

УДК 656.7:658

К ВОПРОСУ О РАЗВИТИИ РЕГИОНАЛЬНОЙ АЭРОПОРТОВОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

А.С. БОРЗОВА, И.П. ЖЕЛЕЗНАЯ

В статье описывается ситуация на региональных и местных воздушных линиях. Приведен анализ развития региональных перевозок в Европе и Америке. Также следует отметить, что на пути возрождения региональной авиации и местного авиасообщения сделаны лишь первые шаги и для России необходимо разработать и планомерно развивать единую маршрутную сеть региональных и местных авиаперевозок, которая могла бы объединить между собой все крупнейшие города.

Ключевые слова: инфраструктура воздушного транспорта, воздушный транспорт России, региональные аэропорты, региональные и местные авиаперевозки, маршрутная сеть, наземная инфраструктура.

В течение последнего десятилетия воздушный транспорт России сохраняет высокие темпы роста объемов авиаперевозок, которые опережают темпы роста объемов перевозок мировой гражданской авиации. В 2012 г. по данным международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА) спрос на пассажирские перевозки в мире вырос на 5,3%, в том числе на международных воздушных линиях – на 6% и внутренних воздушных линиях – на 4%. В то же время в России объем международных пассажирских перевозок увеличился на 23,1%, внутренних – на 8,1%. За первые четыре месяца 2013 г. пассажирские перевозки продолжали расти небывалыми темпами: объем международных перевозок вырос на 25% (при этом продолжилась намеченная в 2012 г. тенденция роста полетов из региональных аэропортов), внутренних – на 9,8%.

Вместе с тем количество перевезенных в 2012 г. пассажиров (74 млн. чел., прирост на 15,5% по сравнению с 2011 г.) соответствовало лишь уровню 1984 г. Поэтому рост количественных показателей не свидетельствует о благоприятном положении отрасли воздушных перевозок. При этом продолжается тенденция снижения доли перевозок внутри страны: в общем пассажиропотоке удельный вес перевозок на внутренних воздушных линиях уже составил менее 50% (в экономически и социально стабильных странах, имеющих аналогичную по протяженности территорию, показатель удельного веса внутренних воздушных линий находится на уровне 85-90%). Следует также отметить, что основной объем внутренних авиаперевозок осуществляется за счет магистральных авиасообщений в первую очередь с Москвой, тогда как на долю местных и региональных авиасвязей приходится менее 13% количества перевозимых пассажиров.

Ситуация на внутренних (региональных и местных) воздушных линиях осложнена проблемами в области инфраструктуры перевозок: численность аэродромов сегодня в 1,5 раза меньше, чем была в 2000 г. К концу прошлого десятилетия ценой значительных бюджетных инвестиций негативная тенденция сжатия аэропортовой сети была приостановлена, но возрождения утраченной её части пока не произошло. В последнее время в вопросе модернизации аэропортового хозяйства государство основной упор делает на объединение местных аэродромов и посадочных площадок в федеральные казённые предприятия. Их основное преимущество заключается в искусственном занижении аэропортовых сборов (тем самым сдерживается рост цен на билеты), а также в направлении финансовых потоков в наземную инфраструктуру местных воздушных линий, что позволяет учитывать современные требования к безопасности полетов. Но поскольку объекты наземной инфраструктуры воздушного транспорта в регионах в настоящее время имеют разные формы собственности, то темпы их консолидации невысоки.

На протяжении последних 10 лет средняя рентабельность российских авиакомпаний на внутренних воздушных линиях оставалась отрицательной, поскольку их эксплуатационная деятельность сопряжена с чрезвычайно высокой финансовой нагрузкой. Только за 2012 г. себесто-

имость перевозок внутри страны увеличилась на 6,4%. Особенно активно росли расходы на аренду и лизинг воздушных судов (рост на 27,7%), аэропортовое обслуживание (19%), авиа-ГСМ (9,7%). В 2012 г. убыток российских авиакомпаний на внутренних воздушных линиях составил около 20 млрд. руб. (на рынке международных перевозок была получена прибыль в размере около 12 млрд. руб.).



