

Collection by gagarinalg.ru

Минимизация как развитие

Автор: Шамиль БАЙБЕКОВ, обозреватель газеты [«Транспорт России»](#)

В каждой отрасли свои проблемы. Авиатранспортная не исключение. Для решения стратегических задач, в частности, доступности для населения авиатранспортных услуг и, соответственно, повышения его мобильности, необходима более широкая инфраструктурная сеть. Даже ее поддержание при довольно слабой инвестиционной активности требует новых, менее обременительных решений. Достаточно радикальные решения для отечественной практики на сей счет прозвучали на международной конференции «Проектирование, строительство и эксплуатация аэропортов–2014», проведенной под эгидой Центра стратегических разработок в гражданской авиации (ЦСР ГА).



Восточный инвестэкспресс

Не будем лукавить: инфраструктурное освоение необъятной Сибири всегда рассматривалось государством с прагматической позиции. Города и дороги вырастали и прокладывались там, где обнаруживались залежи ископаемых, добыча и реализация которых приносили средства, обеспечивающие относительно достойную жизнь россиянам. Не без этого и сегодня. Но государство все же обратило внимание и на социальный аспект. Пока он также попутен, но, скажем прямо, более двадцати лет о людях на обширных территориях от Уральских гор до Тихого океана вспоминали нечасто. Объяснение тому одно: не было денег.

Сегодня денег тоже не так чтобы очень много. Но тем отчетливее видится вектор восточного развития страны. А какое развитие без современного скоростного транспорта? Потому и занялись прежде всего транспортной составляющей. К примеру, среди первостепенных задач стоит развитие БАМа.

Подтверждает ли этот замысел авиатранспортная составляющая отечественной экономики? В частности, ее инфраструктурный сегмент? Общий план не так оптимистичен. В настоящее время в реестр аэродромов гражданской авиации включены 297 аэродромов, из них 117 образуют национальную опорную аэродромную сеть. По сравнению с 2013 годом в 2014 году аэродромная сеть сократилась на 7 аэродромов.

Как видим, аэропортовая сеть стагнирует. И успокоительная фраза: мол, в основном сокращение числа аэродромов из реестра связано с переводом их в посадочные площадки – воспринимается как малоутешительный аргумент. Но можно взглянуть на ситуацию и иначе. Скажем, количество аэродромов, составляющих национальную опорную сеть, остается стабильным с момента ее утверждения в 2008 году. Напомним, что в обсуждавшемся тогда проекте Концепции развития аэродромной (аэропортовой) сети РФ на период до 2020 года предлагалась опорная сеть из 121 аэродрома при включенном на тот период в реестр Росавиации 351 аэропортовом сооружении. Этот базовый сценарий считался предпочтительным, так как позволял, по мнению разработчиков концепции, обеспечить темп прироста перевозок, приближенный к соответствующему уровню развития экономики, сохранить стратегическую связность сети и гарантировать безопасность полетов за счет поддержания запасных аэродромов. Его стоимость составляла около 1131 млрд руб. до 2020 года (в действовавших на тот момент ценах).

Еще одна важная деталь. Уже тогда указывалось, что «при реализации базового сценария количество аэродромов к 2020 году должно составить 294, что полностью позволит обеспечить функционирование национальной опорной аэродромной сети (121 аэродром), а также обеспечить необходимой инфраструктурой региональные и местные авиаперевозки».

В окончательном варианте правительство остановилось на 117 аэродромах национальной опорной сети. Предполагалось, что базовый уровень финансирования в объеме 543 млрд руб. до 2020 года «позволит приостановить выбытие аэродромов и обеспечит развитие аэродромной сети».

В свое время на заседании правительства в ту пору министр транспорта РФ Игорь Левитин предостерег, что «при текущем уровне финансирования количество аэродромов, соответствующих требованиям безопасности полетов, продолжит сокращаться, и уже к 2017 году могут начать выбывать аэродромы национальной аэродромной сети».

Что имеем на сегодня? Пока отрасль превышает отметку в 294 аэродрома. Но до 2020 года еще жить да жить. Незыблемо на сегодня число опорных аэродромов, и остается всего 2–3 года, чтобы узнать, сбудется ли предостережение прежнего главы Минтранса.

