СИБИРСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ

УНИВЕРСИТЕТ ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ

КАФЕДРА «ТЕХНОЛОГИЯ, ОРГАНИЗАЦИЯ И ЭКОНОМИКА СТРОИТЕЛЬСТВА»

РЕФЕРАТ ПО ДИСЦИПЛИНЕ «ФОРМИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ СИСТЕМ

НА ТЕМУ «СТРУКТУРНЫЕ ИЗМЕНЕНИЯ НА ВОЗДУШНОМ ТРАНСПОРТЕ С 1990 ПО 2006г»

Новосибирск 2009

**Содержание**

[Введение 3](#_Toc227238622)

[Назначение и технико-экономические особенности воздушного транспорта 4](#_Toc227238623)

[Структурные изменения и тенденции развития на воздушном транспорте 7](#_Toc227238624)

[Список использованной литературы 14](#_Toc227238625)

#

# Введение

Во все времена и у всех народов транспорт играл важную роль. На современном этапе значение его неизмеримо выросло. Сегодня существование любого государства немыслимо без мощного транспорта.

В ХХ в. и в особенности во второй его половине произошли гигантские преобразования во всех частях света и областях человеческой деятельности. Рост населения, увеличение потребления материальных ресурсов, урбанизация, научно-техническая революция, а также естественно-географические, экономические, политические, социальные и другие фундаментальные факторы привели к тому, что транспорт мира получил невиданное развитие как в масштабном (количественном), так и в качественном отношениях. Наряду с ростом протяженности сети путей сообщения традиционные виды транспорта подверглись коренной реконструкции: значительно увеличился парк подвижного состава, во много раз поднялась его провозная способность, повысилась скорость движения. В то же время на первый план вышли транспортные проблемы. Эти проблемы по преимуществу относятся к городам и обусловлены чрезмерным развитие автомобилестроения. Гипертрофированный автомобильный парк крупных городов Европы, Азии и Америки вызывает постоянные пробки на улицах и лишает себя преимуществ быстрого и маневренного транспорта. Он же серьезно ухудшает экологическую обстановку.

Транспорт как особо динамичная система всегда был одним из первых потребителей достижений и открытий самых различных наук, включая фундаментальные. Более того, во многих случаях он выступал прямым заказчиком перед большой наукой и стимулировал ее собственное развитие. Трудно назвать область исследований, не имевшую отношения к транспорту. Особенное значение для его прогресса имели фундаментальные исследования в области таких наук, как математика, физика, механика, термодинамика, гидродинамика, оптика, химия, геология, астрономия, гидрология, биология и другие. В неменьшей степени транспорт нуждался и нуждается в результатах прикладных исследований, проводимых в области металлургии, машиностроения, электромеханики, строительной механики, телемеханики, автоматики, а в последнее время электроники и космонавтики. В свою очередь некоторые открытия и достижения, полученные в рамках собственно транспортных наук, обогащают другие науки и широко используются во многих нетранспортных сферах народного хозяйства. [2]

Дальнейший прогресс транспорта требует использования последних, постоянно обновляемых результатов науки и передовой техники и технологии. Необходимость освоения возрастающих грузовых и пассажирских потоков, усложнение условий для сооружения транспортных линий в необжитых, трудных по топографии районах и крупных городах. Стремления повысить скорость сообщений и частоту отправления транспортных единиц, необходимость улучшения комфорта и снижения себестоимости перевозок – все это требует совершенствования не только существующих транспортных средств, но и поиска новых, которые могли бы более полно удовлетворить поставленным требованиям, чем традиционные виды транспорта. К настоящему моменту разработано и реализовано в виде постоянных или опытно-эксплуатационных установок несколько новых видов транспортных средств и значительно больше существует в виде проектов, патентов или просто идей.

