагистральных маршрутах);
- непрерывной экспансией со стороны четырех крупнейших европейских низкобюджетных авиакомпаний в части обслуживания туристических потоков и пассажиров, летающих по служебным целям;

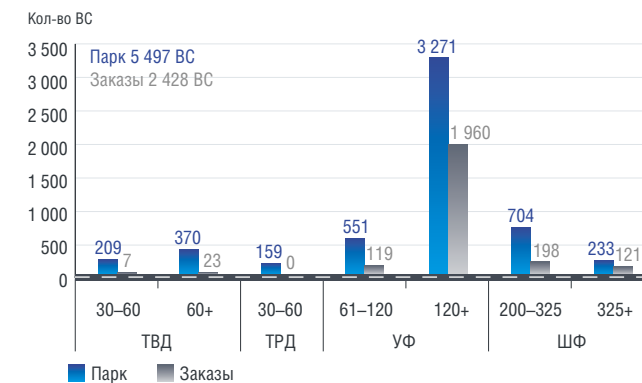
- растущей конкуренцией на трансатлантических маршрутах с американскими авиаперевозчиками.

Заметный рост конфликтного потенциала в секторе гражданской авиации Евросоюза способствует созданию ведущими европейскими авиационными группами и низкобюджетными авиакомпаниями новых объединений с целью формирования эффективных инструментов защиты своих интересов на межгосударственном уровне. Свидетельством в пользу формирования подобной тенденции является создание в 2015 г. ассоциации А4Е (Авиакомпании для Европы). Борьба европейских авиакомпаний (групп) за сохранение конкурентоспособности в прогнозный период будет способствовать дальнейшему развитию процессов их объединения и укрупнения.

Развитие гражданской авиации в регионе в перспективе ближайших двадцати лет будет связано с новыми вызовами, обусловленными:

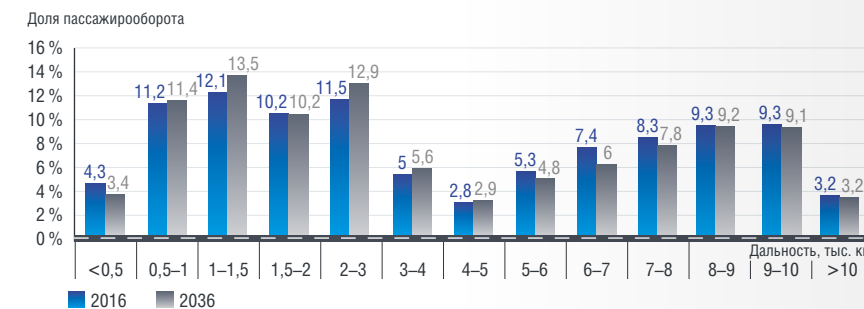
- стремлением официальных властей Евросоюза исключить любые формы государственной поддержки для развития низкобюджетных авиакомпаний и национальных перевозчиков в целом;

Текущий парк и заказы



Распределение современного пассажирского парка региона близко к среднемировому. Наибольшее отличие наблюдается в группе вместимости УФ 120+ (60% в регионе вместо 54% в мире) главным образом за счет подгруппы УФ 140+ (56% в регионе вместо 47% в мире). Средний возраст парка – 11,0 лет, что на 0,4 года ниже среднемирового значения. К 2036 г. «на крыле» останется примерно треть пассажирских самолетов из имевшихся в регионе в конце 2016 г. Количество твердых заказов на новые ВС составляет 2428 единиц, что составляет 44% от количества самолетов в парке (среднее значение по миру – 49%).

Распределение перевозок по дальности

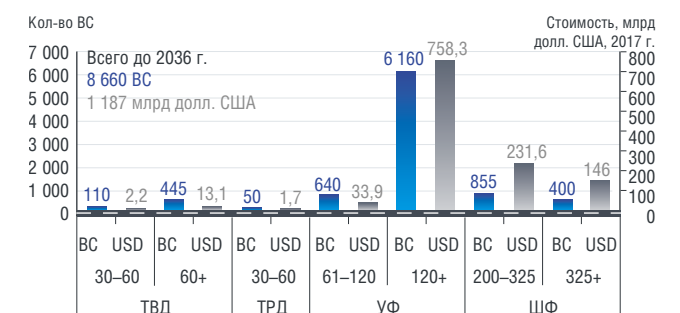


- диспропорцией в объемах доходов авиакомпаний и в системе регулирования взаимоотношений аэропортов и эксплуатантов АТ;

– ростом экологических требований к гражданской авиационной технике и формированием новых подходов к воздушно-транспортной системе следующего поколения. Получение значимых результатов в части ресурсосберегающего транспорта с минимальным воздействием на окружающую среду ожидается после выполнения исследований по европейской программе «Чистое небо», что позволит к 2025 г. существенно модернизировать авиационную отрасль.

В прогнозной перспективе, в силу накопленного объема законтрактованных к настоящему времени самолетов, спрос на воздушные суда будет неравномерным по периодам и в основном сфокусируется на приобретении авиаперевозчиками узкофюзеляжных самолетов вместимостью свыше 120 кресел. Общий спрос на гражданскую авиационную технику авиакомпаниями Европы прогнозируется в объеме 8660 воздушных судов.

Прогноз спроса до 2036 г.



Ожидается, что европейские авиакомпании приобретут за ближайшее двадцатилетие 8660 самолетов на сумму 1187 млрд долл. США, что станет рекордным показателем. Одной из предпосылок такого прогноза и характерной особенностью европейского региона является его лидерство в рейтинге доноров вторичного рынка пассажирских самолетов. Объявленные твердые заказы покрывают 28% предполагаемого спроса. При этом ни в одном из рассматриваемых классов и групп вместимости указанное покрытие не превышает 30%. Для региона характерна высокая доля в спросе на УФ самолеты вместимостью более 140 кресел (69% в сравнении со среднемировым значением 61%).

Ожидается перераспределение перевозок авиакомпаний региона в сторону более коротких маршрутов. Медиана распределения предельного пассажирооборота уменьшится на 7,5%, с 3131 км в 2016 г. до 2895 км в 2036 г., но при этом все же будет оставаться выше среднемировых значений.

