

УДК 330

Багаев Георгий Алексеевич,

студент 4 курса

факультета международных отношений

ФГБОУ ВО «СОГУ имени Коста Левановича Хетагурова»

Россия, Владикавказ

ОЦЕНКА ПЕРСПЕКТИВ РОССИЙСКОГО РЫНКА

АВИАСТРОИТЕЛЬНОЙ ТЕХНИКИ НА БЛИЖАЙШИЙ ПЕРИОД

Аннотация: В статье рассматриваются перспективы развития рынка гражданского авиастроения на ближайшее время. Приведен прогноз развития отрасли авиаперевозок в РФ. Также проанализированы меры, необходимые для достижения прогнозных значений. Описываются государственная поддержка предприятий по производству узкофюзеляжных самолетов.

Ключевые слова: гражданское авиастроение, авиационная промышленность, узкофюзеляжный самолет, рынок авиаперевозок.

Bagaev Georgy Alekseevich,

4th year student

Faculty of International Relations

FSBEI HE «NOSU named after Kosta Levanovich Khetagurov»

Russia, Vladikavkaz

ASSESSMENT OF THE PROSPECTS OF THE RUSSIAN AIRCRAFT

TECHNOLOGY MARKET FOR THE NEXT PERIOD

Annotation: The article discusses the prospects for the development of the civil aviation market in the near future. The forecast of the development of the airline industry in the Russian Federation. Also analyzed the measures necessary to achieve the predicted values. We describe the state support of enterprises for the production of single-bodied aircraft.

Keywords: civil aircraft industry, aviation industry, narrow-body aircraft, air transportation market.

9 июля 2017 года на авиасалоне МАКС-2017 Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК) представила свой очередной прогноз развития мирового рынка авиаперевозок и спроса на воздушные суда на период 2017–2036 годов. В прогнозе спроса на воздушные суда ОАК опиралась на ожидаемый в перспективе рост объемов перевозок, по которым, как было озвучено корпорацией, Россия занимает 7-е место в мире. В соответствии с озвученными ожиданиями ОАК, к 2036 году пассажирооборот российских авиакомпаний вырастет практически в 2,5 раза и достигнет почти 500 млрд пассажирокилометров. При этом совокупно среднегодовой темп роста авиаперевозок в России ОАК оценила в 4,1%, что является чуть ниже среднемировых показателей. На базисе озвученных выше ожиданий, корпорация оценила потребность российских авиакомпаний на ближайшие 20 лет в 1170 новых самолетов.

Там же ОАК заявило о наличии «твердых» заказов со стороны российских авиакомпаний, которые уже покрывают порядка 47% от ожидаемого будущего спроса. Также было отмечено, что в наибольшей степени покрытие этого спроса наблюдается в группах узкофюзеляжных самолетов размерностью выше 120 кресел (около 57% от суммарного объема заказов). Среди этого заказа серьезную долю занимают заказы на самолет МС-21-300.

Наличие высокого спроса ОАК прогнозирует и в сегменте самолетов вместимостью 60–120 кресел: она оценивает его на уровне около 15% от общей потребности, что выше среднемирового уровня. По мнению ОАК, это связано с тем, что в настоящее время ведется активная работа, в том числе при поддержке государства, по разработке эффективных методов стимулирования продаж, а также представлению эффективного операционного лизинга.

Ранее, в декабре 2016 года ОАК официально опубликовало собственное видение перспектив рынка в границах 2016–2035 гг. В том прогнозе было сделано предположение, что в России в период с 2016 по 2035 гг. будет приобретено около 1130 новых воздушных судов. Наиболее востребованным будет сегмент узкофюзеляжных самолетов вместимостью более 120 кресел – потребуется 710 единиц техники. В сегменте 60–120 кресел ожидается спрос до 200 воздушных судов, в сегменте широкофюзеляжных самолетов – до 130 единиц техники, а в сегменте турбовинтовых самолетов и реактивных вместимостью до 60 кресел – около 90 машин.

Рассматривая те факторы, которые влияют на параметры российского рынка, ОАК отмечала, что свой негативный вклад в развитие авиаперевозок в России внесла санкционная политика, которая была применена в отношении России целым рядом государств. Тем не менее, несмотря на констатируемое лидером российской авиастроительной отрасли общее снижение перевозок, на внутренних направлениях сохранился рост пассажиропотока. По мнению ОАК, российские авиаперевозчики адаптируются к изменившимся экономическим условиям и находят механизмы оптимизации своей деятельности. Все перечисленное было приведено в качестве аргумента для «сдержанного оптимизма» при взгляде на будущее отрасли, с последующим выводом, что к 2020 году объем перевозок российских авиакомпаний достигнет докризисного уровня. Среднегодовые темпы роста пассажирооборота отечественных компаний в следующее двадцатилетие будут близки к мировым и составят 4,4%.

