

## **СТИМУЛИРОВАНИЕ РАЗВИТИЯ МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫХ АВИАЦИОННЫХ ПЕРЕВОЗОК В РОССИИ**

Гражданская авиация играет большую роль в развитии экономики страны, решении социально-экономических задач, имеет особое значение для Российской Федерации как средство обеспечения дальних магистральных пассажирских сообщений, в том числе международных, а также как средство сообщения между регионами.

Многие районы страны практически не имеют альтернативы воздушному сообщению. Наибольшее количество пассажиров перевозится на авиалиниях, соединяющих Москву с восточными районами, Санкт-Петербургом, курортными районами, со столицами стран СНГ и крупных европейских стран. Однако стоит отметить, что не менее важными являются маршруты, осуществляемые по межрегиональным воздушным магистралям. Поддержание обеспечения региональных перелетов способствует полноценному функционированию пассажирской авиационной маршрутной сети Российской Федерации.

*Ключевые слова:* авиаперевозчик, субсидии, маршрутная сеть, межрегиональные перевозки, хаб, Росавиация.

М. P. Ikonov

### **PROMOTION INTERREGIONAL AIR TRANSPORTATION IN RUSSIA**

Civil aviation plays a big role in development of national economy. The solution of social and economic tasks is particularly important for the Russian Federation as a tool for international and long-distance main passenger traffics, and also as an intermedium between regions.

Many parts of the country have practically no alternative to air traffic. The airlines connecting Moscow and East areas (such as St. Petersburg, resorts, the capitals of the CIS and the large European countries) transport the majority of passengers. However, it should be noted that the routes which are carried out on interregional air routes are equally important.

Maintenance of providing regional flights contributes to full functioning of passenger aviation network of the Russian Federation.

*Keywords:* air transporter, subsidies, route network, inter-regional transportation hub, the Federal air transport Agency of Russia.

Использование авиационного транспорта дает большое преимущество во времени по сравнению с другими видами транспорта на средних и дальних расстояниях. В последние годы опережающими темпами растет объем международных перевозок. Преимущество количества международных перевозок над внутренними также заключается в растущем благосостоянии граждан. Люди, имеющие стабильный высокий доход, все чаще и охотнее совершают заграничные перелеты.

Если говорить о внутренних межрегиональных перелетах, то тут железнодорожный транспорт является прямым конкурентом авиасообщению. Стоимость ж/д билета зачастую ниже в несколько раз. Данный фактор является основным показателем при определении способа передвижения у большого числа населения, особенно в тех местах, где недостаточно развита городская среда. Кроме того, железнодорожная сеть является более доступной, т.к. аэропорты, как правило, располагаются только в крупных региональных центрах, и добираться до них из других городов не всегда удобно.

Однако утверждать, что сфера межрегиональных авиаперелетов находится в периоде угасания, является ошибкой. Крупную долю пассажиров в данном сегменте перевозок составляют бизнес-туристы. Помимо этого, рост в сегменте внутренних авиаперевозок произошел за счет слияния Крыма с Россией.

Во всяком случае, одной из главных задач в рамках формирования полноценно функционирующей межрегиональной маршрутной сети является привлечение все большего числа пассажиров.

Цена на авиаперелет зависит от нескольких факторов, среди которых стоимость топлива, стоимость обслуживания как пассажиров, так и самолетов, налог за диспетчерское обслуживание и др. Также на цену билета оказывает влияние состояние пассажиропотока – при высокой регулярной загрузке рейса цена за перелет является более низкой. Чтобы повысить, сохранить и преумножить спрос на пользование межрегиональным транспортом населением, в РФ реализуются специальные бюджетные программы.

### **Субсидирование межрегиональных пассажирских авиаперевозок**

Согласно постановлению правительства РФ от 25.12.2013 №1242, в России реализуется программа субсидирования межрегиональных пассажирских авиаперевозок.

Основа данной программы заключается в выделении средств из федерального бюджета, покрывающих часть затрат на осуществление пассажирских авиаперелетов между российскими аэропортами (за исключением аэропортов «Шереметьево», «Внуково» и «Домодедово», г. Москва) и узловыми (хабами).