ЛАТИНСКАЯ АМЕРИКА



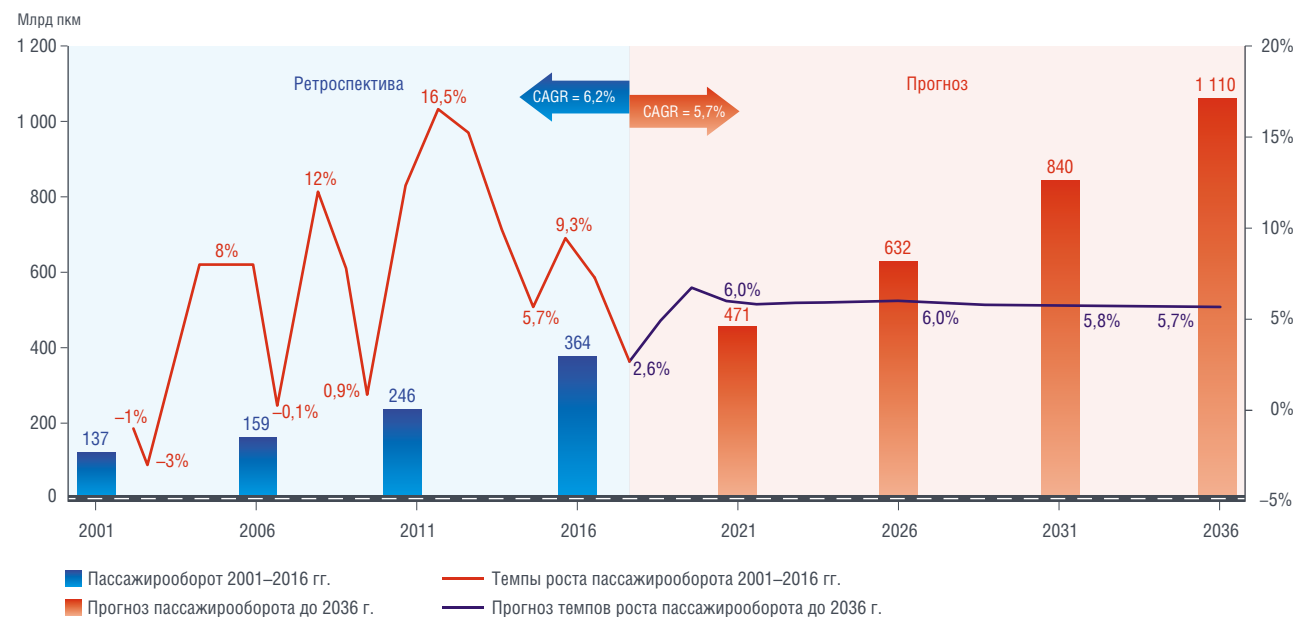
ЛАТИНСКАЯ АМЕРИКА

СТАТИСТИКА И ИНФОГРАФИКА

Совокупный рост населения стран Латинской Америки в прогнозный период составит 9,4% по состоянию на 2026 г. (640,4 млн человек – 2016 г., 700,5 млн человек – 2026 г.). К 2036 г. численность населения региона прогнозируется на уровне 746,3 млн человек (общее увеличение на 16,5%). Доля населения Латинской Америки относительно численности населения мира незначительно уменьшится на 0,2 п. п. (с 8,6 до 8,4%).

Прогноз динамики ВВП стран Латинской Америки близок к среднемировым показателям, предполагая, что до 2026 г. ВВП увеличится в 1,3 раза, с 5,71 до 7,61 трлн долл. США. К 2036 г. прогнозируется рост в 1,8 раза, до 10,38 трлн долл. США. Доля региона в мировом ВВП увеличится на 0,3 п. п., с 7,5 до 7,8%.

Прогноз пассажирооборота авиакомпаний региона в период до 2036 г.



По темпам роста пассажирооборота Латинская Америка лишь незначительно уступает регионам-лидерам (Китаю и Ближнему Востоку). До 2026 г. ожидается рост в 1,7 раза, с 364 до 632 млрд пкм. По состоянию на 2036 г. ожидается рост пассажирооборота в три раза, до 1 110 млрд пкм. Доля региона в мировом пассажирообороте увеличится на 1,3 п. п. (с 5,2 до 6,5%). Совокупный среднегодовой темп роста объемов пассажирских авиаперевозок в Латинской Америке в период до 2036 г. составит 5,7%.

ТЕНДЕНЦИИ

Географическое положение, запасы углеводородов, металлических руд и различных минералов, богатые лесные и водные ресурсы привели к широкому проникновению в экономику латиноамериканских государств иностранных, прежде всего американских, компаний, что в определенной степени явилось сдерживающим фактором в развитии национальной промышленности и частного предпринимательства, включая авиатранспортную отрасль.

Гражданская авиация в странах Латинской Америки прошла более чем 80-летний путь своего становления и имеет ряд особенностей, формирующих условия и характер ее развития на длительную перспективу.

Особенности экономико-географического положения Латинской Америки, близость США и удаленность от других регионов мира оказывают существенное влияние на направления авиаперевозок в регионе.

В условиях низкого уровня развития транспортной системы Латинской Америки, разобщенности территорий и слабых сухопутных связей между странами на континенте авиационный транспорт приобретает исключительное значение в экономическом развитии государств региона.

Введение т. н. режима открытого неба в последние годы стимулировало латиноамериканские авиакомпании провести реформу бизнес-моделей, пройти этап своего укрупнения в форме многонациональных

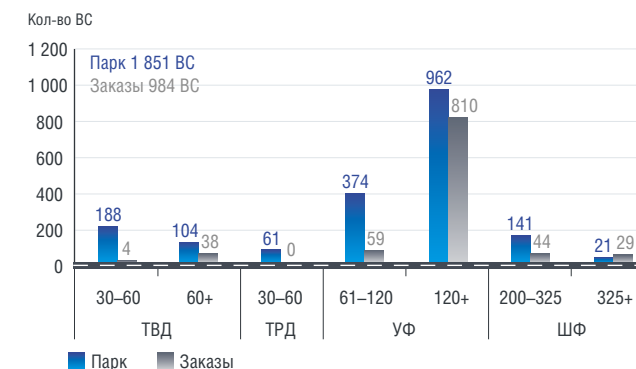
и многопрофильных холдингов, а также ускоренно развить низкобюджетные перевозки и пересмотреть стратегию развития флота в части снижения среднего срока службы авиационной техники.

В настоящее время Латинская Америка является одним из мировых лидеров по доле бюджетных авиакомпаний в общих объемах перевозок, которая в ряде стран превышает 60%.

Наличие в регионе нескольких десятков небольших компаний-авиаперевозчиков, имеющих низкую рентабельность своей деятельности, создает реальные предпосылки для дальнейшей консолидации отрасли и укрупнения авиакомпаний в регионе.

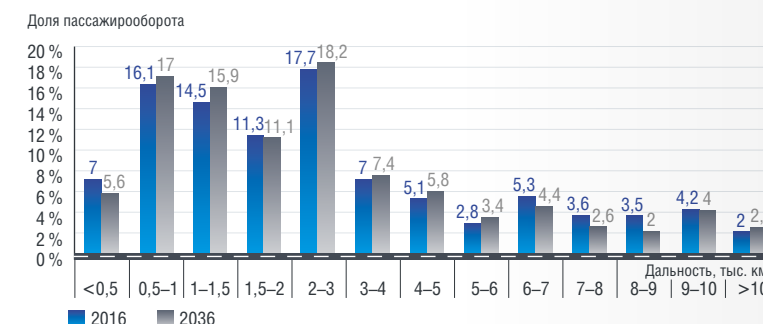
Доминирующая роль в регионе западноевропейских сетевых авиаперевозчиков на трансатлантических маршрутах, приход в этот сегмент ведущих ближневосточных авиакомпаний в среднесрочной перспективе будет способствовать образованию новых крупных транснациональных объединений. В данном контексте велика вероятность стратегического альянса, например, одного из двух действующих лидеров гражданского флота в Латинской Америке с одной из ведущих в настоящее время авиатранспортных групп Европы, где

Текущий парк и заказы



При сравнении распределения современного самолетного парка региона с аналогичным среднемировым распределением отмечается высокая доля самолетов до 120 кресел (39% в регионе при 30% в мире) и, соответственно, малая доля ШФ ВС (9% в регионе при 17% в мире). Средний возраст парка равен 11,3 года, что близко к среднемировому значению 11,4 года. Ожидается, что до конца прогнозного периода «доживут» 720 самолетов, т. е. 39% современного парка. Количество твердых заказов на новые самолеты равно 984, что составляет 53% от численности парка 2016 г.

