

Межрегиональная авиация в России: итоги и перспективы развития



И. А. Белавинцев,
заместитель директора
департамента госполитики
в области гражданской
авиации Министерства
транспорта РФ

Укрепление экономической, транспортной связанности территорий является одной из приоритетных государственных задач. Чтобы решить ее, правительством разработаны программы субсидирования авиаперевозок, правила для потребителей услуг в аэропортах, нормативно-правовая база для регулирования топливного рынка, а также дорожная карта развития отраслевой конкуренции.

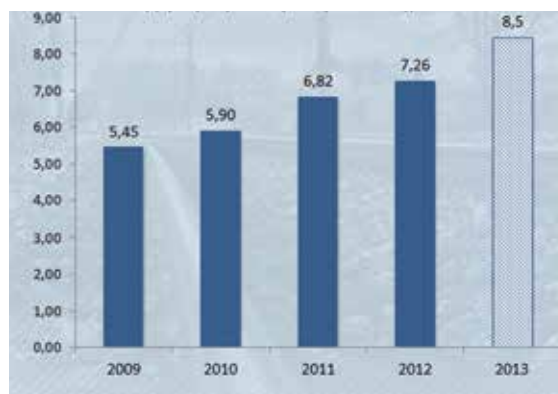
С 2009 г. пассажирские авиаперевозки в Российской Федерации развиваются устойчивыми темпами: ежегодно их объем повышается на 15 %, в то время как мировой показатель составляет лишь 4–5 % (табл. 1).

С 2012 по 2013 г. объем перевозок пассажиров на внутренних линиях вырос на 17 % и составил 8,5 млн пассажиров (рис.).

В соответствии с мировой практикой рост ВВП на 1 % обеспечивает повышение числа авиаперевозок примерно на 2–3 %, при этом в Российской Федерации при росте ВВП на 1 % объем авиаперевозок увеличивается в среднем на 10 %, что говорит об эффективности действий, предпринимаемых российским правительством.

Достигнутые результаты во многом стали возможны благодаря принятым мерам по обеспечению развития конкуренции в сфере авиаперевозок:

- снятию административных барьеров доступа на рынки внутренних воздушных перевозок в России;
- разделению предприятий, занимающихся аэропортовой и перевозочной деятельностью;
- обеспечению доступа к услугам субъектов естественных монополий в аэропортах;



Объем региональных авиаперевозок в Российской Федерации (без аэропортов Московского авиационного узла), млн пасс.

- сдерживанию роста тарифов на услуги субъектов естественных монополий;
- реализацию программ субсидирования перевозок пассажиров воздушным транспортом и государственной поддержки авиаперевозок.

Доля десяти крупных перевозчиков в 2013 г. составила 76,5 % от общего рыночного объема перевозок пассажиров на внутренних воздушных линиях (табл. 2). Большая часть перевозок выполняется через Московский авиационный узел (74,5 %). Всего на внутренних воздушных линиях в 2013 г. перевезено 39,2 млн пассажиров.

Объем внутренних межрегиональных перевозок в 2014 г. может продолжать расти благодаря программам субсидирования перевозок пассажиров воздушным транспортом. В соответствии с Постановлением Правительства Российской Федерации от 25.12.2013 № 1242 «О предоставлении субсидий из федерального бюджета организациям воздушного транспорта на осуществление региональных воздушных перевозок пассажиров на территории Российской Федерации и формирование региональной маршрутной сети Российской Федерации» будет оказана поддержка перевозки пассажиров на 85 маршрутах.

Для развития внутренних региональных маршрутов перевозчикам необходимо использовать небольшие воздушные суда, поскольку применение воздушных судов большой вместимости на региональных направлениях не позволяет обеспечить необходимую коммерческую загрузку воздушного судна и требуемую частоту полетов. После увеличения пассажиропотока на маршруте авиакомпании могут использовать воздушные суда с большей вместимостью, а коммерческая привлекательность создаст условия для входа новых авиакомпаний. Именно этот

Таблица 1. Объем пассажирских авиаперевозок в Российской Федерации

Наименование	Всего пассажиров (тыс. чел.)			
	2010	2011	2012	2013
Всего перевезено пассажиров на внутренних воздушных линиях	29 219	32 738	35 406	39 232
Всего перевезено пассажиров на международных воздушных линиях	27 732	31 384	38 627	45 332
ВСЕГО	56 951	64 122	74 033	84 564

Таблица 2. Перевозки пассажиров авиакомпаниями России на внутренних (регулярных и нерегулярных) маршрутах