И все–таки расчет – на оптимистичное продолжение сценария базового варианта. Если вынести за рамки рассмотрения обязательные для исполнения аэропортовые инфраструктурные проекты, приуроченные к крупным событийным форматам – Универсиада, Олимпиада, Чемпионат мира по футболу и т. п., то в остатке – развитие данного сегмента в восточном направлении. И этот остаток вовсе не мизерный. Более того, он имеет все перспективы к нарастанию.

В упомянутой концепции была недвусмысленная фраза: «Необходимым условием для развития социально значимых местных и региональных воздушных перевозок и аэропортовой деятельности в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях является формирование эффективных механизмов государственной поддержки деятельности авиаперевозчиков и операторов аэропортов». Данное условие получило официальную поддержку в 2012 году в Основах государственной политики Российской Федерации в области авиационной деятельности на период до

2020 года. В документе одним из трех важнейших факторов, определяющих госинтересы в указанной сфере, был назван рост потребностей в воздушных перевозках пассажиров и грузов, особенно в отдаленных районах Севера, Дальнего Востока и Сибири с недостаточно развитой транспортной инфраструктурой, на долю которых приходится около половины территории страны.

Словом, все установлено и, главное, обосновано на самом высоком уровне. А что с исполнением? Каковы перспективы и ведут ли к ним действующие и планируемые программы? Эти вопросы старался раскрыть замначальника управления аэропортовой деятельности Росавиации Николай Лыгалов. По его словам, с 2002 года развитие аэродромной инфраструктуры аэропортов осуществляется по программно–целевому методу. Инновационная системность, обеспеченная подпрограммой «Гражданская авиация» Федеральной целевой программы (ФЦП) «Модернизация транспортной системы России (2002–2010 годы)», позволила предотвратить закрытие ряда основных аэродромов. В частности, посредством реконструкции аэродромов в 46 аэропортах федерального значения. Попутно осуществлена замена светосигнального оборудования взлетно–посадочных полос в 12 аэропортах. Общий объем финансирования за счет средств федерального бюджета составил 86 436,6 млн руб. Такова цена сохранения основных инфраструктур. Это вовсе не значит, что была сохранена вся имевшаяся на тот период аэропортовая сеть. Из 496 аэропортов в 2002 году к 2010 году остались 329! Не исключено, что выбытие 167 аэропортов предусматривалось программно–целевой доминантой...

В основе – транспортная доступность

Цели развития аэродромной сети Российской Федерации достигаются в основном через государственные программы, которые в свою очередь являются главными (основополагающими) документами, реализующими программно–целевой принцип финансирования, подтверждает Николай Лыгалов плановый принцип инфраструктурного обустройства авиатранспортного комплекса.

Общее представление о том, что было, мы уже имеем. Что в наличии – ясно. Основной интерес – к тому, что будет. Росавиация является соисполнителем по мероприятиям в сфере воздушного транспорта, реализация которых предусмотрена двумя главными ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010–2020 гг.)» и «Социально–экономическое развитие Дальнего Востока и Байкальского региона». Общий объем финансирования из

федерального бюджета на период с 2014 по 2016 год составит более 200,3 млрд руб.

Между двумя программами имеются различия. Если мероприятия ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010–2020 гг.)» в основном нацелены на решение наиболее актуальных проблем рынка авиационных перевозок России, таких как обновление парка воздушных судов, модернизация наземной аэропортовой инфраструктуры, образующей национальную опорную аэродромную сеть, повышение безопасности полетов, решение вопросов эксплуатации судов иностранного производства и т. д., то вторая – «Социально–экономическое развитие Дальнего Востока и Байкальского региона» направлена на решение проблем, связанных с созданием благоприятных условий для проживающего в регионах населения, где авиация нередко является единственным видом транспорта.

