

Развитие рынка пассажирских авиаперевозок: задачи и перспективы

В. М. ОКУЛОВ, заместитель министра транспорта Российской Федерации



Кризис — это не только время для организации обороты, это период для внедрения системных и потому важных для отрасли решений. В прошлом году был принят ряд антикризисных мер, некоторые из которых стали системными решениями.

Начнем с того, что были отменены таможенные пошлины на воздушные суда емкостью более 300 и менее 50 кресел. Вторая из этих позиций может оказать наиболее существенное положительное влияние на развитие региональных перевозок в том сегменте авиационного бизнеса, который больше всего подвержен рискам снижения спроса в связи с экономическим кризисом. Я имею в виду региональные и местные авиаперевозки. Мы видим, что в прошлом году самое существенное снижение показателей произошло именно в этом секторе. Дело в том, что авиакомпаниям еще не успели перевооружиться и эффективно задействовать новые воздушные суда на внутренних линиях. Наиболее активно в этом сегменте работают такие авиакомпании, как «Регион-Авиа», «Сахалинские Авиатрассы», «ЮТейр», перевооружается и ряд дальневосточных компаний. Каждая из них выбирает наиболее приемлемый для себя тип воздушных судов.

Следующее — это создание казенных предприятий, процесс перевода аэропортов в «казну», т. е. на финансирование из госбюджета Российской Федерации. Имеются в виду аэропорты местных воздушных линий, где интенсивность полетов недостаточна для окупаемости и поддержания в надлежащем состоянии наземной инфраструктуры. Отмечено, что местные власти должны принять решение о снижении налоговой нагрузки в отношении таких аэропортов. Эта мера, кстати, является условием создания казенного предприятия. Соответствующие решения, в частности, уже приняты в Якутии. Далее мы планируем создание казенных аэропортов на Чукотке, позже на Камчатке. Затем этот процесс коснется аэропортов Сахалина, включая объекты Курильской гряды. Основой развития

программы послужила положительная динамика практических результатов. Ни один из образованных казенных аэропортов не прекратил свою операционную деятельность, и мы тем самым сохранили социально важную инфраструктуру в тяжелый кризисный период. Да, частота полетов там невелика, но именно это служит предпосылкой для создания подобных казенных предприятий. Подчеркну, что с запуском программы субсидирования перевозок на местных воздушных линиях в аэропортах указанных регионов, в которой будут задействованы региональные бюджеты, несомненно, увеличится и частота полетов.

Предлагаемый нами механизм реализует принципы построения бизнеса с разделением рисков. Конечно, авиаперевозчик все равно несет риски, связанные с окупаемостью рейсов. Но федеральный центр принимает на себя обязательства по содержанию аэропортов, а стало быть, по снижению расходов на аэропортовые сборы. На муниципальную власть возлагается ответственность по дотированию перевозок на местных авиалиниях. В результате риски авиаперевозчиков при выходе на эти линии минимизируются, и тем самым максимально увеличиваются услуги гарантированных перевозок для других участников регионального бизнеса, что способствует оживлению и последующему развитию территориальных инфраструктурных процессов. Это так называемый мультипликативный эффект.

Одна из антикризисных мер — субсидирование авиаперевозок. Оказалось, что субсидирование перевозок пассажиров как одна из антикризисных мер очень верно выстроено концептуально, поскольку изначально ориентировано на конечного потребителя — пассажира. Ведь категорий лиц,

на которых эта льгота распространялась — до 23 и после 60 лет, до ее принятия практически не было в списках пассажиров наших авиаперевозчиков. Но с введением для указанных лиц пятидесятипроцентной скидки на авиаперелеты отмечен всплеск мобильности населения Дальнего Востока, что связано с активизацией воздушных перевозок в этом регионе.

Программа дала положительные результаты, и в этом году ее решили расширить. Во-первых, увеличивается размер субсидирования. Если в прошлом году мы израсходовали на эти цели 1,2 млрд рублей, то в этом году запланировано 2,5 млрд рублей субсидий. Во-вторых, и это самое важное, расширяется география. В программу включены Норильск и Кызыл. Это те пункты, где нет альтернативы воздушным сообщениям. Сюда же, пусть пока и в незначительной степени, добавлены региональные перевозки на Дальнем Востоке. Мы заинтересованы в том, чтобы в сеть авиаперевозок включались новые северные и восточные регионы, но широта охвата данной программой во многом зависит от бюджетного финансирования, которое будет выделяться на ее реализацию.

Предполагается постепенное снижение возрастного ценза участников программы. Скажем, в отношении женщин следует восстановить справедливость — ориентироваться на возраст, установленный для них как пенсионный, т. е. 55 лет. Думаю, по ходу реализации программы она будет корректироваться. И если финансовые ресурсы позволят нам снизить возрастной потолок, то мы пойдем на это.

