

Российская гражданская авиация: основные направления развития

А. В. НЕРАДЬКО, руководитель Федерального агентства воздушного транспорта РФ



Развитие авиатранспортной отрасли в ближайшее время будет связано с повышением уровня безопасности полетов, с увеличением и обновлением парка авиакомпаний, с полномасштабным внедрением новых систем организации воздушного движения. Государство планирует продолжить финансирование реконструкции аэропортов, а также субсидирование межрегиональных и региональных перевозок.

По итогам 2011 г. пассажирооборот в российской авиации вырос более чем на 13% по сравнению с показателями за 2010 г.: авиакомпании перевезли свыше 64 млн пассажиров. Значительные темпы роста зафиксированы и в сегменте грузовых авиаперевозок: объем грузов и почты, перевезенных за год, составил почти 1 млн т, т. е. грузооборот увеличился на 4,5% по сравнению с прошлогодними показателями.

Безопасность на первом месте

Гражданская авиация предназначена для оказания услуг населению, и мы прежде всего обязаны обеспечить пассажиру право на безопасные полеты.

Требования по оснащению воздушных судов системами предупреждения столкновения утверждены российскими властями еще в 2009 г. В этом году все авиакомпании должны будут установить системы предупреждения столкновения с землей и столкновений в воздухе. В мировой авиации они внедрены давно. Те эксплуатанты, которые не желают обновлять парк или модернизировать авионику в кабине воздушного судна, должны уйти с рынка авиаперевозок. Здесь власти занимают жесткую, но честную позицию по отношению к перевозчикам, которая в итоге пойдет им во благо.

Модернизация воздушного флота

Одна из важнейших наших задач на ближайшие годы — модернизация отечественного авиационного комплекса.

Многие авиакомпании ожидают пополнения своих парков современными самолетами, в том числе отечественного производства. Новая техника

требует меньших затрат, отличается энергоэффективностью, а значит, позволит эксплуатантам преодолевать экономические неурядицы с меньшими потерями.

Модернизация связана не только с обновлением парка воздушных судов, но и с реализацией качественно новых подходов к решению задачи обеспечения безопасности полетов в воздушном пространстве РФ.

В первую очередь нам предстоит создать автоматизированные системы организации воздушного движения нового поколения, содержащие элементы искусственного интеллекта. С их помощью в условиях растущего спроса на воздушные перевозки и увеличения интенсивности полетов в российском небе диспетчер в максимально сжатые сроки может принять оптимальное решение.

Создание этих систем опирается на современные технологии, принятые концепцией ИАТА и касающиеся связи, навигации, наблюдения и организация воздушного движения (CNS/ATM). В основе этой принципиально новой концепции лежит использование цифровых линий передачи данных «диспетчер — пилот» и ведение диалога для связи между авиадиспетчером и пилотом, основанного на межкомпьютерном обмене данными. Наряду с этим предполагается использование глобальной навигационной спутниковой системы ГЛОНАСС/GPS для навигации воздушных судов. Использование спутниковой навигации в гражданской авиации и при организации воздушного движения требует установления жестких параметров точности, целостности, непрерывности и готовности обслуживания. Это, в свою очередь, диктует необходимость создания инновацион-

ных технологий, что станет дополнительным стимулом развития отечественной промышленности.

Важным направлением развития автоматизированных систем организации воздушного движения стало внедрение современных радиолокационных средств наблюдения за полетом воздушного судна, а также автоматического зависимого наблюдения. Эта технология основана на идее передачи с борта воздушного судна информации о точном местоположении, полученной (в том числе с использованием глобальной навигационной спутниковой системы) по цифровым каналам авиационной связи «борт — земля». Сегмент автоматического зависимого наблюдения позволяет определять местоположение воздушных судов в любой точке с точностью «в пределах собственной тени». При этом их местоположение наблюдает не только диспетчер, но и сами экипажи. Это дает возможность своевременно обнаружить развитие опасной ситуации. Если используемая в настоящее время система ТКАС предупреждает о возможности столкновения самолетов в воздухе только за одну минуту, то спутниковая система — за десять.