К списку узловых аэропортов РФ относят [6]:

- аэропорт «Пулково», г. Санкт-Петербург;
- аэропорт «Кольцово», г. Екатеринбург;
- аэропорт «Толмачево», г. Новосибирск;
- аэропорт «Пашковский», г. Краснодар;
- аэропорт «Сочи», г. Сочи;
- аэропорт «Уфа», г. Уфа;
- аэропорт «Емельяново», г. Красноярск;
- аэропорт «Курумоч», г. Самара;

- аэропорт «Ростова-на-Дону», г. Ростова-на-Дону;
- аэропорт «Хабаровск», г. Хабаровск;
- аэропорт «Владивосток», г. Владивостока;
- аэропорт «Казань», г. Казани;
- аэропорт «Большое Савино», г. Пермь;
- аэропорт «Иркутск», г. Иркутск;
- аэропорт «Минеральные Воды», г. Минеральные Воды;
- аэропорт «Рощино», г. Тюмень;
- аэропорт «Храброво», г. Калининград;
- аэропорт «Якутск», г. Якутск;
- аэропорт «Южно-Сахалинск», г. Южно-Сахалинск.

Программа направлена на поддержание регулярности авиаперелетов по мелким, но востребованным межрегиональным направлениям за счет снижения конечной стоимости авиабилетов для пассажиров.

Перечень софинансируемых маршрутов формируется ежегодно. Право на получение субсидий предоставляется авиаперевозчикам, заключившим с Федеральным агентством воздушного транспорта договор о предоставлении субсидии.

Некоторые ключевые условия для попадания маршрута в программу субсидирования:

1. Максимальная протяженность маршрута в одном направлении не должна составлять более 2400 км для перелетов в Дальневосточный федеральный округ или из него. Для других регионов этот показатель не должен превышать 1200 км.
2. Маршрут должен соединять точки, расположенные в разных субъектах РФ.
3. Регулярность маршрута составляет не менее 1 раза в неделю.
4. Количество перевозимых пассажиров за год не должно превышать 10 000 чел.

Таким образом, мы видим, что под государственную поддержку подпадают направления, которые, по большому счету, не являются особо рентабельными для авиаперевозчиков, но существование которых необходимо для поддержания стабильного социально-экономического климата страны.

Стоит отметить, что наибольшее предпочтение в выделении бюджетных средств федеральное агентство воздушного транспорта отдает компаниям, которые осуществляют перевозку на судах российского производства возрастом не старше 10 лет.

Для пассажиров программа предстает в виде возможности получения скидки на осуществление межрегионального перелета.

Например, при внутреннем перелете из аэропорта отправления в город Симферополь размер субсидии составляет до 50% от стоимости билета. Скидка предоставляется следующим категориям граждан [2]:

- молодые люди до 23 лет;
- пенсионеры;
- инвалиды 1 и 2 групп;
- дети-инвалиды;
- военнослужащие.

Однако стоит отметить, что, несмотря на то, что выплаты покрывают до 50% стоимости авиаперелета, размер субсидий, предоставляемых перевозчику для осуществления перелета, не может превышать установленных пределов. Они определяются в зависимости от протяженности маршрута и количества пассажирских мест на борту.

Исходя из данных, приведенных в таблице, мы видим, что максимальный размер субсидии на один перелет может достигать чуть более 400 тыс. руб.

Как уже было сказано ранее, достоинством данной программы является прямое стимулирование пользования услугами авиакомпаний. Данный фактор положительным образом сказывается на формировании региональной маршрутной сети.

Спорной стороной является тот факт, что одним из главных требований для выплаты субсидии является установление фиксированного спецтарифа на авиабилеты, который, в свою очередь, в 2017 будет сокращен [1], что, конечно, выгодно для пассажиров, но не выгодно для мелких перевозчиков. Кроме того, согласно документам, опубликованным Росавиацией, в 2017 году предполагается поддержка 102 направлений. Для сравнения: на конец 2016 года в данный список входило 167 маршрутов [4, с. 169]. Вероятнее всего, что государство стремится усилить контроль над денежными потоками и выделять субсидии только конкурентноспособным авиакомпаниям.

В целом стоит отметить, что на межрегиональном направлении сохраняется положительная динамика, что, в свою очередь, является индикатором эффективности реализации программы.

Таблица 1

*Предельный размер субсидий (руб.), предоставляемых на один рейс в одном направлении, в зависимости от количества пассажирских мест на воздушном судне и протяженности маршрута*

Кол-во пассажирских мест	Протяженность маршрута в одном направлении												
	менее 200 км	201 - 300 км	301 - 400 км	401 - 500 км	501 - 600 км	601 - 700 км	701 - 800 км	801 - 900 км	901 - 1000 км	1001 - 1100 км	1101 - 1200 км	1201 - 1400 км	> 1401 км
4 - 10	21477	25057	32216	39375	46534	53693	60852	68011	75170	82329	89488	100227	136022
11 - 20	34252	39961	51378	62796	74213	85630	97048	108465	119883	131300	142717	159843	216930
21 - 40	42002	48321	60959	73597	86234	98872	111510	124148	136786	149423	162061	181018	244207
41 - 50	73721	82858	101133	119409	137684	155959	174234	192510	210785	229060	247335	274748	366125
51 - 83	92776	102032	120542	139053	157564	176074	194585	213096	231606	250117	268628	296394	388947
84 - 103	104280	113643	132367	151091	169816	188540	207265	225989	244713	263438	282162	310249	403871