Все сказанное в полной мере относится к воздушному транспорту, который является одним из наиболее динамично развивающихся видов транспорта. В соответствии с основными направлениями развития народного хозяйства гражданской авиации предстоит дальнейшее увеличение объемов перевозок и пассажиров и грузов преимущественно на большие расстояния и в трудно доступные районы. Одновременно к воздушному транспорту повышаются требования в части экономичности, регулярности, комфорта и полного обеспечения безопасности полетов. В этих условиях необходимо расширение и углубление научных исследований и опытно-конструкторских разработок для решения сложных научно-технических проблем.

# Назначение и технико-экономические особенности воздушного транспорта

Воздушный транспорт, будучи универсальным, используется преимущественно для перевозки пассажиров на средние и дальние расстояния и отдельных видов грузов. На долю воздушного транспорта приходится примерно 40% объема пассажирских перевозок в международном сообщении. Такая значимая роль воздушного транспорта связана с большими размерами территории нашей страны и недостаточной обеспеченностью отдельных регионов другими видами транспорта. Рост материального благосостояния, расширение культурных, деловых и научных связей приводят к повышению подвижности населения, что обуславливает потребность в скоростных перемещениях - авиации.

Объем грузов, перевозимых воздушным транспортом, незначительный (см. Табл. 1.1). Номенклатура грузов ограничена: ценные грузы (например, произведения искусства, антиквариат, драгоценные металлы и камни, пушнина и др.); грузы, требующие срочной доставки, в том числе скоропортящиеся; гуманитарная помощь; медикаменты; почта; продовольственные и промышленные товары для удаленных регионов; грузы для чрезвычайных ситуаций.

Воздушный транспорт в единой транспортной системе занимает особое место, так как он способен осуществлять целый ряд работ, необходимых для отраслей экономики страны, которые не могут выполняться другими видами транспорта.

К специфическим сферам деятельности воздушного транспорта следует отнести: монтаж строительных высотных сооружений, магистральных газо- и нефтепроводов, линий электропередач; инспекцию дорожного движения; сельскохозяйственные работы (полив, внесение удобрений, распыления пестицидов для борьбы с сорняками, предуборочное удаление листьев хлопчатника, аэросев трав, риса и др.); пожаротушение, особенно лесных массивов; связь с удаленными и труднодоступными районами; скорая медицинская помощь, в том числе переброска специалистов узкого медицинского профиля в экстренных случаях при их отсутствии или нехватке в данной местности; перевозка почты; обслуживание полярных районов; геологоразведка; аэрофотосъемка; разведка залежей нефти; ледовая разведка и проводка судов в районах Крайнего Севера и Северного морского пути; доставка рабочих к морским нефтяным промыслам при вахтовом методе работы и др.

*Основные технико-эксплуатационные особенности и достоинства воздушного транспорта*

- высокая скорость доставки пассажиров и грузов;

- маневренность и оперативность, особенно при организации новых маршрутов;

- возможность быстрой передислокации подвижного состава при изменении пассажиропотоков, в том числе из-за аварий на других видах транспорта;

- большая беспересадочность перелетов (около 10 000 км);

- кратчайший путь следования;

- экономия общественного времени благодаря ускорению доставки;

- неограниченные провозные возможности (сегодня они ограниченны лишь мощностью аэродрома);

- относительно небольшие капитальные вложения (на 1 км воздушного пути примерно в 30 раз меньше, чем на 1 км железнодорожного пути).

*Относительные недостатки воздушного транспорта*

- высокая себестоимость перевозок, поэтому авиационный транспорт не является грузовым;

- зависимость от погодно-климатических условий.

Высокая скорость самолетов позволяет преодолевать, например, расстояние от Москвы до Владивостока за 8-9 ч на основных типах самолетов и за 4 ч – на сверхгрузовых (по железной дороге это расстояние преодолевается за 7-8 суток).

*Технология работы* воздушного транспорта имеет свои особенности. Движение осуществляется:

- строго по расписанию, что связано со сложностью организации взлета-посадки на аэродромном поле;

- по системе выделения каждой единице подвижного состава своего коридора движения, зависящего, прежде всего, от скорости и грузоподъемности самолета.

*Коридор движения* – это расчетная высота полета и система координат в продольной и горизонтальной плоскостях полета. Система коридоров позволяет рассредоточить воздушные суда в воздухе для исключения возможности их столкновения. Летательные аппараты оборудуются соответствующими системами измерения и поддержания высоты полета.