Значимым шагом в области внедрения инновационных технологий в сфере обеспечения безопасности полетов, а также для существенной оптимизации пропускной способности воздушного пространства России и сопредельных государств в условиях постоянно возрастающей интенсивности воздушного движения стал переход 17 ноября 2010 г. к сокращенным минимумам вертикального эшелонирования (RVSM). Он позволит нам снизить нагрузку на диспетчеров и более эффективно использовать воздушное пространство: увеличившаяся пропускная способность эшелонов приведет к оптимизации вылетов воздушных судов на 40–45%, экономии авиационного топлива до 5%, уменьшению выбросов вредных веществ в атмосферу на 3%.



Развитие аэропортовой инфраструктуры

Одним из ключевых условий развития рынка авиаперевозок является создание современной аэропортовой инфраструктуры.

Благодаря усилиям руководства страны, а также исполнителей на местах — проектировщиков, инженеров, строителей, эксплуатантов — в этой области наблюдается положительная динамика.

В 2011 г. на развитие объектов авиатранспортной инфраструктуры было направлено свыше 25 млрд руб. средств федерального бюджета. Проектом Федерального закона «О федеральном бюджете на 2012 год и на плановый период 2013 и 2014 годов» в рамках подпрограммы «Гражданская авиация» на эти же цели предусмотрено выделить 80,9 млрд руб.: в 2012 г. — 32,3 млрд руб., в 2013 г. — 27,4 млрд руб., в 2014 г. — 21,2 млрд руб. В соответствии с корректировкой этой подпрограммы планируется ввести в эксплуатацию после реконструкции 16 взлетно-посадочных полос: одну в 2012 г., семь в 2013 г., восемь — в 2014 г.

В 2010 г. завершены работы по реконструкции взлетно-посадочной полосы и установке светосигнального оборудования в аэропорту Владивостока. В 2012 г. на развитие объектов авиатранспортной инфраструктуры только Дальнего Востока и Забайкалья планируется направить средства федерального бюджета в объеме 11 млрд рублей.

Государственная поддержка внутрироссийских перевозок

Помимо экономических целей, которые ставятся перед Росавиацией как составной частью транспортного комплекса, у нее есть особая миссия — обеспечить единственно возможную связь отдельных регионов с остальной территорией Российской Федерации. Это наша прямая задача, и именно она является основной в подпрограмме «Гражданская авиация» ФЦП «Развитие транспортной системы России» на 2010–2015 гг.

С 2009 г. мы начали реализацию программы по субсидированию авиационных перевозок из европейской части России на Дальний Восток и в обратном направлении. В 2011 г. на выплату авиакомпаниям субсидий за осуществление льготных перевозок из федерального бюджета выделено 2,5 млрд рублей. Согласно документам, представленным авиакомпаниями в Росавиацию, льготами, связанными с программой субсидирования, в 2009 г. воспользовались 161 205 человек, в 2010 г. — 320 481 человек, в 2011 г. — более 371 тыс. человек. Из Калининграда в европейскую часть страны и в обратном направлении в 2011 г. совершены льготные перевозки 2334 человек. Реализация этого проекта дала значительный импульс для увеличения авиаперевозок между Дальним

Востоком и европейской частью России. При этом программа субсидирования оказала положительный эффект на развитие внутрирегиональных перевозок. Так, увеличение объема перевезенных пассажиров на региональных авиалиниях в Якутии составило 28%, а в Дальневосточном регионе в целом — 11,5%. Эта закономерность будет учитываться нами при планировании программы на последующие годы.

В прошлом году впервые было обращено внимание на необходимость развития региональных и межрегиональных перевозок, доля которых в общем объеме перевозок составляет пока всего 3 %. Поскольку региональные перевозки высокоубыточны, государство приняло решение об их субсидировании. Предполагается, что пассажир будет платить только треть от стоимости билета, треть берет на себя региональный бюджет и столько же федеральный.

Что касается механизма выбора перевозчиков на региональные маршруты и перечисления им денег, то он пока разрабатывается. Возможно, это будут целевые субсидии регионам на конкретные маршруты, которые будут определять с участием Росавиации. Планируется также установить частоту полетов на этих маршрутах. Возможно привлечение авиакомпаний на конкурсной основе.