

УДК 656.7:658

## К ВОПРОСУ О РАЗВИТИИ РЕГИОНАЛЬНОЙ АВИАЦИИ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

И.П. ЖЕЛЕЗНАЯ

**Статья представлена доктором технических наук, профессором Воробьевым В.В.**

В статье описываются задачи развития региональных авиационных перевозок в Российской Федерации, отличительные особенности воздушного транспорта от других видов транспорта, причины, приведшие к разрушению существовавшей системы региональных рейсов, основные функции региональных аэропортов, представлены предложения по развитию региональной авиации.

**Ключевые слова:** транспортная система России, воздушный транспорт, аэропорт, региональные и местные авиационные перевозки, региональные аэропорты, региональные воздушные линии.

Сегодня авиационный транспорт играет важную роль для социального и экономического развития России. Наличие развитой наземной инфраструктуры гражданской авиации является необходимым условием экономического роста, социального и политического развития страны и регионов.

Развитие транспортной системы страны в целом и системы воздушного транспорта в частности становится не только необходимым условием реализации инновационной модели экономического роста Российской Федерации, но и фактором повышения качества жизни населения и конкурентоспособности национальной экономики.

Воздушный транспорт имеет особое значение для Российской Федерации как средство обеспечения дальних магистральных пассажирских сообщений и конкурирует с железнодорожным транспортом на дальних и средних пассажирских перевозках.

Воздушный транспорт отличается от других видов транспорта рядом специфических особенностей, среди которых можно выделить:

- высокую скорость перевозки в сочетании с практически абсолютной проходимостью воздушных судов по сравнению с наземными видами транспорта;
- высокую регулярность полетов в сочетании с большим выбором альтернативных маршрутов, разнообразием рейсов и возможностями пересадок (стыковок), ориентированных на удобство потребителей;
- безопасность полетов;
- высокую способность реагирования и быструю приспособляемость к изменяющейся конъюнктуре рынка, неожиданным колебаниям объемов пассажиро- и грузопотоков.

Аэропорты как часть транспортной системы являются важнейшим компонентом национальной, региональной и местной инфраструктуры. Аэропорт – не просто поставщик авиационных услуг, чья деятельность регулируется государством, но и самостоятельный коммерческий комплекс с собственными бизнес-целями и стратегией развития, направленной на рост и экономическую эффективность функционирования.

В течение последнего десятилетия воздушный транспорт России сохраняет высокие темпы роста объемов авиaperезовок, 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%.

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 утерянной 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.

Региональные аэропорты выполняют три главные функции:

- обслуживают местное производство/промышленность;
- выполняют рейсы, доставляющие пассажиров в центральный аэропорт региона для совершения транзита;
- выполняют сельскохозяйственные работы.

Это обусловлено тем, что региональные аэропорты, зачастую, не имеют возможности принимать и обслуживать среднемагистральные и дальнемагистральные воздушные суда, обладающие соответствующей для большинства авиаперевозок дальностью полета.

В течение 1991-2012 гг. доля региональных авиалиний в структуре внутрироссийских перевозок сократилась с 75% до 25%, доля местных – с 27% до 3%. За этот период количество прямых авиационных связей между регионами Российской Федерации сократилось в несколько раз, а пассажиропотоки переориентировались на Москву, ставшую единственным полноценным центром внутреннего транзита.

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 необходимо 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 существовавшей 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 компенсируется 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.

В числе основных причин негативного развития экономики региональных перевозок следует назвать неблагоприятные институциональные условия их деятельности наряду с низким платежеспособным 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. Средств на его обновление у авиакомпаний не

было, отсутствовали и надёжные бизнес-модели, которые были бы способны привлечь внешнее финансирование.

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.

Таким образом, для создания единого транспортного пространства внутри Российской Федерации и входящих в ее состав федеральных округов, учитывая значимую роль воздушного транспорта, требуется формирование эффективных вариантов моделей маршрутной сети региональных авиаперевозок, разработка и реализация эффективных механизмов государственной поддержки.

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 2012 г. выделено около 2 млрд. руб., в 2013 г. направлено 2,15 млрд. руб. и в 2014 г. предполагается выделить 2,4 млрд. руб. В рамках программы уже поступили заявки на приобретение 50 самолетов, общая сумма субсидий составила 1,2 млрд. руб.