Намечается новая тенденция зарубежом – перевозка мелких партий грузов (так называемые параллельные грузы) воздушным транспортом. Стоимость транспортировки может быть снижена за счет уменьшения страховки (кражи, потери и повреждения грузов на воздушном транспорте бывают гораздо реже, чем на наземных видах транспорта), упрощения тары и упаковки из-за отсутствия внешнего воздействия.

Таблица 1. Состав затрат при перевозки мелких партий промышленного оборудования разными способами. Стоимость перевозки указана в английской валюте (фунты стерлингов).

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Виды расходов | Железнодорожныйтранспорт | Автомобильный и морскойтранспорт | Воздушный транспорт |
| Тариф | 204 | 104 | 190,04 |
| Страховка | 12,24 | 12,24 | 7,14 |
| Демередж (неустойка) и другие сборы | 19,2 | - | - |
| Агентские расходы | 7,56 | 7,56 | 7,56 |
| Портовые сборы | - | 47,46 | - |
| Таможенная очистка | 6,96 | 5,76 | 18,0 |
| Тара и упаковка | 97,14 | 157,14 | 28,02 |
| **Всего** | 347,1 | 334,16 | 251,26 |

Из таблицы видно, что расходы при перевозки мелкого груза воздушным транспортом значительно ниже, чем другими способами.

*Проблемы и тенденции развития* воздушного транспорта многогранны. Главная проблема – повышение скорости движения. Важно создание самолетов повышенных пассажировместимости (так называемых аэробусов) и грузоподъемности, особенно для дальних маршрутов (например, Ил-86 вмещает 350 человек, а Боинги – до 530 человек; грузовые самолеты максимально поднимают 250 т). В целях сокращения площади аэропортов требуется создание самолетов короткого и вертикального взлета-посадки для гражданской авиации (они существуют в военной авиации с 1969г.) Повышение прочности взлетно-посадочных полос остается также большой проблемой из-за значительных нагрузок и температур. Самолет Ан-22 может работать на грунтовых работах, но не всегда. Создание самолетов со средствами автоматики, обеспечивающими взлет-посадку в любую погоду в различных условиях видимости (так называемых всепогодных) позволит расширить конкурентные возможности воздушного транспорта и повысить качество обслуживания пассажиров. Требуется повышение топливной экономичности в связи с увеличением массы и скорости. Решение этой проблемы позволит не повышать тариф на перевозки. Нужна разработка принципиально новых пилотажных систем и систем управления воздушным транспортом в зоне аэропорта; требуется создание системы обслуживания самолетов на территории аэропорта; необходимо повышение уровня обслуживания пассажиров, в том числе внедрение автоматизированных систем продажи билетов и перевозки багажа, а главное – повышение безопасности движения, которое создаст более высокие возможности обслуживания пассажиров, позволит конкурировать с другими видами транспорта и будет способствовать уменьшению затрат времени на передвижение.

Основные типы самолетов гражданской авиации летают со скоростью 900-1100 км/ч на дальних расстояниях и до 500-700 км/ч – на средних. Перенос больших скоростей из военной авиации в гражданскую осложняется из-за высокой стоимости и перегрузок, которые испытывает человек при больших скоростях (военные летчики проходят специальную подготовку).

Вертолеты способны делать то, что не под силу обычному самолету: вертикально взлетать и приземляться, висеть неподвижно в воздухе и разворачиваться на месте, перемещаться вперед – назад, влево – право. Подъемную силу создает один или несколько винтов на вертикальной оси. Главный агрегат вертолетов – несущий винт.