Важно, что в обеих наличествует восточный приоритет, который, по словам докладчика, особенно проявил себя начиная с 2014 года. Именно с этого времени Росавиация приступила к реконструкции (строительству) аэропортов регионального и местного значения, что позволяет решить проблемы, связанные с обеспечением региональных и внутрирегиональных перевозок людей, проживающих в Республике Саха (Якутия), Камчатском крае, Чукотском автономном округе, Амурской области, Республике Бурятия, Хабаровском крае и Магаданской области, подчеркнул Николай Лыгалов. Так, в соответствии с ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010–2020 гг.)» предусмотрены мероприятия по 134 объектам с общим объемом финансирования из средств федерального бюджета 422,6 млрд руб. За счет указанных средств планируется обеспечить развитие сети 19 внутрироссийских узловых аэропортов, 80 региональных аэропортовых сетей и 9 сетей крупных международных узловых аэропортов.

В рамках ФЦП «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Байкальского региона» предусмотрена реконструкция 39 аэропортов (аэродромов) и 1 посадочной площадки с общим объемом финансирования 73 571,3 млн руб.

Основными задачами при реализации указанных проектов являются развитие транспортной доступности на территории Дальнего Востока и Байкальского региона и повышение мобильности населения за счет реконструкции аэропортов регионального и местного значения.

Между тем в рамках названных программ реализуется еще одна, более локальная, но не менее важная для самого отдаленного восточного региона страны ФЦП – «Социально–экономическое развитие Курильских островов (Сахалинская область) на 2007–2015 гг.». Госинвестиции по ней в 2008–2014 гг. составили 6476,34 млн руб., в том числе на реконструкцию аэропортов Менделеево и Итуруп соответственно 1148,5 и 5327,84 млн руб. Однозначно, это позволит улучшить транспортную доступность Курильских островов и обеспечить регулярные пассажирские авиаперевозки в условиях практически отсутствия альтернативного транспортного сообщения.

В целом за период 2010–2014 гг. общий объем финансирования по указанным программам составил 125,3 млрд руб., в том числе:

- ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010–2020 гг.)» – 97,6 млрд руб. (введены ИВПП аэропортов Анапа, Горно–Алтайск, Воронеж, Кемерово, Магас, Минеральные Воды, Казань, Калининград, Сочи, Абакан, Иркутск, Пенза, Николаевск–на–Амуре, Бугуруслан, Внуково, Сасово);
- ФЦП «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Байкальского региона» – 23,8 млрд руб. (введены ИВПП аэропортов Владивосток, Анадырь, Чумикан, Богородское и вертодром на о. Русский);
- ФЦП «Социально–экономическое развитие Курильских островов (Сахалинская область) на 2007–2015 гг.» – 3,8 млрд руб. (в 2011 году введена в эксплуатацию ИВПП аэропорта Менделеево, в 2014 году введен в эксплуатацию 1 этап в аэропорту Итуруп, работы по 2 этапу будут завершены до конца 2015 года).

Помимо этого в 25 аэропортах продолжается реконструкция объектов по ранее разработанным проектам в соответствии с заключенными госконтрактами и договорами строительного подряда. Также начата разработка проектной документации по реконструкции объектов аэродромной инфраструктуры в 40 аэропортах, в том числе в 35 региональных аэропортах Дальнего Востока и Байкальского региона, порадовал аудиторию замначальника управления перспективными планами агентства.

Низкобюджетный ресурс

Можно построить сотни аэропортов, но кто будет летать? На чем? – оставим за форматом статьи эти вопросы, тем более что проблема отечественного авиастроения в последнее время нами неоднократно освещалась. Основное препятствие – отсутствие платежеспособности населения, особенно в

российской глубинке. Тенденция, в силу известных внешнеполитических обстоятельств, будет нарастать.

Напрашивается простое с точки зрения элементарной логики решение – подстроить стоимость перелетов под возможности потенциальных пассажиров. И такая возможность имеется, считают эксперты. На данный момент сложились благоприятные внутренние условия развития лоукост авиаперевозок в нашей стране, утверждает руководитель ЦСР ГА Антон Корень.

Доля рынка, приходящаяся на данную бизнес–модель, в чистом виде и в виде гибридных модификаций во многих регионах мира достигает 40 и более процентов. Например, в Азии доля лоукост авиакомпаний превысила 52%. Популярность бизнес–модели лоукост авиаперевозок объясняется усиливающейся конкуренцией на многих рынках, освоением авиакомпаниями более эффективных методов организации авиаперевозочного бизнеса, позволяющих обеспечивать существенную экономию на издержках.