Также было сказано, что важным фактором, влияющим на рынок авиаперевозок, является снижение цены на нефть. Наименьшего уровня в период 2014–2015 гг. цены на нефть достигли в декабре 2015 года. И на момент публикации материала ОАК наблюдалась их стабилизация на

уровне 50–55 долл. США за баррель. По мнению ОАК, снижение стоимости топлива позволяет авиакомпаниям сократить стоимость перевозки и стимулировать их рост. А последнее неминуемо приводит к росту спроса на новые самолеты.

Однако, как мы знаем, и режим санкций, и цены на нефть не являются стабильными факторами. Так, на момент подготовки нашей статьи стоимость барреля нефти находилась на уровне 77–79 долл. США, что значительно выше опорных для прогноза ОАК величин. К тому же и режим санкций в отношении России имел в последнее время явную тенденцию к ужесточению.

Опять же, ОАК исходит в своем прогнозе из ожиданий, что среднегодовой прирост ВВП в 2016–2035 гг. составит 2,1%. Однако пока мы не видим достаточных оснований для этих ожиданий. Начиная с 2013 года официально заявленный прирост ВВП не превышал 2%. Так, в 2013 году он увеличился на 1,8%, в 2014 году вырос на 0,7%, в 2015 году упал на 2,5%, после чего в 2016 году снизился еще на 0,2%. В 2017 году рассматриваемый нами показатель вырос на 1,5%.

Если обратиться к оценкам темпов роста российского ВВП в ближайшие годы, то Международный валютный фонд (МВФ) прогнозирует его рост на 2018 и 2019 годы на уровне 1,7 и 1,5% соответственно. Международное рейтинговое агентство Fitch прогнозирует рост ВВП РФ в 2018 году на 1,8%, в 2020 году – замедление роста в России до 1,5%; долгосрочный же тренд роста российского ВВП, в соответствии с прогнозом агентства, оценивается в 1,2% в год.

Очевидно, что в случае реализации оценок Fitch прогнозы ОАК вряд ли осуществятся. Тем не менее российская корпорация верно говорит о наличии государственной поддержки, как одном из основных факторов, оказывающих влияние на состояние российского рынка. Возможно, это

будет ключевым параметром, который определит итоговый результат работы отрасли и состояния рынка в ближайшие годы.

Интересные результаты дает сравнение показателей (индикаторов) государственной программы Российской Федерации «Развитие авиационной промышленности на 2013–2025 годы» в редакции Постановлений Правительства РФ № 379 от 31.03.2017 г. и № 349 от 30.03.2018 г. Один из параметров, который был изменен в новой редакции программы, это объем поставок гражданских самолетов, произведенных российским авиапромом.

Очевидно, что ОАК имеет явную заинтересованность в государственной поддержке. Обосновать же ее сохранение или даже расширение возможно апеллируя к будущему высокому уровню внутреннего спроса на авиатехнику. В этих условиях возникает вопрос: насколько можно доверять оценкам ОАК? Тем более, как мы знаем, корпорация имела явные проблемы с реализацией своих планов по производству и сбыту самолетов «Сухой Суперджет». К тому же, даже в том случае, если оценки ОАК верны, в случае ухудшения экономической ситуации в стране, пусть даже при условии сохранения потребности в авиаперевозках на прогнозируемом уровне, потребность может быть удовлетворена за счет уже бывшей в эксплуатации техники. Принимая во внимание все вышесказанное, мы не берем на себя ответственность по прогнозированию будущего спроса на новые воздушные суда на отечественном рынке, предоставляя решение этой задачи глубоко погруженным в проблематику отрасли экспертам.

Список использованной литературы:

1. *Бутов А.М.* Рынок продукции гражданского авиастроения. М.: Национальный исследовательский университет Высшая школа экономики, 2018.
2. URL: <https://www.aex.ru/docs/3/2017/8/14/2645>

3. URL: <http://www.uacrussia.ru/ru/press-center/news/prognoz-rynka-grazhdanskoy-aviatsii-2016-2035-goda>
4. URL: <https://www.interfax.ru/business/598085>
5. URL: <https://ria.ru/economy/20180417/1518836630.html>
6. URL: <https://www.rbc.ru/economics/13/06/2018/5b211a7f9a7947867f6b5872>