К техническому оснащению относятся подвижной состав и аэропорты, в том числе аэродромы.[5]

# Структурные изменения и тенденции развития на воздушном транспорте

Гражданская авиация является важной частью транспортной системы Российской Федерации, обеспечивающей удовлетворение потребностей населения и экономики страны в авиаперевозках. В связи со значительными размерами страны воздушный транспорт выполняет важную социально-экономическую роль, обеспечивая необходимую транспортную доступность и осуществление функции географической связности регионов российского государства. В ряде регионов, таких как Европейский Север, значительная часть Сибири, северо-восточная и островная часть Дальневосточного региона, воздушный транспорт является единственным магистральным видом транспорта, обеспечивающим связь этих регионов с остальной территорией России. Доступность транспортных услуг относится к числу важнейших параметров, определяющих качество жизни населения и уровень развития экономики стран мира. На долю воздушного транспорта приходится более 20% от общего пассажирооборота в междугороднем сообщении, еще более значим вклад воздушного транспорта в обеспечение международных связей России - им перевозится более 80% пассажиров в международном сообщении. В этой связи задача развития и повышения конкурентоспособности воздушного транспорта России является одной из стратегических, обеспечивающих создание условий для интенсивного роста экономики России и повышения качества жизни граждан страны.

Гражданская авиация Российской Федерации, после спада 90-х годов, связанного с макроэкономическим структурным кризисом, в последние годы демонстрирует интенсивный восстановительный рост - объем пассажирских авиаперевозок за последние 6 лет вырос более чем на 75%, по пассажирообороту превысив уже в 2005 году уровень 1993 года - года, в котором была осуществлена либерализация цен на авиаперевозки. В условиях позитивных макроэкономических тенденций роста российской экономики действуют объективные социально-экономические факторы и имеются реальные предпосылки для прогнозирования дальнейшего роста спроса на авиаперевозки. Объемы пассажирских авиаперевозок в ближайшие 7-8 лет могут возрасти вдвое и превысить максимальный уровень, существовавший в 1990 году. К 2020 году пассажирооборот, по прогнозам, может достигнуть 210-305 млрд. пасс-км, т.е. может возрасти более чем в 3 раза за 15 лет.

Готова ли российская гражданская авиация к обеспечению прогнозируемого интенсивного роста спроса на авиаперевозки? Какие перспективные риски и угрозы способны негативно повлиять на ее конкурентоспособность и какие меры государство должно предпринять, чтобы Россия, как крупная мировая держава, характеризующаяся высокой численностью населения и огромной территорией, располагала современной эффективной инфраструктурой воздушного транспорта?

В настоящее время пассажирские авиаперевозки гражданской авиации России растут высокими темпами, более чем в 2 раза превышающими темпы роста мирового воздушного транспорта в целом, однако ее развитие пока не соответствует ни масштабам территории страны, ни потребностям населения в авиационных перевозках.

Доля России в мировых пассажирских перевозках составляет только 2%, а в грузовых - немного более 1,5%. Несмотря на продолжающийся восстановительный рост авиаперевозок, нарастают негативные тенденции в развитии отечественной гражданской авиации, которые указывают на серьезные риски потери конкурентоспособности и снижения экономической эффективности. Рассмотрим в связи с этим ряд важных факторов, указывающих на нарастание негативных тенденций в развитии отрасли, несущих серьезную угрозу ее перспективному развитию.

Наиболее характерные тенденции следующие:

1. Доля затрат на ГСМ в себестоимости авиаперевозок достигла 37%, что не соответствует практике мирового воздушного транспорта, у которого соответствующий показатель составляет 26%. Причина - недостаточные темпы обновления парка новыми конкурентоспособными воздушными судами.

2. Продолжается интенсивное падение удельного веса внутренних авиаперевозок, пассажирооборот на которых за 1990 - 2006 гг. снизился с 71% до 46%, а за первые 5 месяцев 2007 года снизился уже до 43% общего пассажирооборота, что не соответствует практике крупных стран с большими территориями (например, в США удельный вес пассажирооборота на внутренних воздушных линиях составляет около 74%, а по количеству перевезенных пассажиров превышает 90%).

3. Темпы роста отправок иностранными авиакомпаниями из российских аэропортов за последние семь лет существенно превысили соответствующие темпы роста перевозок российских авиакомпаний, что указывает на ухудшение конкурентных позиций российских авиакомпаний.