Распределение перевозок по дальности

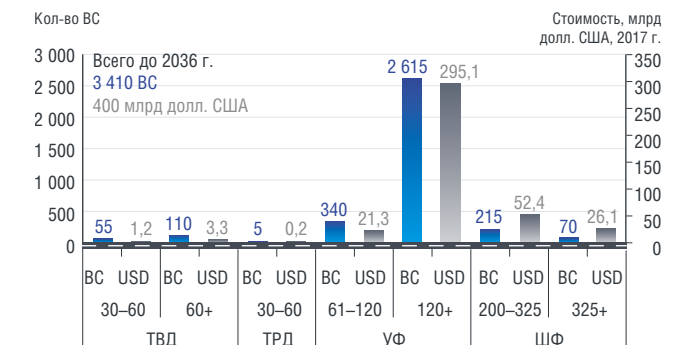


приоритет в интеграционном процессе может получить Британо-испанская группа авиакомпаний (холдинг).

Ожидаемый существенный рост экономической активности т. н. среднего класса в странах региона в течение прогнозного периода будет способствовать повышению мобильности населения и сохранению поступательного развития авиационных перевозок, особенно на внутренних и региональных линиях. В этой связи существующая в настоящее время в Латинской Америке формально значительная сеть аэропортов и аэродромов (около 12,5 тыс.) не будет соответствовать планируемым темпам роста авиаперевозок и потребует реализации новых проектов развития инфраструктуры гражданской авиации региона и соответствующих мер государственной поддержки.

Развитие в регионе аэропортовой инфраструктуры и маршрутной сети авиаперевозок, активная деятельность крупных авиационных холдингов и национальных авиакомпаний, а также высокая доля бюджетных перевозок на внутренних линиях позволяют спрогнозировать, что в обозначенный период суммарный спрос на новые воздушные суда в регионе составит 3 410 единиц с приоритетом закупок узкофюзеляжных самолетов вместимостью свыше 120 кресел.

Прогноз спроса до 2036 г.



Суммарный спрос на новые пассажирские самолеты оценивается в 3 410 ВС, или 400 млрд долл. США. Объявленные твердые заказы покрывают 29% предполагаемого спроса. Рекордно большая доля поставок ожидается в сегменте УФ ВС 120+ (77% в количестве самолетов и 74% в их стоимости при среднемировых значениях этих параметров 65 и 55% соответственно).

Авиакомпании региона выполняют перевозки во всех диапазонах дальности, но преобладающим можно назвать диапазон от 0,5 до 3 тыс. км (59,6% всего предельного пассажирооборота при среднемировом значении 49,7%). Наибольшее сокращение и наибольший рост доли перевозок ожидаются в диапазонах 8–9 и 0,5–1,5 тыс. км (на 1,4 и 2,3 п. п. соответственно). Медиана распределения предельного пассажирооборота уменьшится на 2,2%, с 2 064 км в 2016 г. до 2 019 км в 2036 г.

БЛИЖНИЙ ВОСТОК



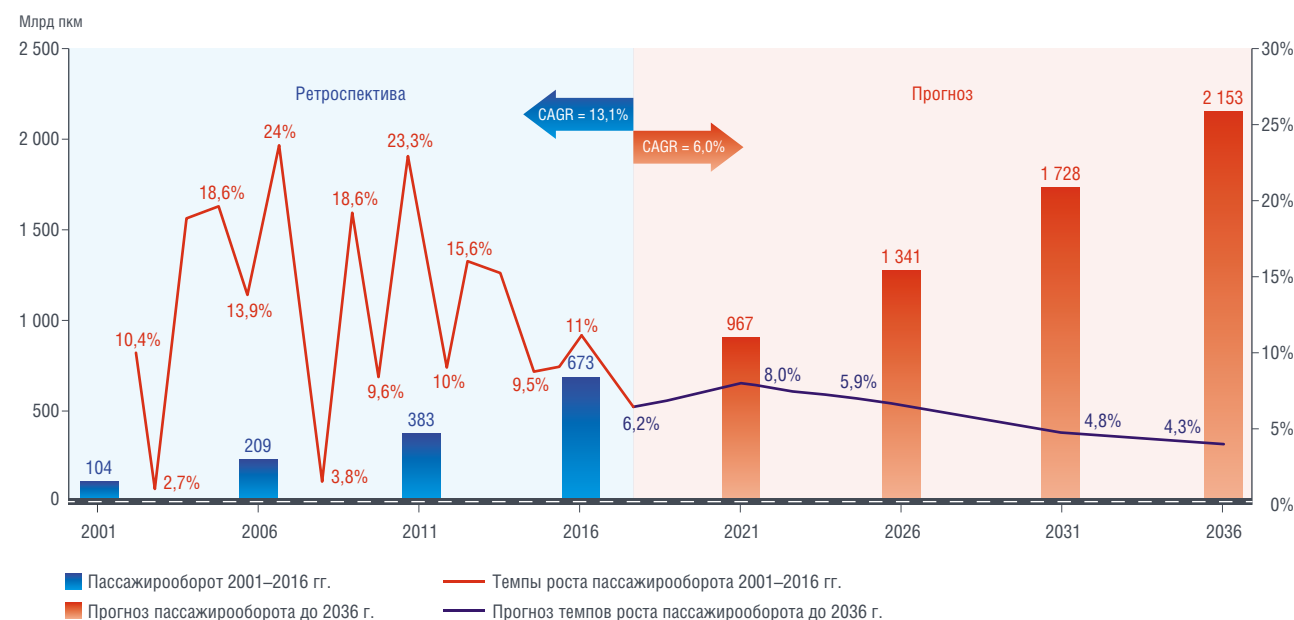
БЛИЖНИЙ ВОСТОК

СТАТИСТИКА И ИНФОГРАФИКА

Ожидается, что в прогнозный период темпы роста численности населения Ближнего Востока будут вдвое превышать среднемировой уровень, уступая по этому показателю лишь Африке. До 2026 г. численность населения в данном регионе вырастет на 17,9%, с 244,1 до 287,8 млн человек. В соответствии с существующими прогнозами к 2036 г. население Ближнего Востока будет составлять уже 325,7 млн человек, т. е. общий рост за 20 лет составит 33,4%. Доля региона в мировой численности населения вырастет на 0,4 п. п., с 3,3 до 3,7%.

В отличие от впечатляющих темпов роста населения экономический рост региона, в соответствии с прогнозными ожиданиями, лишь немного будет опережать среднемировые показатели. В период до 2026 г. ВВП региона вырастет в 1,4 раза, с 2,53 до 3,63 трлн долл. США. К 2036 г. ВВП стран Ближнего Востока за весь прогнозный период вырастет в два раза и составит 4,97 трлн долл. США. Доля региона в мировом ВВП с 2016 по 2036 г. возрастет на 0,4 п. п., с 3,3 до 3,7%.

Прогноз пассажирооборота авиакомпаний региона в период до 2036 г.



По прогнозируемым темпам роста пассажирских авиаперевозок Ближний Восток будет соперничать с Китаем, существенно опережая другие регионы мира. К 2026 г. ожидается, что пассажирооборот на Ближнем Востоке вырастет в два раза, с 673 до 1 341 млрд пкм. До 2036 г. объем пассажирских авиаперевозок увеличится в 3,2 раза, до 2 153 млрд пкм. Доля региона в мировом пассажирообороте вырастет на 3,1 п. п., с 9,5 до 12,6%. В период до 2036 г. совокупный среднегодовой темп роста пассажирских авиаперевозок на Ближнем Востоке составит 6%.