По прогнозу, в рамках стратегии развития низкобюджетных авиаперевозок в РФ, разработанной совместно ЦСР ГА и СПбГУ ГА, для Росавиации, к 2020 году доля лоукост авиакомпаний может достигнуть 37% от суммарных объемов перевозок на внутренних воздушных линиях (ВВЛ) по наиболее вероятному сценарию, и более 40% при высоком сценарии развития данного сегмента. При нормальном развитии сегмента к 2035 году «низкобюджетники» смогут перевозить порядка 55 млн пассажиров. То есть в обозримой перспективе лоукостеры способны составить серьезную конкуренцию традиционным перевозчикам. Но это при условии, что данные авиаперевозки начнут системно развиваться с этого года, восстановится деятельность лоукост авиакомпаний Группы «Аэрофлот», появятся новые эксплуатанты.

Мировая тенденция такова, что в развитых экономиках лоукост перевозчики опережают в развитии традиционных эксплуатантов. При этом направленность вектора развития лоукост авиакомпаний противоположна традиционным сетевым. Важное отличие – пассажирооборот «низкобюджетников» устойчив к кризисным явлениям в экономике, что очень актуально.

Однако существует ряд препятствий для развития низкобюджетных

перевозок в нашей стране, которые необходимо устранить. Прежде всего – это ограничение по привлечению иностранных инвестиций на отечественный рынок авиаперевозок при отсутствии российских институциональных инвесторов с успешным опытом развития лоукост авиакомпаний и, конечно же, неблагоприятная внешняя политическая среда.

Есть еще один серьезный ограничительный фактор. В стране отсутствует сегмент лоукост аэропортов и даже, если хотите, лоукост аэропортовых услуг. Операторы наземных инфраструктур либо совсем далеки от современных тенденций, либо живут одним днем. Между тем потенциал имеется и на этой рыночной площадке, отмечает Антон Корень. В России, как ни странно, с десятков аэропортов, где возможна реализация классической лоукост модели. Анализ более 10 тыс. авиалиний показывает высокую вероятность данной практики в аэропортах 16 городов в период 2015–2035 гг. В большинстве из них возможно базирование парка ВС LCC.

Лоукостеры выгодны аэропорту, поскольку способны значительно увеличить пассажиропоток. Одновременно и авиаперевозчики получают свою выгоду. Разработчики стратегии насчитали более десятка статей расходов авиакомпаний, позволяющих сократить издержки при организации лоукост модели. Только аэропортовые услуги и сборы дают в среднем 28% экономии. В свою очередь, немало способны сэкономить и провинциальные аэропорты, изначально избравшие лоукост моделью своей деятельности. Живой пример – аэропорт Франкфурт–хан. В его низкобюджетном терминале вы не обнаружите излишеств. Сплошь быстровозводимые конструкции, отсутствие внутренней отделки и дизайнерских решений, открытые коммуникации. Это если говорить об экономии на материалах. Есть еще экономия на операционных издержках. Бережливое освещение в основных зонах здесь не главное. Основной источник существенной экономии – затраты на персонал. России такого сценария не миновать, считает Антон Корень.

И наиболее вероятное развитие лоукост сюжета в нашей стране повторит среднемировой тренд – прирост с 7 до 26% за 12 лет. Для этого, по мнению эксперта, необходимо оградить сегмент от пяти ограничений:

- по минимальному количеству самолетов в парке ВС авиакомпании в первые годы при открытии бизнеса;
- по развитию международных направлений для российских лоукост авиаперевозчиков в первые годы деятельности;
- по применению скидок на аэропортовые сборы;
- по субсидированию аэропортовой и авиаперевозочной деятельности со стороны субъектов Российской Федерации, муниципалитетов, заинтересованных в развитии регулярных авиасообщений и въездного туризма;

– по подходам к ценообразованию авиакомпаний, если приведенный средний тариф за период на авиалинии незначительно превышает среднерыночный тариф.

Такова, по мнению аналитиков, перспектива в целом. Будет ли она реализована, зависит от исполнителей...

30.12.14

