

РЕГИОНАЛЬНАЯ АВИАЦИЯ И МИРОВОЙ КРИЗИС



РУКОВОДИТЕЛЬ ФЕДЕРАЛЬНОГО АГЕНТСТВА ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА
Александр Васильевич Нерадько

Возрастающие потребности населения и российской экономики в воздушном транспорте, повышение уровня вовлеченности нашей страны в мировые рынки авиаперевозок, обеспечение транспортной доступности во всех регионах Российской Федерации диктуют неотложную необходимость развития региональных и местных авиационных перевозок.

Достаточно сказать, что большая половина территории Российской Федерации относится к регионам, в которых малая авиация является зачастую единственным вариантом решения комплексных транспортных задач. В основном это населенные пункты европейской части Крайнего Севера России, Республики Саха (Якутия), Ханты-Мансийского и Ямало-Ненецкого автономных округов, Камчатского края и других территорий Северо-Западного, Уральского, Сибирского и Дальневосточного федеральных округов.

Однако трудности переходного периода развития экономики негативно сказались на состоянии нашей региональной авиации. До сих пор отечественная авиационная промышленность не в состоянии предложить конкурентоспособный тип воздушных судов для региональных авиаперевозок. Пассажирооборот самолетов вместимостью 15–19 мест в настоящее время в 40 раз меньше, чем в 1990 году, количество 12-местных самолетов уменьшилось в 60 раз.

Для развития социально значимых местных и региональных воздушных перевозок и аэропортовой деятельности с целью обеспечения транспортной доступности во всех регионах страны необходимо формирование эффективных механизмов государственной поддержки деятельности авиаперевозчиков и операторов аэропортов.

В настоящее время количество местных перевозок должно быть увеличено в 2 раза, что требует дополнительного субсидирования авиакомпаний не менее чем в 2,5 раза и предоставления субсидий операторам аэропортов в 4,8 раза больше, чем сейчас.

1



2



Государственная поддержка эксплуатационной деятельности авиакомпаний в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях должна быть направлена на снижение тарифа на авиаперевозку до приемлемого уровня, обеспечивающего транспортную доступность для населения. Важным шагом в этом направлении стала реализация Федеральным агентством воздушного транспорта постановления Правительства Российской Федерации от 29 декабря 2009 года №1095 «Об утверждении Правил предоставления в 2010 году субсидий организациям воздушного транспорта в целях обеспечения доступности воздушных перевозок пассажиров с Дальнего Востока в европейскую часть страны и в обратном направлении».

Росавиация заключила договоры с 11 авиакомпаниями – «Аэрофлот – российские авиалинии», «ТрансАэро», «S7», ГТК «Россия», «Якутия», «ВладивостокАвиа», «Уральские авиалинии», «Дон-Авиа», «Таймыр», «Мирнинское авиационное предприятие» и «Новосибирское авиационное предприятие». Эти договоры предусматривали осуществление субсидированных воздушных перевозок с Дальнего Востока в европейскую часть России и обратно, а также внутри Дальневосточного федерального округа с 1 апреля по 31 октября текущего года. В течение семи дней после заключения договоров авиаперевозчики разместили в системе бронирования специальные тарифы и открыли продажу билетов. Правом на приобретение авиабилета по специальным тарифам, с 50%-ной скидкой, пользуются граждане Российской Федерации до 23 лет включительно и старше 60 лет. Авиаперевозки осуществляются по 26 маршрутам из городов Дальневосточного федерального округа (в их числе Анадырь, Благовещенск, Владивосток, Магадан, Мирный, Нерюнгри, Петропавловск-Камчатский, Полярный, Хабаровск, Южно-Сахалинск, Якутск, Комсомольск-на-Амуре, Норильск и Кызыл).

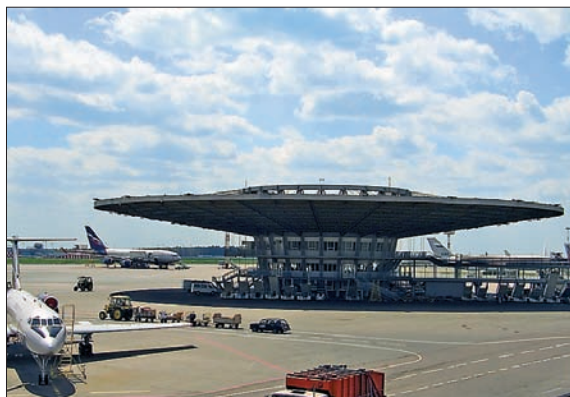
Впервые программа по субсидированию перевозок была утверждена в 2009 году. Ее реализация стимулировала увеличение авиаперевозок между Дальним Востоком и европейской частью России. В прошлом году по этой программе было перевезено более 163 тыс. пассажиров по 18 маршрутам и выплачено субсидий на 1,2 млрд. рублей из 1,7 млрд., зарезервированных в федеральном бюджете.

В 2010 году география полетов значительно расширилась. Открылись новые направления, в том числе и внутри Дальневосточного федерального округа, значительно продлен срок действия программы. В связи с этим увеличились и объемы бюджетных ассигнований, которые в 2010 году составляют 2,5 млрд. рублей.