ТЕНДЕНЦИИ

В течение длительного времени регион Ближнего Востока является наиболее нестабильным в мире в связи с обострившимися до максимума межгосударственными отношениями и перманентными вооруженными конфликтами.

Только треть стран, в основном экспортеры нефти, имеют относительно динамично развивающуюся экономику и эффективную авиатранспортную отрасль. Опираясь на значительные финансовые средства, собственные ресурсы углеводородов, влияние в регулировании мировых цен на нефть, а также выгодное географическое положение («Южный воздушный коридор»), Объединенные Арабские Эмираты, Саудовская Аравия,

Катар и Кувейт за последние годы осуществили стремительное развитие сектора гражданских авиаперевозок. Международные маршруты стали носить глобальный характер, а наиболее развитые авиакомпании региона умело реализуют проект по приобретению авиационных активов в странах ЕС и АТР.

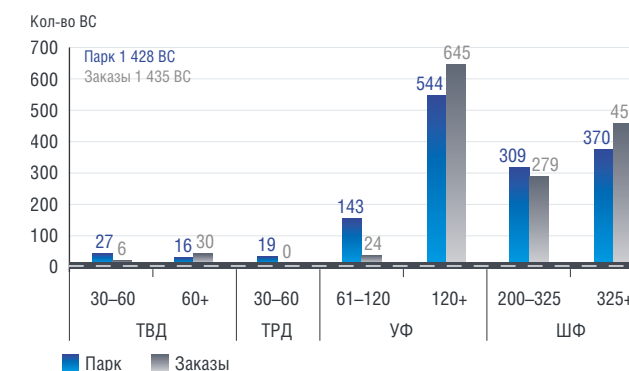
Дополнительными стимулами развития авиационных перевозок указанных стран являются различные формы государственной поддержки, которые не всегда отвечают принципам здоровой конкуренции и генерируют обратную (негативную) реакцию со стороны официальных органов и авиакомпаний из США и ЕС.

Несмотря на наличие прямых государственных инвестиций в наземную инфраструктуру, постоянное обновление парка ВС и устойчивую динамику роста пассажиропотока, который, однако, имеет в основном туристическую и транзитную направленность, в перспективе можно ожидать сильные колебания объемов перевозок через отдельные аэропорты региона, что приведет к трансформации маршрутной сети и спроса авиакомпаний на пассажирские самолеты.

В прогнозный период возможно существенное изменение роли Исламской Республики Иран (ИРИ) в развитии гражданской авиации Ближнего Востока. В стране активно реализуются программы по модернизации авиатранспортной инфраструктуры (аэропорты, система управления воздушным движением). Обсуждаются предложения по развитию нового аэропорта-хаба, способного перераспределить пассажиропоток в данном регионе.

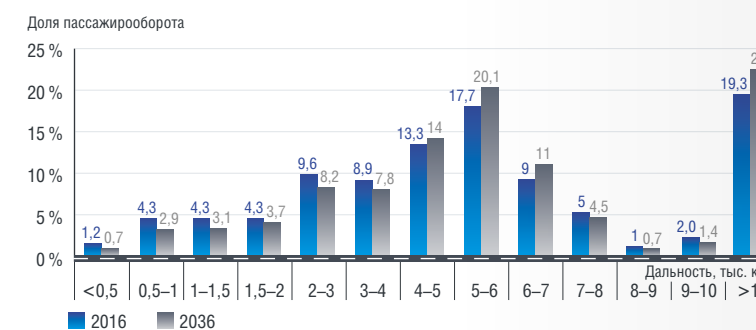
Вместе с тем планы по закупкам большого количества воздушных судов будут испытывать давление со стороны ранее искусственно сформированной в стране низкой стоимости авиаперевозок.

Текущий парк и заказы



Регион характеризуется самой большой долей широкофюзеляжных самолетов (48% при среднемировом значении 17%) и самым большим соотношением между количеством заказов и количеством самолетов в пассажирском парке (больше 100% при среднемировом уровне 49%). Действующий парк сравнительно молод. Средний возраст парка равен 10,4 года (в целом по миру 11,4 года). Ожидается, что в 2036 г. в мировом пассажирском парке останется 520 самолетов, или 36% современного парка. Объявленные твердые заказы сконцентрированы в группах вместимости УФ 120+ и ШФ самолетов.

Распределение перевозок по дальности



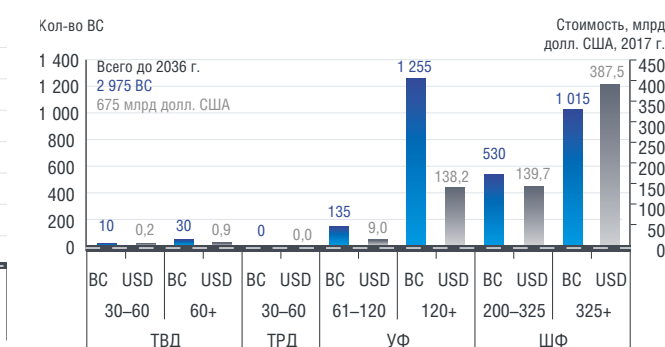
Сохраняется и неопределенность, связанная с возможностью возобновления США санкций, которая может затормозить начавшиеся позитивные процессы.

Ожидается, что спрос на новые пассажирские самолеты в ИРИ только в ближайшее десятилетие превысит 300 воздушных судов во всех основных классах. Однако, как представляется, переход на лизинг и эксплуатацию современных самолетов западного производства потребует разрешения Ираном целого ряда проблем, таких как:

- необходимость кардинального повышения доходной ставки и роста себестоимости авиаперевозок;
- создание собственной современной системы поддержания летной годности самолетов западного производства.

В долгосрочной перспективе основу спроса составят узкофюзеляжные воздушные суда вместимостью свыше 120 кресел и широкофюзеляжные лайнеры. Общий спрос на самолеты авиакомпаниями Ближнего Востока прогнозируется в объеме 2 975 единиц.

Прогноз спроса до 2036 г.



Указанная выше особенность в формировании парка присутствует и в структуре прогнозируемого спроса. Больше половины поставок новых самолетов (52% по количеству и 78% по стоимости) относятся к классу ШФ ВС, причем две трети из них ожидаются в «старшей» группе вместимости (> 325 кресел). Отмечаем, что авиакомпании региона обеспечат до 60% мирового спроса на сверхбольшие самолеты (> 425 кресел). В целом рынок поставок ближневосточным авиакомпаниям за двадцатилетний период оценивается в 2 975 новых самолетов, или 675 млрд долл. США. Объявленные твердые заказы покрывают 48% предполагаемого спроса.

Основной особенностью распределения перевозок авиакомпаний региона по дальности является аномально большая доля работы, выполняемой на сверхдальних маршрутах (> 10 тыс. км), равная 19,3% при среднемировом уровне 7,7%. К 2036 г. указанная доля в регионе увеличится до 22%, в то время как в мире в целом только до 9%. Значение медианы распределения предельного пассажирооборота по дальности ожидаемо велико (5 228 км в 2016 г.) и до 2036 г. увеличится на 4,5% (до 5 480 км).