Рис. 1. Доля региональных перевозок по внутренним воздушным линиям

Как показано на рис. 1, на долю региональных и местных перевозок приходится всего 5,53 млн. пасс., что составляет 14,7% от общего числа перевезенных пассажиров по внутренним маршрутам. Таким образом, в числе основных причин негативного развития экономики региональных перевозок следует назвать неблагоприятные институциональные условия их деятельности наряду с низким платёжеспособным спросом населения. Кроме того, в России так и не была выработана эффективная схема взаимодействия магистральных (сетевых) и региональных (фидерных) перевозчиков. Всё это в конечном итоге привело к упадку парка региональной и местной авиации, состоящего в основном из самолётов советской постройки (российские самолёты в парке региональной авиации составляют около 67% (196 воздушных судов), из них только 12 нового поколения, которые представлены 10 реактивными Ан-148 и 2 турбовинтовыми Ан-140, причём ситуация с перспективами производства Ан-140 в целях коммерческой эксплуатации до сих пор не ясна). Средств на его обновление у авиакомпаний не было, отсутствовали и надёжные бизнес-модели, которые были бы способны привлечь внешнее финансирование.

В 2012- 2013 гг. Правительством РФ были предприняты беспрецедентные меры по оживлению и стимулированию развития региональной авиации. С 1 января 2012 г. стартовала программа субсидирования лизинга воздушных судов. Размер субсидии – от 15% до 30% стоимости самолета в зависимости от типа, года выпуска и характеристик. На реализацию программы в прошлом году выделено около 2 млрд. руб., в текущем году предполагается направить 2,15 млрд. руб. и в 2014 г. – 2,4 млрд. руб. В рамках программы уже поступили заявки на приобретение 50 самолетов, общая сумма субсидий составила 1,2 млрд. руб.

Следует отметить, что в ряде стран программы поддержки региональных и местных авиалиний уже давно успешно работают. В США, например, субсидирование региональных авиаперевозок осуществляется с 1978 г. за счёт средств федерального бюджета в рамках программы Essential Air Service. Через департамент транспорта субсидии распределяются авиакомпаниям, выполняющим полеты в небольшие населенные пункты, расположенные по всей стране. При

этом субсидируются коммерчески не привлекательные авиалинии, которые не получили бы регулярного авиасообщения без государственной поддержки. Указанная программа, в рамках которой обслуживаются авиасообщения в 153 населенных пунктах США, действует в 32 штатах основной территории страны, а также на Гавайях и Аляске. В 2012 г. финансовом году на неё было выделено 143 млн. долл. (в 2011 г. 54 млн. долл.). Предполагается, что финансирование программы постепенно будет уменьшаться – до 93 млн. долл. к 2015 г.

Страны Европейского Союза, каждая в отдельности и в рамках единого экономического пространства союза, имеют богатую историю государственного регулирования авиаперевозок. Опыт государственного регулирования внутренних авиаперевозок представляет большой интерес в связи с тем, что для принятия единого решения по государственному регулированию в рамках Европейского Союза, единым принципам и подходам проводится предварительная большая работа по исследованию и согласованию мнений множества участников данного процесса с учетом лучших практик и интересов всех стран-членов ЕС.

Для России необходимо разработать и планомерно развивать единую маршрутную сеть региональных и местных авиаперевозок, которая могла бы объединить между собой все крупнейшие города этого региона регулярным авиасообщением. На пути возрождения региональной авиации и местного авиасообщения сделаны лишь первые шаги. Однако этот сектор воздушного транспорта требует не только «денежной накачки», но и комплексного подхода к решению многих проблем, в частности, проблем производства современных самолётов для региональной и малой авиации.

В настоящее время 75% всех пассажиров, перевозимых авиакомпаниями внутри страны, прилетают в Москву или вылетают из нее, 61,5% пассажирооборота перевозок на расстояния до 1000 км приходится на воздушные линии, пунктом отправления или прибытия в которых является Москва. Для перевозок на этих воздушных линиях в 75% случаев используются среднемагистральные узкофюзеляжные самолеты. Такие линии обладают устойчивым всесезонным пассажиропотоком и не требуют субсидирования со стороны государства.