4. Из-за низкой платежеспособности населения и недостаточной бюджетной поддержки продолжается стагнация местных авиаперевозок, что имеет негативный социальный эффект для жителей многих удаленных регионов.

Сокращение применения авиации в отраслях экономики привело к банкротству ряда региональных авиакомпаний, специализирующихся на обеспечении местных перевозок и авиационных работ. Это привело к резкому сокращению маршрутной сети региональной авиации, в 1987 г. местные авиалинии включали более 4000 маршрутов (включая кольцевые и с промежуточными посадками) в пределах субъектов РФ, в 2006 г. сеть местных линий включала 450 маршрутов в пределах субъектов РФ. Многие субъекты РФ полностью лишились как сети, так и аэродромов местных авиалиний. Критичным является то, что не происходит восстановление объемов местных авиаперевозок после их обвального падения в предшествующие годы.

В то же время для ряда субъектов РФ Северо-Западного, Уральского, Сибирского и Дальневосточного ФО невозможно нормальное функционирование без местных авиалиний в силу особенностей региональной наземной транспортной инфраструктуры.

Среди серьезных проблемных вопросов, негативно влияющих на экономику авиаперевозок, также отметим неоптимальность структуры парка воздушных судов и низкие темпы его обновления, влияние факторов монополизма в сфере наземного обслуживания воздушных судов и авиаперевозок, а также сложившуюся в России структуру авиалиний.

Из-за отсутствия эффективного взаимодействия региональных и магистральных авиакомпаний, неразвитости технологий обслуживания перевозок выстроена неоптимальная сеть авиамаршрутов, например, 67% полетов пассажиров внутренних воздушных линий осуществляются через Москву, причем удельный вес московского направления постоянно растет. Во многих регионах практически не разделен бизнес региональных и магистральных авиаперевозок, что позволяло ранее многим региональным авиакомпаниям, пользуясь недостатками действовавшей системы лицензирования, заниматься несвойственным им бизнесом, конкурируя с магистральными перевозчиками на столичных маршрутах и снижая их эффективность вместо того, чтобы во взаимодействии с крупными авиакомпаниями развивать внутрирегиональные и местные авиаперевозки.[4]

 Факторы монополизма действуют во многих секторах наземного обслуживания воздушных судов и авиаперевозок. В первую очередь это аэропортовое обслуживание, ремонт и продление ресурсов воздушных судов, авиатопливообеспечение.

Основные причины здесь две:

1) недостаточными темпами формируется конкурентная среда в тех отраслевых секторах, где конкуренция возможна;

2) применяемые правила ценового регулирования в секторах, где действуют механизмы монопольного обслуживания, неэффективны - они сосредоточены на локальном контроле отдельных ставок и сборов, формирующих менее половины доходов аэропортов, и не включают действенных противозатратных механизмов, направленных на сдерживание роста общего уровня затрат авиаперевозчиков в аэропортах.

В итоге рост стоимости наземного обслуживания в аэропортах обгоняет темпы инфляции в экономике.

Важным индикатором негативных тенденций в экономике отрасли является показатель стоимости авиаперевозок. Темпы роста авиатарифа российских авиакомпаний (в расчете на выполненный пасс-км) превысили индекс инфляции в экономике РФ и не соответствуют мировым тенденциям к снижению себестоимости авиаперевозок. Например, в течение 2000 - 2006 гг. стоимость авиаперевозок в РФ выросла на 90%, за тот же период стоимость перевозки крупнейшими авиакомпаниями США снизилась на 7%. Продолжение развития подобных негативных тенденций несет риски потери конкурентоспособности российских авиакомпаний и потери занимаемых ими на рынке позиций. Несомненно, главной причиной отмеченных отраслевых проблем являются неэффективный состав и состояние парка воздушных судов (ВС).

Выделим здесь следующие наиболее важные факторы:

- высокий удельный вес авиаперевозок на ВС «предыдущих» поколений;

- низкая эксплуатационная эффективность (налет ВС, расход авиаГСМ) основной части парка;

- низкие темпы поставки российских ВС;

- критическая динамика возрастной структуры парка ВС (как российского, так и иностранного производства). Поясним отмеченные выше факторы.