СЕВЕРНАЯ АМЕРИКА



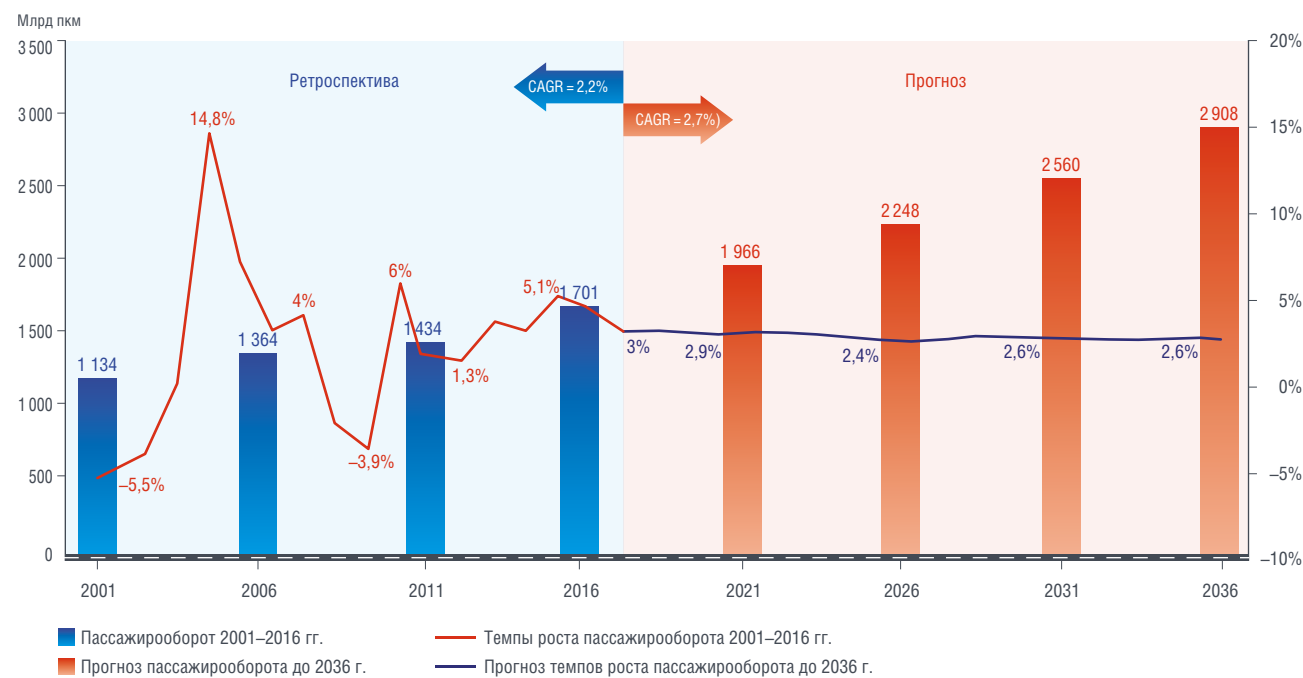
СЕВЕРНАЯ АМЕРИКА

СТАТИСТИКА И ИНФОГРАФИКА

Численность населения в странах Северной Америки в прогнозный период до 2026 г. вырастет с 360,7 до 390,4 млн человек и до 416,6 млн человек к 2036 г., что будет означать прирост к текущему уровню на 8,2 и 15,5% соответственно. Эти темпы роста будут ниже общемировых. В результате доля стран региона по отношению к населению земного шара за 20 лет уменьшится на 0,2 п. п., с 4,9 до 4,7%.

Прогнозные ожидания строятся на предположении, что темпы роста ВВП Северной Америки постепенно будут отставать от среднемировых. В период до 2026 г. ожидается увеличение ВВП в 1,2 раза, с 18,7 до 23 трлн долл. США, а к 2036 г. прогнозируемый уровень – 28,2 трлн долл. США, что означает увеличение в 1,5 раза. При этом доля государств региона в общемировом балансе к концу прогнозного периода уменьшится с 24,4 до 21,1%.

Прогноз пассажирооборота авиакомпаний региона в период до 2036 г.



Объем пассажирских авиаперевозок в странах Северной Америки, по прогнозным ожиданиям, до 2026 г. вырастет в 1,3 раза, с 1,7 до 2,2 трлн пкм; к 2036 г. ожидается рост к уровню 2016 г. в 1,7 раза, до 2,9 трлн пкм. Доля Северной Америки в общемировом балансе уменьшится на 7,1 п. п., с 24,1 до 17%. В период до 2036 г. совокупный среднегодовой темп роста пассажирских авиаперевозок в регионе составит 2,7%.

ТЕНДЕНЦИИ

Гражданская авиация стран Северной Америки по валовым показателям в мировой авиатранспортной отрасли занимает лидирующее положение.

Исторически четко сформулированные принципы развития и последовательность их выполнения в рамках т. н. аэрополитики государства в сочетании с тесной координацией деятельности уполномоченных государственных органов и бизнес-структур позволили создать в Соединенных Штатах Америки современную

воздушно-транспортную систему и эффективный пул авиакомпаний.

В течение последних 15 лет данная отрасль США продолжала активно развиваться и претерпела существенные изменения. Согласно рейтингу «Топ-50 авиакомпаний мира» по масштабу деятельности и размеру оперируемого парка воздушных судов, первые три места со значительным отрывом занимают американские сетевые авиаперевозчики.

Политика либерализации авиационных перевозок в странах Северной и Южной Америки позволила бюджетным авиакомпаниям из США занять ведущие позиции в данном сегменте, особенно в пределах стран Карибского бассейна. Крупнейшая в мире американская низкобюджетная авиакомпания по числу перевезенных пассажиров находится на пятой строчке мирового рейтинга «Топ-50», а ее парк воздушных судов практически в два раза превышает флот самолетов самого крупного бюджетного перевозчика в Европе.

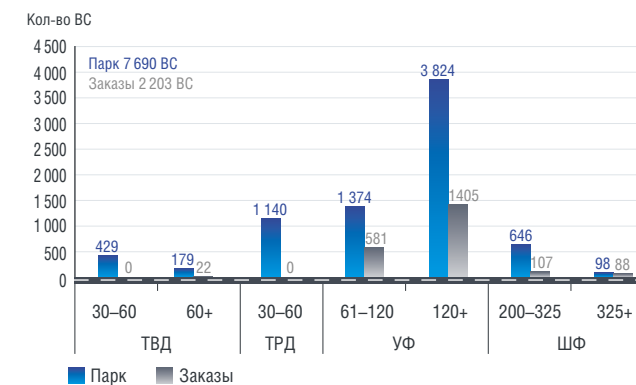
Развитие гражданской авиации в США в прогнозный период во многом будет связано с поэтапным формированием в стране нового видения «Аэрополитики государства», отвечающей прежде всего национальным интересам. Особую роль в этой связи здесь будут иметь результаты выполнения Государственной программы Федерального управления гражданской авиации США по созданию национальной Воздушно-транспортной системы следующего поколения. Десятилетняя программа «Новые авиационные

горизонты» (2017–2026 гг.) и Стратегический план NASA по развитию авиации до 2035 г. позволят успешно реализовать намеченные планы. Положения новой аэрополитики государства США будут являться основными стандартами для формирования и реализации программ развития авиационной отрасли других государств континента, несмотря на наличие у Канады собственной позиции по развитию гражданской авиации.

Растущая конкуренция на трансатлантических перевозках в последующем дополнительно приведет к росту протекционизма со стороны США, возможно, не всегда в прямой форме, что скажется на структуре спроса на новые самолеты в регионе.