Существующая маршрутная сеть внутренних воздушных линий отражает сложившуюся модель социально-экономического развития Российской Федерации с Москвой в качестве основного экономического центра.

В то же время многие экономисты отмечают, что дальнейшее развитие страны требует повышения роли регионов в экономике и создания новых центров активного роста. Для решения этой задачи необходимы повышение мобильности населения и формирование устойчивых межрегиональных транспортных связей. Сложившаяся модель перевозок сдерживает развитие не только гражданской авиации, но и экономики многих регионов.

Основными причинами, приведшими к разрушению системы региональных рейсов, являются:

- существенное падение в 1991-2000 гг. реальных доходов населения и уровня платежеспособного спроса на перевозки;
- отсутствие в 1991-2000 гг. инвестиций в модернизацию и развитие аэропортовой инфраструктуры;
- конкуренция со стороны субсидируемого железнодорожного транспорта (в настоящее время из средств федерального бюджета Российской Федерации компенсируются 30% стоимости перевозки в общих вагонах поездов дальнего следования);
- дефицит парка современных региональных самолетов и самолетов для местных линий, отсутствие в продуктовой линейке отечественных авиапроизводителей серийно производимых реактивных и винтовых самолетов вместимостью до 50 кресел.

Сокращение количества местных и региональных воздушных линий приводило до недавнего времени к разрушению единого экономического пространства внутри Российской Федерации и входящих в ее состав федеральных округов. Последствиями этого процесса являются:

- разрушение системы внутри- и межрегиональных экономических связей;

- замедление темпов роста валового регионального продукта субъектов федерации;
- сложное финансовое положение региональных авиакомпаний и аэропортов, не имеющих достаточных объемов работы в условиях низкого платежеспособного спроса на перевозки.

ЛИТЕРАТУРА

1. ГОСТ 27655-88. *Акустическая эмиссия. Термины, определения, обозначения.* М., 1988.
2. *Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года:* утв. распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 г. № 1734-р.
3. **Смирнов О.В.** *Пути развития региональных авиaperезовок в РФ.* [Электронный ресурс]. URL: http://www.rostransport.com/science_transport/pdf/7/32-35.pdf.

THE DEVELOPMENT OF REGIONAL AIRPORT INFRASTRUCTURE

Borzova A.S., Zheleznaya I.P.

This article describes the situation of regional and domestic routes. The analysis of the development of regional transport of Europe and America is presented. It is necessary to mention that the first steps were made in the field of the revival of regional aviation and local air traffic and Russia should develop and systematically develop a common route network of regional and local air transportation, which could connect all major cities.

Keywords: air transport infrastructure, air transport of Russia, regional airports, regional and local air transportation, the route network, ground infrastructure.

REFERENCES

1. **GOST 27655-88.** *Akusticheskaja jemissija. Terminy, opredelenija, oboznachenija.* M. 1988. (In Russian).
2. *Transportnaya strategiya Rossiyskoy Federatsii na period do 2030 goda:* utv. rasporyazheniem Pravitelstva Rossiyskoy Federatsii ot 22 noyabrya 2008 g. № 1734-r. (In Russian).
3. **Smirnov O.V.** *Puti razvitiya regionalnyih aviaperезovok v RF.* URL: http://www.rostransport.com/science_transport/pdf/7/32-35.pdf. (In Russian).

Сведения об авторах

Борзова Анжела Сергеевна, окончила МЭСИ (1993), кандидат экономических наук, доцент кафедры экономики и управления на воздушном транспорте МГТУ ГА, автор 26 научных работ, область научных интересов – экономика гражданской авиации.

Железная Ирина Петровна, окончила МГТУ ГА (2002), кандидат технических наук, доцент кафедры организация перевозок на воздушном транспорте МГТУ ГА, автор 23 научных работ, область научных интересов – организация перевозок и коммерческая работа авиакомпаний.