

## Wzrosły rosyjskie przewozy lotnicze

#Lotnictwo cywilne #Pożegnania #Strategia i polityka #Transport lotniczy 1 stycznia 2025

Według wstępnych szacunków, rosyjskie linie lotnicze przewiozły w 2024 około 111 mln pasażerów. To o 5% więcej niż rok wcześniej. Wzrost został osiągnięty drugi rok z rzędu. Udało się to mimo sankcji USA i państw od nich zależnych, a także zamknięcia części portów lotniczych w europejskiej części FR, zagrożonych atakami ze strony Ukrainy (o tym, jak jest ono poważne, świadczy niedawna katastrofa samolotu azerbejdzańskich linii lotniczych AZAL, która rozpoczęła się nad atakowanym przez Ukraińców Groznm).



*Termin rozpoczęcia produkcji samolotów SJ100 z rosyjskimi komponentami, w tym silnikami, nadal jest nieznanym / Zdjęcie: Ministerstwo Przemysłu i Handlu FR*

Wzrost rosyjskich przewozów pasażerskich został osiągnięty głównie dzięki przewozom międzynarodowym. Trzeba przy tym pamiętać, że także w tym zakresie Rosjanie zmagają się z poważnymi ograniczeniami. Nie mogą bowiem latać do wielu państw, w tym USA i prawie całej Europy.

Działania mające na celu odkupienie samolotów od zagranicznych leasingodawców umożliwiły zwiększenie liczby lotów do państw, które bezpośrednio nie poparły zachodnich sankcji. Rosyjskim liniom brakuje jednak wielu maszyn. Niedobór sprawił, że rosyjscy przewoźnicy stali się światowymi liderami pod względem wypełnienia miejsc pasażerskich.

By ograniczyć skutki sankcji, rosyjskie władze lotnicze zgodziły się na to, by przewoźnicy – zależnie od potrzeb – mogli wymieniać się samolotami z załogami. Oczekuje się, że ta decyzja przyniesie korzyści wszystkim przewoźnikom. Duże linie lotnicze będą mogły szybko pozyskiwać dodatkowe samoloty w okresach szczytowych, a mniejsi przewoźnicy zyskają dodatkowe dochody w trudnych czasach.

Mając zamknięty dostęp do oferty dostawców zachodnich, rosyjskie linie lotnicze mogą liczyć jedynie na nowe dostawy samolotów wyprodukowanymi w Rosji. W ciągu roku przewoźnicy i wynajmujący złożyli zamówienia na 327 rodzimych samolotów, w tym 155 regionalnych SJ100, 57 średniego zasięgu MS-21 i 50 Tu-214, a także 65 samolotów turbośmigłowych Ił-114. Tyle, że będą na musieli poczekać. Opracowanie wersji tych samolotów, w których zastąpione zostaną części importowane, okazało się bardziej czasochłonne niż oczekiwano.

Daty wprowadzenia na rynek nowych wersji samolotów, ogłoszone w 2022 i skorygowane już rok później, ponownie uległy przesunięciu. Teraz rozpoczęcie dostaw całkowicie rosyjskich MS-21 oczekiwane jest jesienią 2025. Pierwsze dostawy zmodyfikowanych SJ100 zaplanowano na początek 2026 ([SJ-100 oblatany](#), 2023-08-29). Częściowo zmodyfikowany samolot rozpoczął testy certyfikacyjne latem 2024, ale ich tempo jest dość powolne ([SJ-100 ukończył testy fabryczne](#), 2024-04-30). Największym problemem jest termin gotowości silnika PD-8, który ma napędzać SJ100. Terminy rozpoczęcia dostaw zmodernizowanych Tu-214 nie zostały jeszcze nawet ogłoszone

#### Powiązane wiadomości

[Wzrosły rosyjskie przewozy lotnicze \(2025-01-01\)](#)

[SJ-100 ukończył testy fabryczne \(2024-04-30\)](#)

[600 rosyjskich samolotów pasażerskich do 2030 \(2024-01-30\)](#)

[Komplet rosyjskiej awioniki do MC-21 \(2023-10-29\)](#)

[Testy silnika PD-8 z SJ-100 \(2023-10-12\)](#)

[SJ-100 oblatany \(2023-08-29\)](#)

[Produkcja seryjna silników PD-14 \(2023-04-08\)](#)

[Testy silnika PD-8 z SJ-100 \(2023-10-12\)](#)

[SJ-100 oblatany \(2023-08-29\)](#)

[SJ-100 oblatany \(2023-08-29\)](#)