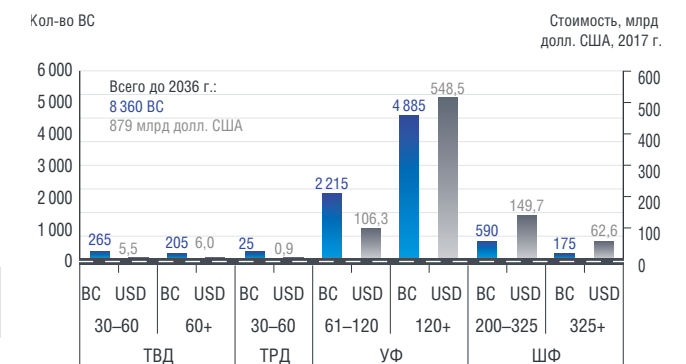
В прогнозный период рынок Северной Америки будет одним из основных в общем мировом объеме спроса на новые самолеты. Суммарная потребность авиакомпаний стран Северной Америки ожидается в объеме 8360 воздушных судов.

Текущий парк и заказы



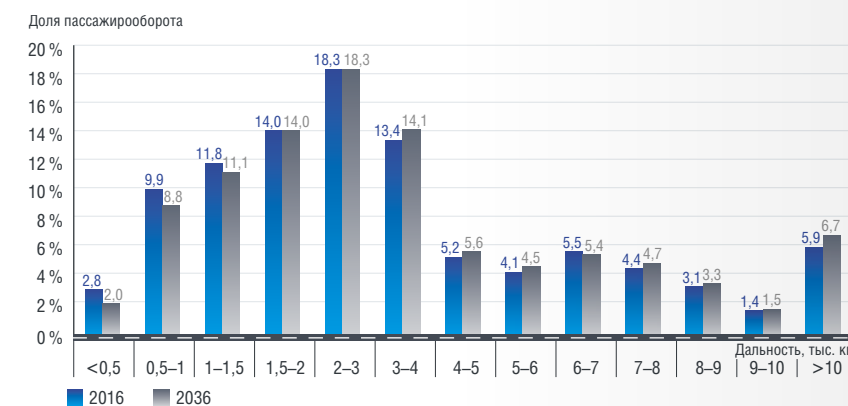
Северная Америка располагает самым многочисленным пассажирским парком ВС со средним возрастом 13,5 года, что на 2,1 года выше среднемирового значения. К 2036 г. в мировом пассажирском парке останется примерно 1660 самолетов из имевшихся в регионе в конце 2016 г. Число имеющихся заказов на новые самолеты равно 2203 (29% от количества самолетов в парке), что заметно меньше среднемирового значения (49%). Состав современного парка авиакомпаний региона характеризуется такой же высокой долей (41%) самолетов вместимостью до 120 кресел, как и в авиакомпаниях России.

Прогноз спроса до 2036 г.



Прогнозируемый спрос на новые пассажирские самолеты составит 8360 ВС на сумму 879 млрд долл. США. По ожидаемому количеству поставок новых ВС североамериканский регион уступит Европе и АТР, а по их стоимости еще и Китаю. Имеющиеся твердые заказы покрывают 26% предполагаемого спроса. Характерной особенностью региона является высокая доля в ожидаемом спросе на реактивные самолеты вместимостью 61–90 кресел (19% общего количества новых ВС региона, в то время как среднемировое значение составляет 6%).

Распределение перевозок по дальности



Для авиакомпаний региона прогнозируется смещение распределения перевозок в сторону более протяженных маршрутов. Наибольшее сокращение доли ожидается на маршрутах до 1,5 тыс. км (2,7%); наибольший рост – на маршрутах с дальностью от 3 до 6 тыс. км и более 7 тыс. км (по 1,4%). Медиана распределения предельного пассажирооборота увеличится на рекордные 5,5%, с 2625 до 2769 км, но при этом все же будет оставаться ниже среднемировых значений.

АФРИКА



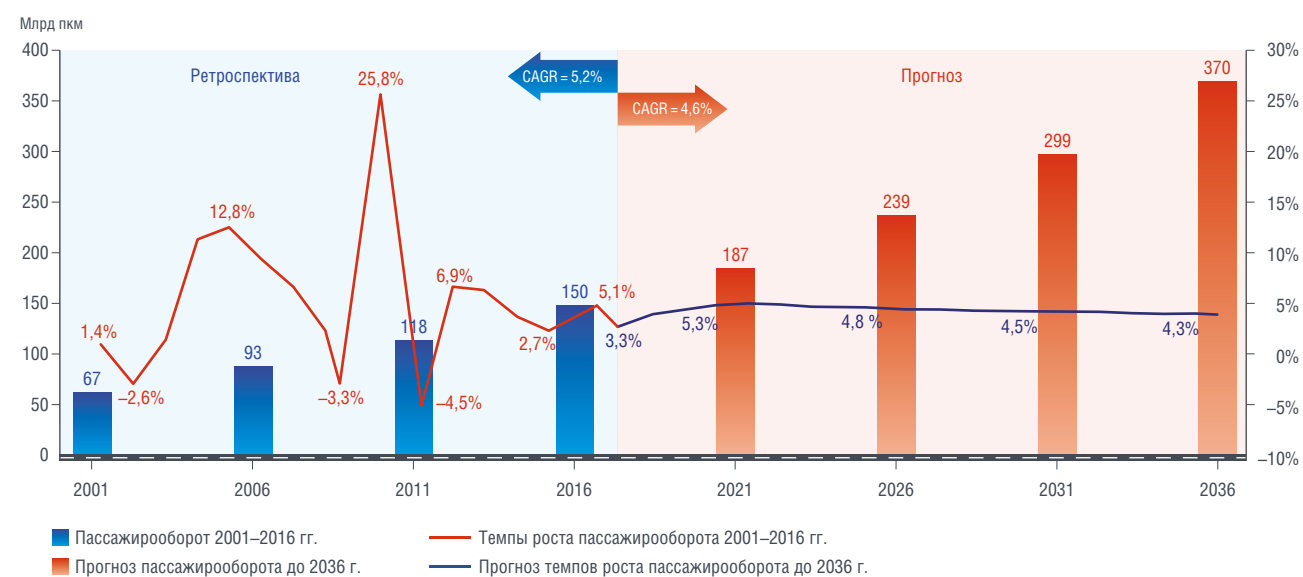
АФРИКА

СТАТИСТИКА И ИНФОГРАФИКА

Специфика развития рынка пассажирских авиаперевозок в Африке состоит в том, что это регион с наиболее быстрорастущей численностью населения. Так, по состоянию на 2026 г. ожидается прирост численности населения африканского континента на 26,3%, с 1,21 до 1,53 млрд человек. В период до 2036 г. численность населения на континенте увеличится на 55,9%, до 1,89 млрд человек. За весь период с 2016 по 2036 г. доля Африки в общей численности населения Земли увеличится на 4,9 п. п., с 16,3 до 21,2%.

ВВП стран Африканского континента с 2016 по 2026 г. вырастет в 1,4 раза, с 2,31 до 3,33 трлн долл. США, что выше среднемирового роста (1,3). В период до 2036 г. ожидается, что ВВП африканских стран вырастет в два раза по отношению к 2016 г., до 4,72 трлн долл. США, что также превысит ожидаемый уровень среднемирового роста (1,8). Доля Африки в общемировом ВВП за 20 лет прогнозного периода возрастет на 0,5 п. п., с 3,0 до 3,5%.

Прогноз пассажирооборота авиакомпаний региона в период до 2036 г.