Структура пассажирооборота российских авиакомпаний по группам эксплуатируемых ВС в 2006 году была следующей:

- ВС иностранного производства - 35% пассажирооборота (при этом их численность составляет 12% парка ВС авиакомпаний России);

 - российские ВС нового поколения - 9,1% пассажирооборота;

- прочие российские ВС - 55,9% пассажирооборота.

Неэффективная структура парка отражается также в низкой интенсивности эксплуатации ВС (например, в 2006 году годовой налет часов на среднесписочное магистральное ВС иностранного производства составлял 3078 часов, по российским ВС нового поколения - 2018 часов, прочим ВС российского производства - 1266 часов).

Удельный расход авиатоплива на фактически выполненный производственный пассажирооборот в целом по отрасли чрезмерно высок и, с учетом реальной занятости кресел и наличия непроизводственных полетов, составляет по магистральному парку в целом 57,6 г/пасс-км, из них на магистральных ВС иностранного производства - 38,9 г/пасс-км, на российских магистральных ВС нового поколения - 50,9 г/пасс-км, на прочих магистральных ВС российского производства - 72,4 г/пасс-км.

Поставки российской авиатехники нового поколения, как это видно из ранее приведенных данных о структуре пассажирооборота российских авиакомпаний, не играли значительной роли в развитии отрасли, в среднем за 1996-2006гг. авиапромышленность поставляла по 5,6 самолетов в год.

 Государственный реестр гражданских воздушных судов России на 01 января 2007 года включал 5899 ВС 70 типов. При этом в состоянии летной годности из числа зарегистрированных в настоящее время находятся лишь 2680 ВС, то есть менее 50% зарегистрированного парка. Парк включает ВС разных поколений - от Ан-2, Ан-24, Ан-12, эксплуатация которых начата полвека назад, до наиболее современных отечественных самолетов семейства Ту-204, Ил-96-300 и зарубежных самолетов типа А-321. Но ВС предыдущих поколений превалируют - по численности они составляют 75% пассажирского и более 60% грузового авиапарка. Выработка срока службы для основных эксплуатируемых ВС российского производства Ту-154Б, Ту-134, Ан-24, Як-40, Ан-12, Ан-30 составляет 70% и более, что предполагает их скорое списание по отработке ресурсов. Наиболее резкое списание возможно для парка региональных самолетов. В настоящее время возможности индивидуального продления ресурсов для ряда типов ВС предыдущего поколения (в т.ч. Ил-62, Ан-12, Ту-154Б, Ан-24, Ту-134, Як-40) уже практически полностью исчерпаны, что наряду с их низкой конкурентоспособностью обуславливает их скорое списание по причине экономической нецелесообразности продолжения эксплуатации. В условиях жесткой конкуренции с зарубежными авиакомпаниями вопрос увеличения конкурентоспособной провозной мощности парка уже стал ключевым для обеспечения стабильного рыночного роста. Пока темпы обновления парка недостаточны: средний возраст парка продолжает расти и в объемах перевозок по-прежнему доминируют технически несовершенные ВС предыдущих поколений.[1]

 Средний возраст российских магистральных ВС достиг 17-18 лет, а региональных ВС - превысил 30 лет. Большая часть действующего парка российских воздушных судов не соответствует экологическим стандартам международной организации гражданской авиации, действующим во многих странах мира. В российском парке магистральных и региональных ВС на 01 января 2007 числились всего 45 современных самолетов отечественного производства и 170 самолетов зарубежного производства. За первое полугодие 2007 года в парк поступил всего один современный самолет российского производства (Ту-214) и 33 самолета зарубежного производства. К середине 2007 года новые контракты российских авиакомпаний на поставки зарубежной авиатехники составляют более 140 ВС. Кроме того, протоколы о намерениях подписаны на поставку еще 55 ВС. Проводимая в РФ политика высоких ввозных таможенных пошлин на иностранные ВС вынуждает авиакомпании приобретать иностранные ВС устаревших модификаций, ввозимых после длительных сроков службы и расходования значительной части ресурса.