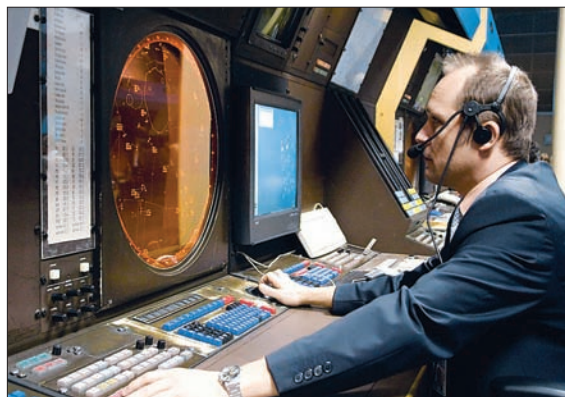
Постановлением установлена предельная величина специального тарифа в одном направлении. В зависимости от маршрута она может составлять 6,25–12 тыс. рублей. Предусмотрено, что воздушная перевозка одного ребенка в возрасте до 2 лет в сопровождении совершеннолетнего пассажира осуществляется бесплатно без предоставления ребенку отдельного места. Воздушная перевозка ребенка в возрасте до 2 лет с предоставлением отдельного места осуществляется за плату со скидкой в размере не менее 25% специального тарифа. Воздушная перевозка других следующих с пассажиром детей до 2 лет, а также детей от 2 до 12 лет включительно производится за плату со скидкой в размере не менее 25% специального тарифа с выделением отдельного места.



3



4



Развитие социально значимых авиационных перевозок осуществляется в рамках реализации четырех федеральных целевых программ (ФЦП): «Модернизация транспортной системы России (2002–2010 годы)», подпрограммы «Гражданская авиация» (с 1 января текущего года ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010–2015 годы)»), «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Забайкалья на период до 2013 года», «Социально-экономическое развитие Курильских островов (Сахалинская область) на 2007–2015 годы», а также «Социально-экономическое развитие Чеченской Республики на 2008–2011 годы».

В настоящее время Федеральное агентство воздушного транспорта реализует Концепцию развития аэродромной (аэропортовой) сети Российской Федерации на период до 2020 года.

Этот документ, разработанный специалистами Росавиации, обозначил цель, задачи и механизмы реализации государственной политики по развитию сети аэропортов гражданской авиации России и определил, что особое место в развитии региональной авиации будет занимать национальная опорная сеть аэродромов, состоящая из аэродромов международных и внутрироссийских узловых и не узловых аэропортов, обеспечивающих стратегическое транспортное единство Российской Федерации. Предусматривается формирование трехуровневой сети аэродромов по видам обслуживаемых линий, включающей аэродромы федерального, регионального и местного значения.

За последние 15 лет отечественный рынок авиаперевозок пережил существенную деформацию. Доля аэропортов Московского авиационного узла в общем объеме авиаперевозок на территории России выросла с 25 до 50%. В первую очередь эта ситуация обусловлена разрушением межрегиональных авиационных связей и логистики авиаперевозок. Такая тенденция перераспределения пассажиропотоков происходит при существующей потенциальной возможности концентрации и распределения основных пассажиров и грузопотоков страны не менее чем в 11 крупных узловых аэропортах и не позволяет Российской Федерации использовать в полной мере транзитно-трансферный потенциал страны. Это, в свою очередь, лишает авиаперевозчиков экономии на затратах за счет построения эффективных маршрутных сетей и дополнительных доходов от трансферных пассажиров.

Большое внимание уделено созданию на территории Российской Федерации инфраструктуры крупных узловых аэропортов, характеризующихся большой долей обслуживаемых трансферных пассажиров и грузов, широкой сетью маршрутов и наличием крупного базового авиаперевозчика или альянса авиаперевозчиков. Эти аэропорты будут иметь значительный пассажиропоток и развитую сеть международных воздушных линий, которая позволит производить стыковку рейсов из региональных аэропортов, в том числе внутрироссийских узловых, на международные средние и дальние магистральные воздушные линии.

Основным механизмом реализации этой задачи является оптимизация маршрутных сетей и расписания воздушных перевозок с ориентацией на международные и внутрироссийские узловые аэропорты с целью обеспечения доступности любого аэропорта Российской Федерации в соответствии с потребностями населения и экономики и с учетом минимизации возможностей операторов



аэропортов по искусственному снижению конкуренции перевозчиков. В этом направлении мы будем всесторонне содействовать процессам укрупнения авиаперевозчиков и развитию механизмов взаимодействия магистральных и региональных авиакомпаний на основе оптимизации маршрутных сетей, в том числе создания технологических альянсов.

В национальную опорную аэродромную сеть будут включены аэродромы 11 международных и 25 внутрироссийских узловых аэропортов, а также 14 аэродромов, необходимых для связности сети, 7 аэродромов по критериям социальной значимости, а также 64 из реестра запасных аэродромов Российской Федерации, не включенных в предыдущие группы.

В настоящее время 36 международных и внутрироссийских узловых аэропортов обслуживают 80% всех авиапассажиров в Российской Федерации. При этом 86% всех международных перевозок России осуществляется через 4 крупнейших международных узловых аэропортов страны.

Необходимо отметить, что количество аэропортов, допущенных к приему и обслуживанию международных рейсов, после реализации концепции к 2020 году должно остаться на прежнем уровне или незначительно измениться при наличии экономически оправданной необходимости изменения статуса того или иного аэропорта.

В настоящее время деятельность Федерального агентства воздушного транспорта направлена на создание условий для продолжения стабильного роста авиаперевозок и повышения авиационной подвижности населения.