Динамика роста пассажирооборота стран Африки в основном будет следовать общемировым тенденциям. В период до 2026 г. он вырастет в 1,6 раза, с 150 до 239 млрд пкм. К 2036 г. объем пассажирских авиаперевозок в Африке возрастет в 2,5 раза, до 370 млрд пкм. Доля Африки в мировом пассажирообороте даст минимальный прирост в 0,1 п. п. (2016 г. – 2,1%, 2036 г. – 2,2%). Совокупный среднегодовой темп роста пассажирских авиаперевозок в Африке, согласно ожиданиям, до 2036 г. составит 4,6%.

ТЕНДЕНЦИИ

Африка – второй по величине материк после Евразии. Низкий уровень экономического развития африканских стран, ограниченность их финансовых возможностей и политическая нестабильность оказывают существенное влияние на развитие воздушно-транспортной системы и интенсивность гражданских авиаперевозок в регионе.

Важной особенностью экономической деятельности на африканском континенте является сосредоточенность (поляризация) производственного потенциала в нескольких центрах: промышленно развитые в региональном измерении север и юг, нефтяные ресурсы и т. н. медный пояс – запад, сельское хозяйство и животноводство – восток, наименее развитый центр,

что выражается также и в фрагментарном характере совершенствования транспортной инфраструктуры и авиакомпаний стран региона.

Обладая значительными земельными, минеральными, растительными, водными и другими ресурсами, Африка превратилась в зону соперничества за контроль над ними между США, ЕС, Японией и Китаем. Однако данный фактор в определенной степени способствует укреплению авиатранспортной отрасли континента.

На дальнейшее развитие авиакомпаний восточной и южной части Африки будет оказывать существенное влияние

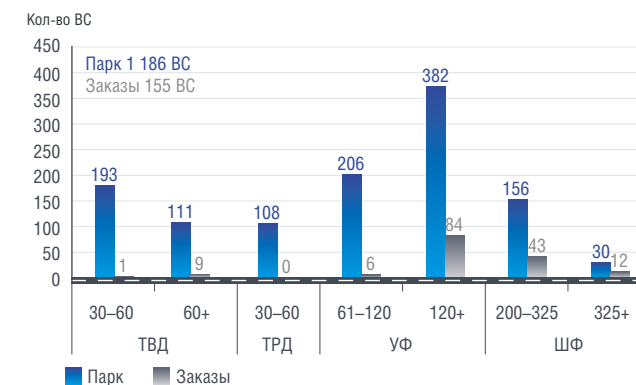
активная экспансия ведущих перевозчиков Ближнего Востока с полетами через аэропорты-хабы региона.

Суммарный пассажирооборот африканских компаний к 2036 г. оценочно увеличится примерно в три раза по сравнению с показателями 2016 г.

Сдерживающим фактором для развития многих авиакомпаний региона будут являться объективные ограничения по доступу авиаперевозчиков к долговому финансированию, по срокам и условиям его предоставления. Данное обстоятельство сохранит сложившуюся практику приобретения эксплуатантами авиационной техники с вторичного рынка, которая продолжит доминировать прежде всего в сегменте региональной авиации.

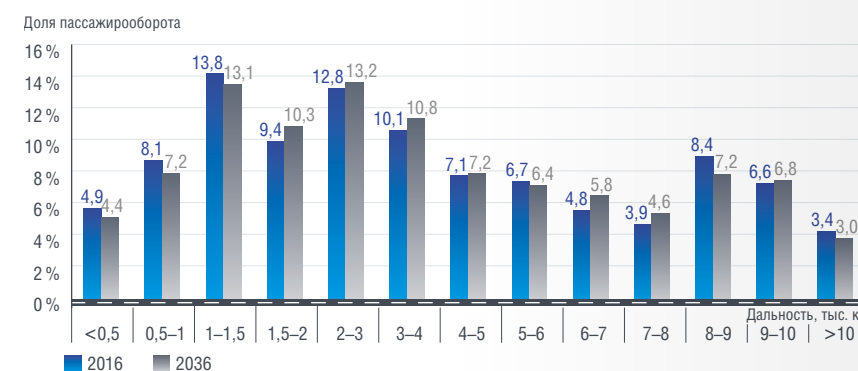
Вместе с тем по числу стран и авиакомпаний – эксплуатантов современных турбовинтовых самолетов западного производства (клиентской базе) гражданская авиация Африки приближается к лидеру сегмента – Европе (на долю Африки приходится 18%, Европы – 22,2%). Однако среднее число таких самолетов,

Текущий парк и заказы



Парк пассажирских самолетов африканских авиакомпаний состоит из 1 186 ВС, средний возраст 15,2 года. Регион характеризуется самой большой долей самолетов вместимостью до 120 кресел (52% при среднемировом значении 30%) и одним из самых малых соотношением между количеством заказов и численностью самолетов в пассажирском парке – 13% (меньше только у стран СНГ без России – 12%). Ожидается, что к 2036 г. от существующего парка региона останется около 280 самолетов (24%).

Распределение перевозок по дальности

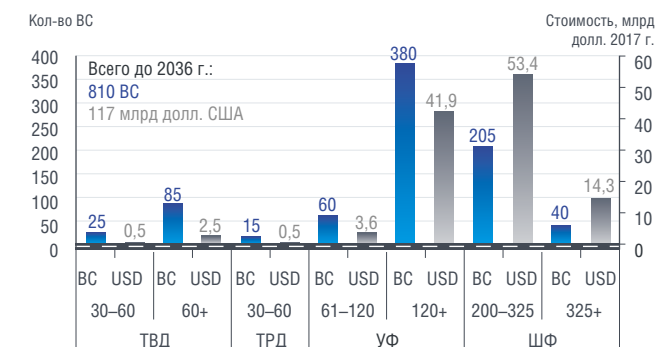


приходящихся на одну африканскую авиакомпанию, составляет только 3,5 ВС, тогда как в Европе – в диапазоне 6,3–11,5, а в Северной Америке – 8,7–10,7 единицы. В целом на долю африканских авиакомпаний приходится только 9,7% (Европы – 25,8%) от общего объема мирового парка турбовинтовых самолетов западного производства.

Несмотря на стремление руководства авиакомпаний повысить эффективность ведения бизнеса и соответствовать мировым стандартам в области безопасности полетов, отдельные сделки по приобретению новых реактивных самолетов основных мировых производителей не смогут изменить сложившиеся в настоящее время тенденции обновления парка ВС и развития эксплуатантов АТ в регионе.

В долгосрочной перспективе основу спроса авиакомпаний африканских государств составят узкофюзеляжные и широкофюзеляжные воздушные суда вместимостью в 150 и 250 кресел соответственно, а общий спрос на новые самолеты прогнозируется в объеме 810 единиц.

Прогноз спроса до 2036 г.



Африканские авиакомпании за счет покупок на вторичном рынке удовлетворяют 41% потребности в пассажирских самолетах (больше только в странах СНГ без РФ). Это обстоятельство в значительной мере определило величину спроса на новые пассажирские самолеты в количестве 810 единиц и 117 млрд долл. США в каталожных ценах 2017 г. Вопреки сложившейся структуре парка с преобладанием в ней самолетов относительно малой размерности, самым доходным в регионе обещает стать рынок ШФ самолетов с количеством мест до 325 (46% рынка региона по стоимости). Объявленные твердые заказы покрывают всего 19% предполагаемого спроса региона.

Распределение перевозок по диапазонам дальности является одним из самых равномерных среди других регионов мира. В диапазоне дальностей до 1,5 тыс. км ожидается сокращение суммарной доли на 2,1 п. п., в диапазоне от 1,5 до 5 тыс. км – рост на 2,2 п. п. На дальностях больше 5 тыс. км изменение долей перевозок можно охарактеризовать как разнонаправленное. Значение медианы распределения предельного пассажирооборота по дальности увеличится на 2,2%, с 3 098 км в 2016 г. до 3 164 км в 2036 г.

