

Авиация – средство обеспечения транспортной доступности

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 более 60% территории Российской Федерации относится к регионам, где малая авиация является зачастую единственным средством обеспечения транспортной доступности. В настоящее время около 28 тыс. населенных пунктов, в которых проживают более 15 млн человек, не имеют круглогодичного доступа к основным наземным транспортным коммуникациям.

Воздушный транспорт является практически безальтернативным средством сообщения на территориях Европейской части Крайнего Севера России, Республики Саха (Якутия), Ханты-Мансийского, Ямало-Ненецкого автономных округов, Камчатского края и других территорий Северо-Западного, Уральского, Сибирского и Дальневосточного федеральных округов.

К сожалению, трудности переходного периода развития экономики негативно сказались на состоянии нашей региональной авиации. Морально и физически устарела, а в ряде регионов просто утрачена необходимая аэропортовая инфраструктура.

До сих пор отечественная авиационная промышленность не смогла предложить конкурентоспособный тип воздушных судов для региональных авиаперевозок. В свою очередь, пассажирооборот самолетов вместимостью 15–19 мест в настоящее время в 40 раз меньше, чем в 1990 году, количество самолетов вместимостью 12 мест уменьшилось в 60 раз.

В целом по России местное авиационное сообщение, осуществляемое, как правило, внутри субъектов Федерации, в период 2006–2009 годов обслуживала 31 авиакомпания. Наибольший удельный вес, около 82% в общей структуре перевозок местных сообщений, приходился на 15 компаний. Наиболее крупными местными авиаперевозчиками являлись ОАО «Авиакомпания «ЮТэйр» (19% от общего объема перевезенных пассажиров), ОАО «Авиационная транспортная компания «Ямал» (16%), а также «Авиакомпания «Якутия» (8,7%).



Руководитель
Федерального
агентства
воздушного
транспорта
**Александр
Нерадько**

Необходимость государственной поддержки

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 увеличения объемов субсидий авиакомпаниям не менее чем в 2,5 раза и субсидий операторам аэропортов в 4,8 раза от существующего уровня.

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 до-

Трудности переходного периода развития экономики негативно сказались на состоянии нашей региональной авиации. Морально и физически устарела, а в ряде регионов просто утрачена необходимая аэропортовая инфраструктура

ступность для населения. Государственная поддержка в таких районах аэропортовой деятельности должна быть ориентирована на обеспечение приемлемого уровня аэропортовых сборов при безубыточном функционировании операторов аэропортов.

Важным шагом в этом направлении стала реализация Росавиацией 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», «Владивосток Авиа», «Уральские авиалинии», «Донавиа», «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 7 дней после заключения договоров авиаперевозчики разместили в системе бронирования специальные тарифы и открыли продажу билетов. Правом на приобретение авиабилета по специальным тарифам, с 50-процентной скидкой пользуются граждане Российской Федерации до 23 лет включительно и старше 60 лет. Авиаперевозки осуществляются по 26 маршрутам из городов Дальневосточного федерального округа (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 дала значительный импульс для увеличения 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 из 1,7 млрд рублей, зарезервированных в федеральном бюджете. В текущем 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 от 6250 до 12 000 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.

Социально значимые программы

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

В настоящее время Росавиация реализует Концепцию развития аэродромной (аэропортовой) сети Российской Федерации на период до 2020 года.

Этот документ, разработанный специалистами Росавиации, установил цели, 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 получил 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

В настоящее время деятельность Росавиации направлена на создание условий для продолжения стабильного роста авиаперевозок и повышения авиационной подвижности населения

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 узловые аэропорты 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 узловых аэропортов и 25 внутрироссийских узловых аэропортов, а также 14 аэродромов, необходимых для связности сети, 7 аэродромов по критериям социальной значимости, а также 64 из не включенных в предыдущие группы из реестра запасных аэродромов Российской Федерации.

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 Росавиации направлена на создание условий для продолжения стабильного роста авиаперевозок и повышения авиационной подвижности населения. ▲