Сегодня соотношение перевозок на внутренних и международных линиях сохранилось. Тенденция перекоса в сторону международных перевозок практически не наблюдается. Считаю, что благодаря серьезным усилиям правительства и авиационных властей по стимулированию развития авиаперевозок на внутренних линиях в области внутренних сообщений настал переломный момент. Дело в том, что развитие регио-

нальных и местных воздушных направлений стало приоритетным направлением в общей стратегии гражданской авиации. Этот сегмент у нас все годы деградировал. Его необходимо реанимировать, пока он не исчез. Имеются в виду механизмы субсидирования, в том числе перекрестного — из бюджетов разных уровней, создания казенных предприятий и пр. Однако активизировать полноценную работу в этом направлении все еще мешают многие факторы, например множество законодательных ограничений, запретов. Прежде всего, это касается порядка использования воздушного пространства. Подготовлена новая редакция Федеральных правил использования воздушного пространства, где снимается большая часть ограничений. Мне представляется, указанные правила станут хорошим подспорьем в развитии малой авиации, как и авиации общего назначения. Нам осталось только доработать прилагаемый к нему пакет распорядительных актов, приказов. К ноябрю текущего года закон начнет работать.

Воздушные сообщения в условиях наших просторов и дорожных сетей априори являются системообразующим и востребованным видом коммуникаций. Наша задача — снимать искусственные и необоснованные ограничения, сдерживающие развитие авиационного транспорта, и выстраивать регулирование и администрирование авиационного бизнеса на принципах разумности и достаточности. Тогда малая авиация начнет генерировать налоговые поступления, будет способствовать занятости населения, развитию инфраструктуры регионов нашей страны. Убежден, этот процесс можно запустить. И кризис ему не самая главная помеха.

Кризис не вечен. По прогнозам объемы пассажирских авиаперевозок в России в ближайшие пять-шесть лет могут возрасти вдвое. Готова ли российская гражданская авиация, в частности ее парк и наземная инфраструктура, к обеспечению прогнозируемого растущего спроса на авиаперевозки? Конечно, не готова. Но мы считаем, что мощности и возможности наземной инфраструктуры аэропортовой сети нужно развивать, наращивать соответственно росту объема авиаперевозок и спросу на них. Невозможно, да и ни к чему сегодня создавать трехкратный задел. Отмечу, возможности для развития в этой области есть. Одна из принципиальных — передача ряда аэродромов, которые не входят в перечень стратегических, в



собственность краев, областей, т. е. в муниципальную собственность. Территориальные органы наиболее заинтересованы в развитии собственных сетей транспортного сообщения и не в последнюю очередь авиационной инфраструктуры. В итоге мы снимаем нагрузку с федерального бюджета на содержание таких аэродромов и, главное, высвобождаем ресурсы и средства для реанимирования авиатранспортных сетей, проведения реконструкций, даже для строительства новых аэродромов. В этом направлении ведется существенная работа. Отмечу, что такие проекты реализуются только по запросам субъектов федерации при условии предоставления ими гарантий привлечения инвестиций для поддержания аэродромных комплексов в годном состоянии и их последовательном развитии. Тем самым естественным образом реализуется программа государственно-частного партнерства. У нас есть положительные примеры такого взаимодействия в Челябинской области, на севере тюменского региона. Заметьте, с одной стороны, государство создает казенные предприятия: обременяет себя обязательствами по развитию аэропортов, с другой — аэропорты передаются территориально-коммерческим образованиям. В этом нет парадокса. Это логичные процессы, которые должны идти параллельно. Нам не следует упираться в жесткую догму, необходимо использовать широкую палитру возможных инструментов для поддержания отечественной аэродромной сети.

Хочу затронуть кадровую проблему. Еще два года назад она стояла особенно остро. За последние год-полтора нами пересмотрены и модифицированы все учебные программы для подготовки авиационного персонала. Радикально увеличены налетные часы курсантов, летные училища оснащаются современными воздушными судами и тренажерными комплексами. Правда, не все пока развивается так «благобно» и успешно, как хотелось бы. Скажем, подготовка пилотов чрезвычайно дорогая. Обучение обходится дороже, чем в Европе и США. Это объясняется прежде всего применением устаревших, топливозатратных и дорогих в эксплуатации моделей самолетов. Обновление учебного флота ведет к значительному снижению финансовых издержек. Проблема качества подготовки пилотов тесно связана с количеством и качеством инструкторского состава. Заработная плата инструкторов значительно ниже окладов линейных пилотов. Для удержания квалифицированного инструкторского состава и привлечения в училища новых инструкторов мы принимаем меры по выравниванию такого дисбаланса. Нам понятно, что делать, пути решения вопроса проработаны. Труднее всего убедить Минфин. Это ведомство, как ему и надлежит, достаточно консервативно во взглядах на дополнительные бюджетные выплаты. И все-таки мы будем добиваться своего, ведь речь идет о будущем российской авиации.