ПРИЛОЖЕНИЯ

СТАТИСТИЧЕСКИЕ ПОКАЗАТЕЛИ

Мировой парк пассажирских самолетов на конец 2016 г. (количество ВС)

Вместимость / класс ВС	Мир в целом	Россия	СНГ (без России)	Китай	АТР (без Китая)	Европа	Лат. Америка	Бл. Восток	Сев. Америка	Африка
30–60 ТВД	1 601	131	76	31	317	209	188	27	429	193
> 60 ТВД	1 253	29	4	0	440	370	104	16	179	111
30–60 ТРД	1 667	88	33	31	28	159	61	19	1 140	108
61–120 УФ	3 307	158	70	181	250	551	374	143	1 374	206
УФ 120+	14 180	452	168	2 361	2 216	3 271	962	544	3 824	382
≤ 325 ШФ	3 213	74	31	412	740	704	141	309	646	156
> 325 ШФ	1 242	49	0	63	378	233	21	370	98	30
ИТОГО ВС	26 463	981	382	3 079	4 369	5 497	1 851	1 428	7 690	1 186

Среднегодовой рост пкм и ВВП (мир в целом)

Показатель	2001–2016	2017–2036
CAGR ВВП	2,7%	2,8%
CAGR ПКМ	5,4%	4,5%

Грузовые и бизнес-самолеты, текущий парк и поставки (мир в целом)

Тип ВС	Парк 2016	Спрос 2017–2036
Грузовые самолеты	1 890 ВС	2 390 ВС
Магистральные самолеты с салоном повышенной комфортности	276 ВС	415 ВС

Спрос на новые пассажирские самолеты в период 2017–2036 гг.

Вместимость / класс ВС	Мир в целом	Россия	СНГ (без России)	Китай	АТР (без Китая)	Европа	Лат. Америка	Бл. Восток	Сев. Америка	Африка
30–60 ТВД	860	25	25	140	205	110	55	10	265	25
> 60 ТВД	1 470	65	5	5	520	445	110	30	205	85
30–60 ТРД	165	10	5	45	10	50	5	0	25	15
61–120 УФ	4 610	205	55	730	230	640	340	135	2 215	60
УФ 120+	27 295	750	130	5 425	5 695	6 160	2 615	1 255	4 885	380
≤ 325 ШФ	4 815	80	40	1 030	1 270	855	215	530	590	205
> 325 ШФ	2 635	35	0	205	695	400	70	1 015	175	40
ИТОГО ВС	41 850	1 170	260	7 580	8 625	8 660	3 410	2 975	8 360	810

Каталожная стоимость новых пассажирских самолетов, которые будут поставлены на рынок в период 2017–2036 гг., млрд долл. США

Вместимость / класс ВС	Мир в целом	Россия	СНГ (без России)	Китай	АТР (без Китая)	Европа	Лат. Америка	Бл. Восток	Сев. Америка	Африка
30–60 ТВД	18,4	0,4	0,5	3,3	4,4	2,2	1,1	0,1	5,4	0,4
> 60 ТВД	42,4	1,9	0,1	0,0	15,3	13,1	3,2	0,8	5,9	2,5
30–60 ТРД	5,5	0,41	0,1	1,4	0,3	1,6	0,2	0,0	0,8	0,4
61–120 УФ	244,2	11,4	3,0	43,1	12,6	33,8	21,2	9,0	106,2	3,5
УФ 120+	3 188,4	85,7	14,4	615,6	690,6	758,3	295,0	138,2	548,4	41,8
≤ 325 ШФ	1 263,0	22,0	9,9	272,3	331,9	231,5	52,4	139,6	149,6	53,4
> 325 ШФ	983,2	12,9	0,0	74,9	258,8	146,0	26,1	387,4	62,5	14,3
ИТОГО	5 745,5	134,9	28,2	1 010,8	1 314,1	1 186,8	399,5	675,4	879,3	116,7

СОКРАЩЕНИЯ И ОБОЗНАЧЕНИЯ

№ п/п	СОКРАЩЕНИЕ	ТРАКТОВКА
1.	«+»	более
2.	«09/11»	террористическая атака в США 11.09.2001
3.	A4E	Авиакомпании для Европы
4.	BOC	АКБ Бенк оф Чайна
5.	CAGR	совокупный среднегодовой темп роста
6.	CALC	China Aircraft Leasing Group Holdings Limited
7.	CDB	Китайский банк развития
8.	COMAC	Китайская государственная компания по производству авиакосмической техники
9.	EIA	Независимое агентство в составе федеральной статистической системы США
10.	ICBC	Промышленный и коммерческий банк Китая
11.	gate-to-gate	от перрона (аэропорта вылета) до перрона (аэропорта назначения)
12.	S&P 500	индекс акций 500 американских компаний с самой большой капитализацией
13.	SARS	эпидемия атипичной пневмонии
14.	SSJ	Sukhoi Superjet
15.	XAL	индекс, учитывающий наиболее ликвидные акции компаний-авиаперевозчиков
16.	Авиамобильность	количество пассажиро-километров, приходящееся на душу населения
17.	АТ	авиационная техника
18.	АТР	Азиатско-Тихоокеанский регион
19.	ВВП	валовый внутренний продукт
20.	Возраст ВС	календарный срок службы ВС с начала эксплуатации
21.	ВС	воздушное судно
22.	ГСС	гражданские самолеты Сухого
23.	ДМС	дальнемагистральный самолет
24.	ЕС	Европейский Союз
25.	Интернет-магазин	магазин, осуществляющий сбыт через сеть Интернет
26.	ИРИ	Исламская Республика Иран
27.	КНР	Китайская Народная Республика
28.	КСС	календарный срок службы
29.	ОАЭ	Объединенные Арабские Эмираты
30.	ОКБ	опытное конструкторское бюро
31.	ООН	Организация Объединенных Наций
32.	пкм	пассажиро-километр
33.	п. п.	процентный пункт
34.	РФ	Российская Федерация
35.	ТВД	ВС с турбовинтовым двигателем
36.	т.км	тонно-километр
37.	ТРД	ВС с турбореактивным двигателем
38.	СНГ	Содружество Независимых Государств
39.	США	Соединенные Штаты Америки
40.	УФ	узкофюзеляжный самолет
41.	Чистое небо	Европейская исследовательская программа перспективных авиационных технологий
42.	ШФ	широкофюзеляжный самолет
43.	ЭСКАТО	Экономическая и социальная комиссия ООН для Азии и Тихого океана
44.	CRAF	Программа резервирования самолетов парка гражданской авиации для осуществле-ния грузовых перевозок в интересах Минобороны США

Примечания:

- Общепринятые метрические сокращения – без трактовки.
- Стоимостные показатели обзора (где нет дополнительных указаний) даны в каталожных ценах 2017 г.
- Статистические данные по парку ВС приведены по состоянию на 31 декабря 2016 г.
- Статистические данные по заказам на ВС приведены по состоянию на апрель 2017 г.
- При подготовке обзора использовалась информация FlighGlobal Flight Fleets Analyzer, ICAO Data Plus, IATA, IHS Markit, ООН, статкомитетов отдельных стран и других источников.

Россия, 101000, г. Москва, Уланский пер., д. 22, стр. 1
Тел. +7 495 926 14 20, факс +7 495 926 14 21
office@uacrussia.ru, www.uacrussia.ru