Опубликованный Минтрансом РФ обновлённый проект изменений в постановление правительства (№ 1212 от 31 декабря 2011 г.) о возмещении затрат на уплату лизинговых платежей за региональные самолёты расширяет спектр субсидируемых воздушных судов. Теперь под субсидирование попадают не только турбовинтовые самолёты, закупаемые за рубежом для эксплуатации на региональных и местных авиалиниях, но и реактивные региональные машины - Ан-148 и SSJ 100 (на эти цели выделяется не более 30% заложенных в бюджете средств), что отвечает интересам отечественного авиапрома. При этом авиакомпании вероятно пока не смогут рассчитывать на субсидирование сделок по приобретению бразильских и канадских аналогов российских самолётов, поскольку одним из условий для предоставления субсидии является регистрация воздушных судов в России, а лизингодатели предпочитают регистрировать западные самолёты на Бермудах.

С 1 апреля 2013 г. вступила в действие программа субсидирования региональных авиаперевозок в Приволжском федеральном округе, которая была продлена до 20 ноября 2013 г. и предполагает субсидирование 57 маршрутов между всеми крупными городами округа. В рамках программы, на реализацию которой выделяется 600 млн. руб. (в равных долях из федерального бюджета и бюджета регионов), стоимость тарифа на 25% субсидируется за счёт федерального и на 25% за счёт регионального бюджетов.

За первые 2 месяца действия программы открыто 20 новых маршрутов, авиакомпании приобрели и ввели в эксплуатацию 7 региональных самолётов (иностранного производства). Однако у программы есть и узкие места. Это, в первую очередь, невысокий спрос со стороны населения на авиаперевозки, с которыми конкурируют железнодорожный и автомобильный транспорт. Во-вторых, большинство авиакомпаний (а у них фактически отсутствует свободный парк малых самолётов) не может предоставить гарантии банку на пять лет в силу собственного нестабильного финансового состояния. Кроме того, дополнительные риски возникают из-за короткого (менее года) срока действия программы, поэтому её, по мнению ряда участников авиарынка, необходимо откорректировать. Значительная доля рейсов, например, запланирована между теми аэропортами, которые и так не испытывают проблем с количеством выполняемых рейсов. С другой стороны, ряд перспективных маршрутов не вошел в сетку рейсов. По некото-

рым оценкам, для того чтобы сохранить конфигурацию маршрутной сети, потребуется дополнительное финансирование в размере около 260 млн. руб.

Предложения развития региональной авиации сводятся к следующему:

1. Необходимо совершенствование налогового законодательства. Налоговое законодательство применительно к региональным авиаперевозчикам характеризуется: а) высокими ставками арендной платы за пользование земельными участками, предоставленными для размещения аэропортов, аэродромов, взлетно-посадочных полос. Разработанная Минэкономразвития РФ и применяемая с марта 2012 г. методика расчета арендной платы предусматривает регрессивную шкалу арендной платы в зависимости от объема пассажиропотока с сокращением ставок арендной платы на 40-50% для магистральных аэропортов, для местных аэродромов – в несколько раз; б) необходимостью введения в субъектах РФ единой методики экономически обоснованного расчета транспортного налога на воздушные суда, отсутствие которой приводит к установлению непомерно высоких налогов для малой авиации.

2. Необходимы государственные субсидии для развития региональной авиации.

3. Необходима программа подготовки кадров для нужд региональной авиации. Имеет место острая нехватка обслуживающего персонала: летчиков, диспетчеров, механиков для местных воздушных линий.

#### ЛИТЕРАТУРА

1. Авиатранспортное обозрение. - 2013. - № 136. - С. 4.
2. Аралов Г. Когда региональная авиация встанет на крыло? // Aviation Explorer. - 2012. - 19 сентября [Электронный ресурс]. URL: <http://www.aex.ru/docs/2/2012/9/19/1634>.
3. Семенова Е.А. О развитии региональной авиации в России // Российский институт стратегических исследований. - 2013. - 25 июня.

#### THE DEVELOPMENT OF REGIONAL AVIATION IN THE RUSSIAN FEDERATION

**Zheleznaia I.P.**

The article describes the problems of development of regional air transportation in the Russian Federation, the main difference of air transport from other transport modes, the reasons that led to the destruction of the existing system of regional flights, the basic functions of regional airports, proposals on the development of regional aviation.

**Key words:** transport system of Russia, air transport, airport, regional and local air transportation, regional airports, regional air lines.

#### Сведения об авторе

**Железная Ирина Петровна**, окончила МГТУ ГА (2002), кандидат технических наук, доцент кафедры организации перевозок на воздушном транспорте МГТУ ГА, автор 22 научных работ, область научных интересов – организация перевозок и коммерческая работа авиакомпаний.