

# EL PANORAMA DEL TRANSPORTE AÉREO RUSO CAMBIARÁ RADICALMENTE



A finales de la semana pasada, la UE anunció la prohibición de vender, arrendar, transferir o exportar aviones y sus componentes a Rusia tras la invasión de Ucrania por parte de este país. La prohibición se aplica no solo a los nuevos contratos, sino también a los contratos de arrendamiento existentes que rescindirán en un plazo de 30 días.

Además, el miércoles, la empresa estadounidense Boeing anunció la suspensión del apoyo técnico a las aerolíneas rusas, el suministro de piezas de repuesto y el mantenimiento de sus aviones con Rusia.

## El impacto en el transporte aéreo ruso

Según los expertos, como resultado, Rusia tendrá que abandonar el uso de aviones Airbus de fabricación europea y Boeing de fabricación estadounidense.

Según la Agencia Federal de Transporte Aéreo, en la flota de las compañías aéreas rusas hay 337 aviones registrados en la UE y 308 aviones estadounidenses. En total, las compañías rusas emplean 980 aviones de pasajeros, de los cuales 777 son alquilados (tanto a arrendadores extranjeros como rusos). Más de la mitad de estos 777 aviones son alquilados a empresas extranjeras.

Y aunque evidentemente se trata de un gran revés para la industria de la aviación rusa, los expertos en Rusia creen que el sector podrá sobrevivir, también porque durante la temporada de invierno los vuelos no operan tanto, mientras que dentro de tres meses, al comienzo de la temporada de verano, la situación podría ser significativamente diferente, especialmente desde el punto de vista político.

## La cuestión de los repuestos

"Una pregunta importante es si Rusia podrá comprar piezas de repuesto y motores de terceros países, a través de la misma China. ¿Podrá Rusia reparar y mantener apropiadamente los aviones extranjeros que aún tiene?", dijo el director de Avia.ru, Roman Gusarov.

El hecho es que una parte de los Boeing y Airbus de la línea principal están alquilados a filiales de bancos rusos. Esto significa que no es necesario devolverlos al extranjero, sino que pueden seguir utilizándose. Pero sin reparaciones y repuestos, no podrán usarse por mucho tiempo, hasta la primera avería o la primera reparación programada.

Técnicamente, Rusia podría encargarse de la reparación por sí misma, dice Gusarov. Pero hacerlo sin el permiso y los certificados del fabricante, en su opinión, no merece la pena.

Como explica el experto, la violación de las normas de mantenimiento de los aviones, que saldrá a la luz durante la próxima inspección de la comisión de la OACI, llevará a la prohibición de que Rusia en general vuele a cualquier lugar. Y aún más: ni una sola compañía extranjera podrá volar a Rusia por este motivo. El cielo ruso simplemente se cerrará porque será reconocido como inseguro.

Esto significaría un completo aislamiento aéreo para Rusia. Y en el futuro, será muy difícil recuperar la confianza de la comunidad aérea internacional, cuando la situación con los aviones se resuelva de

alguna manera.

### **¿Es Rusia autosuficiente?**

Así surge la pregunta: ¿es Rusia autosuficiente en el sector del transporte aéreo? Sí y no. Si bien es cierto que existe el MS-21, un avión de línea principal, que fue creado para sustituir a los Boeing y Airbus, en este momento es poco probable que lo haga.

Para que realmente sustituya a los aviones extranjeros, hará falta tiempo. Aunque la producción en serie del MS-21 se inicie este o el próximo año, no es una victoria completa.

La producción en serie de aviones es inicialmente baja. En el primer año se pueden producir cuatro MS-21, luego seis, después diez, etc. Está claro que es imposible sustituir rápidamente la salida de unos 600-700 aviones extranjeros.

Esto significa que Rusia necesitará tiempo (no un año o dos, sino décadas) para migrar completo a las MS-21 y recuperar todo el transporte de línea principal. Y durante este tiempo de transición, construir el transporte aéreo casi desde cero necesitará la ayuda de las aerolíneas extranjeras, que podrían ayudar a transportar a los rusos en rutas extranjeras.

Por último, al menos una parte del tráfico nacional tendrá que cederse a compañías extranjeras con aviones de largo recorrido en la flota y capacidad para volar largas distancias. Según los expertos, habrá que reducir drásticamente el número de compañías aéreas en Rusia, de 20 a al menos cinco.

Date: 2022-03-07

Article link: <https://www.tourism-review.es/el-transporte-aereo-en-rusia-news12430>