№ п/п	Наименование	Доля перевозок по ВВП, %			
		2010	2011	2012	2013
	Всего перевезено пассажиров	100,00	100,00	100,00	100,00
1	ОАО «Аэрофлот — российские авиалинии»	14,25	16,78	19,83	21,94
2	ОАО «Авиакомпания «ЮТэйр»	13,07	13,32	15,60	13,64
3	ОАО Авиакомпания «Сибирь»	12,44	10,84	11,33	11,18
4	ОАО «Авиационная компания «ТРАНСАЭРО»	4,60	5,44	6,78	7,93
5	ОАО «Авиакомпания «Россия»	5,41	5,34	5,87	6,31
6	ООО «Глобус»	2,87	3,98	4,89	4,49
7	ОАО АВИАКОМПАНИЯ «Уральские Авиалинии»	2,90	3,09	3,18	3,88
8	ОАО «ДОНАВИА»	2,50	1,84	2,10	2,68
9	ОАО «Авиационная транспортная компания «ЯМАЛ»	1,41	1,44	2,29	2,37
10	ОАО «Владивосток Авиа»	3,24	2,69	2,52	2,14
	Всего перевезено пассажиров	62,89	64,58	74,19	78,58

принцип реализуется в рамках действующих программ государственной поддержки региональной авиации.

О потребителях и естественных монополиях

В целях защиты интересов потребителей услуг в аэропортах правительство утвердило «Правила доступа к услугам в аэропортах», разработанные Федеральной антимонопольной службой (ФАС) совместно с Министерством транспорта РФ (Минтранс). Правила определяют равные условия оказания услуг потребителям, приоритетность оказания услуг, стандарты раскрытия информации об услугах, порядок разрешения споров. Документ обеспечил условия для деятельности альтернативных операторов в аэропортах, а также для развития конкуренции. Сформирована новая практика взаимоотношений участников рынков услуг в аэропортах, в первую очередь в сфере наземного обслуживания и авиатопливообеспечения. Кроме того, заработали новые механизмы защиты прав операторов и потребителей услуг.

Благодаря практике применения правил обеспечения доступа к услугам субъектов естественных монополий

за 2,5 года в аэропортах произошли заметные положительные перемены. Формируется конкурентная среда в отдельных сегментах рынка услуг по наземному обслуживанию, где работают от 2 до 7 операторов. Альтернативные операторы приходят в такие сферы, как инженерно-авиационное обеспечение авиационной техники и техническое обслуживание воздушных судов, клининг (очистка, уборка) и экипировка воздушных судов, обеспечение бортовым питанием пассажиров, обработка багажа, грузов, почты, обслуживание деловой авиации, авиатопливообеспечение.

Авиатопливо продолжает оставаться основной статьей расходов компаний при проведении перевозок. В связи с этим Минтранс, ФАС, Минэнерго и Федеральная служба по тарифам (ФСТ) ведут непрерывный мониторинг всех индикаторов рынка нефтепродуктов, в том числе отпускных цен нефтеперерабатывающих заводов нефтяных компаний, а также динамики изменения стоимости авиакеросина, услуг заправки и хранения в регионах России, где расположены аэропорты федерального значения.

Для развития биржевой торговли, формирования рыночных цен на биржевых торгах на нефтепродукты создана нормативно-правовая база.

Принятые меры позволили создать коммерческую инфраструктуру рынка нефти и нефтепродуктов. Получила развитие биржевая торговля наличным товаром, а также регистрация на бирже фактических внебиржевых сделок.

Следует отметить стабилизацию роста цен на авиационный керосин в 2013 г. Так, если в 2012 г. стоимость авиатоплива выросла на 9,3 %, то за 10 месяцев 2013 г. рост составил 2,5 %.

Дорожная карта конкуренции

План действий по развитию конкуренции в сфере авиаперевозок, в том числе в межрегиональной авиации, определяет дорожная карта, которая включает:

- введение требования о наличии в крупных аэропортах (исходя из определенного размера пассажиропотока) двух и более поставщиков услуг по отдельным видам наземного обслуживания (обслуживание пассажиров, хранение и заправка авиатопливом);
- введение в Российской Федерации практики невозвратных тарифов (соответствующие изменения предусмотрены в статьях 107 и 108 Воздушного кодекса);
- снятие ограничений на привлечение иностранных граждан в качестве командиров воздушных судов;
- предоставление авиакомпании возможности отказаться от включения в тариф услуг по предоставлению питания и напитков в полете;
- обеспечение возможности исключить из тарифа на воздушную перевозку расходы, связанные с транспортировкой багажа при его отсутствии;
- совершенствование порядка допуска перевозчиков в части обеспечения прозрачной процедуры и обеспечения конкуренции на международных маршрутах (Минтранс создал межведомственную комиссию, в состав которой входят представители министерства, ФАС, Минэкономразвития, Ростуризма и Росавиации).

Решение задачи по укреплению экономической, транспортной связанности территорий наиболее важно для восточных регионов России. Большинство авиамаршрутов даже в рамках одного федерального округа «проходит» через Москву, что существенно увеличивает стоимость авиаперевозок, а развитие местных авиалиний происходит крайне медленно. ■