 Более 40% ввезенных самолетов имеют срок службы свыше 10 лет (почти 1/3 из их числа - свыше 20 лет эксплуатации). Наиболее «высоковозрастные» из ввезенных ВС - А-310 и Б-737.

Отмеченная тенденция, в связи со снятием таможенных льгот с двух ранее ими пользовавшихся авиакомпаний, быстро нарастает, не позволяя российским авиаперевозчикам приобретать новые конкурентоспособные иностранные ВС на равных условиях с иностранными авиаперевозчиками - конкурентами. Это влечет риски снижения безопасности полетов, обуславливает повышенные расходы авиакомпаний на поддержание летной годности ВС и обеспечение безопасности полетов, повышенные эксплуатационные расходы и, в конечном счете, подрывает конкурентные позиции российских авиакомпаний.

Наиболее характерной иллюстрацией тесной взаимосвязи между конкурентоспособностью авиакомпаний и состоянием их парка воздушных судов являются данные о темпах роста авиаперевозок авиакомпаний, продолжающих эксплуатировать устаревшие типы российских ВС, - за первые 5 месяцев 2007 года темпы роста пассажирооборота российских авиакомпаний, перевозки которых почти на 100% осуществляются на ВС иностранного производства, в среднем почти в 3 раза превысили среднеотраслевые темпы роста (причем те авиакомпании, которые 35-55% пассажирооборота выполняют на ВС иностранного производства, в этот же период в среднем росли с темпами, близкими к среднеотраслевым, а перевозчики, выполняющие на иностранных ВС не более 10-11% пассажирооборота, в среднем демонстрируют темпы роста, существенно отстающие от отраслевых).

Общая численность магистрального и регионального парка постепенно снижается с темпом 20-25 самолетов в год. К 2015 году прогнозируется практически полное списание эксплуатируемого парка региональных самолетов, в том числе Ту-134 и Як-40, а также Ан-24. На данных трех типах воздушных судов в 2006 году было перевезено около 5 млн. пассажиров и по которым отечественная авиапромышленность пока не выпускает современные аналоги, при этом ожидается их интенсивное списание по отработке ресурсов в период 2010-2015 гг.

К 2015 году провозная способность действующего парка магистральных самолетов составит около 25% от сегодняшних возможностей, что не позволяет откладывать принятие решений о стратегии обновления парка. Сравнительный анализ экономики авиаперевозок по типам воздушных судов российского и зарубежного производства выполнен на сопоставимой основе по исходной информации ведущей российской авиакомпании «Аэрофлот - Российские авиалинии».

 Сопоставление экономики перевозок на дальних магистральных самолетах (на примере Ил-96-300 и Б-767-300) показал следующее:

 - сохранение действующих ввозных таможенных пошлин на зарубежную авиатехнику увеличивает стоимость авиаперевозок не менее чем на 4,5%, что при типичной для мирового воздушного транспорта рентабельности крупного авиаперевозчика на уровне, не превышающем 3,4%, серьезно подрывает конкурентоспособность российских авиакомпаний в сопоставлении с зарубежными авиаперевозчиками;

- приобретение ВС российского производства уже освоенных промышленностью типов, при их эксплуатации в сопоставимых условиях, ведет к росту стоимости авиаперевозок, относительно современных зарубежных аналогов, не менее чем на 15%, что составляет экономические потери в сумме около 200 млн. рублей в год в среднем на 1 магистральный пассажирский самолет.

Аналогичные выводы подтверждают и сопоставление экономики авиаперевозок на средних магистральных самолетах (А-320-200 и Ту-154М).