Источник: <https://normativ.kontur.ru/document?moduleId=1&documentId=253784#h94>

## **Влияние программы развития авиационной промышленности Российской Федерации на межрегиональные перевозки**

Еще один проект, который направлен на развитие российской авиации, реализуется в соответствии с постановлением правительства РФ от 15 апреля 2014 года № 303 «Об утверждении государственной программы Российской Федерации «Развитие авиационной промышленности на 2013–2025 годы».

Целью программы является создание высококонкурентной авиационной промышленности и закрепление ее позиции на мировом рынке в качестве третьего производителя по объемам выпуска авиационной техники.

Программа реализуется в областях авиастроения, вертолетостроения, агрегатостроения и двигателестроения.

В соответствии с программой субсидирования межрегиональных перевозок, предпочтение в получении денежных средств отдается компаниям, эксплуатирующим воздушные суда отечественного производства возрастом не старше 10 лет.

Ключевыми проектами в рамках данной программы являются разработка и производство пассажирских авиалайнеров «Sukhoi SuperJet-100» и MS-21[5].

Кроме того, ощутимый вклад в рамках данной программы в развитие межрегиональных перевозок принесет подпрограмма поддержания развития малой авиации посредством модернизации, разработки и производства самолетов малой авиации.

Таким образом, планируется, что в период с 2019 по 2025 годы в России будет произведено 233 вновь созданных воздушных судна малой авиации [5]. Важным является тот факт, что, в отличие от судов SS-100 и MS-21, произведенные самолеты малой авиации планируется направить для использования исключительно российскими авиаперевозчиками на межрегиональных маршрутах.

На сегодняшний день в рамках реализации данной подпрограммы издано постановление правительства от 1 июля 2016 года №623. В нем установлены правила и порядок предоставления субсидий, а также порядок отбора проектов для реализации. В соответствии с документом, государство будет предоставлять ежеквартально субсидии в размере 90% затрат на сертификацию воздушных судов, а также на компенсацию части затрат на реализацию проектов по подготовке и сертификации производства воздушных судов [3].

В итоге хотелось бы отметить, что государство всерьез воспринимает важность и необходимость развития межрегиональных пассажирских авиаперевозок не только с целью формирования полноценной эффективной

межрегиональной маршрутной сети, но также и с целью повышения качества жизни населения. Активная поддержка сферы авиационного строения и авиационных перевозок позволяет компаниям повышать качество перелетов и их доступность для все более широкого числа граждан. Однако окончательные результаты и уровень эффективности программ представится возможным оценить лишь после их полной реализации.

### **Литература**

1. Интернет-форум ScyScraperCity [Электронный ресурс]: URL: <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=419066&page=169> (дата обращения 23.01.2017)
2. Консалтинговый онлайн-ресурс в сфере государственных выплат [Электронный ресурс] // Статья «Субсидирование авиаперевозок в России»: URL: <http://lgoty-expert.ru/subsidii/subsidirovanie-aviaperevozok-v-rossii/> (дата обращения 23.01.2017)
3. Официальный сайт правительства РФ [Электронный ресурс] // Порядок выполнения постановления №623: URL: <http://government.ru/docs/23664/> (дата обращения 30.01.2017)
4. Портал об авиации [Электронный ресурс] // Статья «Региональные субсидии попали под сокращение»: URL: <http://www.aviaport.ru/news/2016/12/28/407665.html> (дата обращения 23.01.2017)
5. Сайт министерства торговой промышленности [Электронный ресурс] // Официальная презентация по проекту «Развитие авиационной промышленности 2013 – 2025» URL: [http://minpromtorg.gov.ru/common/upload/files/docs/Vizualizatsiya\\_GP\\_RAP\\_140507.pdf](http://minpromtorg.gov.ru/common/upload/files/docs/Vizualizatsiya_GP_RAP_140507.pdf) (дата обращения: 28.01.2017)
6. Справочно-правовая система «Норматив-контур» [Электронный ресурс] // Постановление правительства РФ от 25 декабря 2013 №1242: URL: <https://normativ.kontur.ru/document?moduleId=1&documentId=253784#h94> (дата обращения 21.01.2017)