Прогнозы роста авиаперевозок рассмотрены и проанализированы по трем сценариям:

I - оптимистический сценарий - оптимистические темпы развития экономики РФ при обеспечении отечественных авиакомпаний конкурентоспособным парком ВС - соответствует достижению 305 млрд. пасс-км к 2020 году;

II - умеренно-оптимистический сценарий - наиболее вероятные темпы развития экономики РФ при обеспечении отечественных авиакомпаний конкурентоспособным парком ВС - он соответствует достижению 210 млрд.пасс-км к 2020 году. Проведение необходимой в рассматриваемом сценарии гибкой налоговой политики должно включать снятие таможенных пошлин на ввоз авиационной техники в рыночных секторах, где ОАК не планирует либо в ближайшей перспективе не может организовать в необходимых объемах производство конкурентоспособных воздушных судов - аналогов ввозимым судам.

В тех секторах, где ОАК временно не может организовать в необходимых объемах производство конкурентоспособной продукции, рекомендуется стратегия «контролируемых условий» ввоза - беспошлинный ввоз ВС по операционному лизингу на срок не более 5 - 10 лет, после чего пошлина может вводиться вновь при наличии отечественного производства конкурентоспособного аналога в необходимых масштабах;

III - пессимистический с позиции развития российской гражданской авиации сценарий (он соответствует умеренно-оптимистическому сценарию развития экономики РФ в целом, однако не обеспечивает отечественные авиакомпании адекватными возможностями обновления парка конкурентоспособными ВС). Этот сценарий связан с продолжением действия сегодняшней таможенной политики по ввозу иностранных ВС, дефицитом инвестиций в инфраструктуру региональной авиасети. Сохранение существующих таможенных пошлин на ввоз ВС в рыночных секторах, где ОАК не планирует либо в ближайшей перспективе не может организовать в необходимых объемах производство конкурентоспособных воздушных судов - аналогов ввозимым воздушным судам, ведет к падению эффективности и, соответственно, потере конкурентоспособности российских авиакомпаний.

В пессимистическом варианте прогнозный пассажирооборот, который гражданская авиация могла бы достигнуть к 2020 году, снижается до 140 млрд. пасс-км из-за существенного дефицита конкурентоспособного парка и соответствующего отставания в конкуренции за авиапассажира от зарубежных авиакомпаний, располагающих эффективным современным парком по более низкой цене, чем авиакомпании РФ. [3]

Снижение авиаперевозок относительно наиболее вероятного (умеренно оптимистического) сценария связано, в основном, с сокращением контролируемой доли международных перевозок (из-за недостаточной конкурентоспособности отечественных авиакомпаний в связи с более худшими условиями и возможностями пополнения парка в сравнении с зарубежными конкурентами), а также снижения перевозок на внутрироссийском рынке из-за роста их себестоимости в связи с неоптимальными для авиаперевозчиков условиями формирования и эксплуатации парка. В условиях умеренно оптимистического варианта развития парка ВС к 2020 году прогнозируются поставки новых самолетов российского производства в количестве около 840 ВС производства Объединенной авиастроительной корпорации и около 300 ВС иностранного производства. Объединенной авиастроительной корпорацией России (ОАК) планируется поставка на внутренний рынок в период до 2015 года 410 пассажирских самолетов в 6 типоразмерах (Ил-96-300, Ил-96-400, Ту-204-100, Ту-204-300, SSJ-100, SSJ-130), что способно удовлетворить лишь менее половины потребности российского воздушного транспорта, с учетом ее структуры по дальности и пассажировместимости. При этом до настоящего времени совокупность возможных сроков поставки новых российских самолетов, условий их лизинга и послепродажной поддержки существенно снижают их конкурентоспособность в сравнении с зарубежной авиатехникой.[6]

#

# Список использованной литературы

1. АэроМастер – Новосибирск, 2004;
2. Беляев В. «Зарубежная гражданская авиация в начале XXI века»: Авиация и космонавтика – 2001- №8;
3. Могилевкин Н.М. Транспорт и коммуникации: прошлое, настоящее и будущее – М, 2005;
4. Сханова С.Э. Транпортно-экспедиционное обслуживание – М., 2005.
5. Троицкая Н.А., Чубуков А.Б. Единая транспортная система: учебник для студентов учреждений сред. проф. образования – М.: Издательский центр «Академия», 2003;
6. www.aviafond.ru.