МАТФ. Круглый стол

Города Приволжского федерального округа соединят авиасетью

По новым маршрутам

Анастасия Гайнутдинова

В прошлом году итогом одного из «круглых столов» МАТФ-2011 стало заявление о возможности открытия авиарейса «Ульяновск - Самара». Предполагалось, что на полёт пассажиры будут тратить меньше часа, да и за билет им не придётся отдавать баснословные суммы. Однако авиакомпания, готовая вступить в переговоры с руководством ульяновского аэропорта им. Карамзина, ушла с рынка, а других желающих наладить регулярное воздушное сообщение между городами Поволжья не нашлось. В минувший четверг участники МАТФ-2012 вновь обсудили проблемы региональных перевозок и заявили, что уже с первого квартала будущего года жители ПФО смогут путешествовать между городами округа на самолётах.

Участники «круглого стола», посвящённого проблемам региональных перевозок, с тревогой отметили: россияне не просто стали меньше летать по стране, они от этого почти отвыкли. И если в труднодоступных регионах эта проблема звучит несколько иначе, то на остальной территории России пассажиры не выбирают авиатранспорт просто потому, что его нет. По словам замминистра транспорта РФ Валерия Окулова, за последние десятилетия маршрутная авиасеть страны деформировалась, связи между регионами значительно сократились и большинство рейсов курсируют только через Москву. Один из участников форума признался, что планируя деловую поездку из Воронежа в Ульяновск, ему приходится либо лететь через столицу, либо выбирать другой вид транспорта.

Бороться с депрессией

По данным федерального минтранса, в 2011 году авиалайнеры региональных маршрутов перевезли 40 тысяч жителей ПФО. В 1991 году эти показатели достигали 1,8 млн. человек. И ситуация, сложившаяся в Приволжском округе, не уникальна. В целом по стране число пассажиров местных и региональных авиалиний также снизилось в десятки раз. Показатели перестали уходить в минус лишь в 2009 году - тогда впервые за весь постсоветский период в России был отмечен прирост числа пассажиров на местных и региональных маршрутах. По словам Валерия Окулова, в прошлом году этот показатель составил чуть более двух процентов. Но замминистра считает, что это ещё не повод для радости. По его словам, региональные авиаперевозки продолжают оставаться самым депрессивным и самым низкодоходным авиационным бизнесом. Однако он добавил:

- Сколько ни говори «халва», слаще не станет, и сколько ни сетуй на удручающее состояние региональных и местных перевозок, лучше не будет. Надо просто принимать конкретные меры, обеспеченные рублём. Надо финансировать развитие этого сегмента авиационного транспорта.

Участники «круглого стола», посвящённого проблемам региональных перевозок, с тревогой отметили: россияне не просто стали меньше летать по стране, они от этого почти отвыкли

Цена ниже - пассажиров больше

По мнению Валерия Окулова, чтобы в корне изменить ситуацию и привлечь на борт самолётов новых пассажиров, федеральные власти для начала должны решить ключевую задачу - снизить себестоимость региональных перевозок. А пока при сопоставимых территориях и климатических условиях в России средняя цена на билет местных и региональных авиалиний выше, чем в Канаде и США. При этом себестоимость кресло-километра на местных авиалиниях в два-три раза выше, чем на магистральных авиаперевозках. Замминистра отметил: для того чтобы сделать эти цифры хотя бы сопоставимыми, есть только один выход - субсидирование. Иначе говоря, анализ статей расходов, из которых складывается цена билета, показал, что ощутимо снизить себестоимость перелёта можно лишь за счёт ослабления финансовой нагрузки на авиакомпании и на аэропорты.

Фото Сергея Ершова

В 2011 году авиалайнеры региональных маршрутов перевезли 40 тысяч жителей ПФО. В 1991 году эти показатели достигали 1,8 млн. человек

Заместитель полпреда президента в ПФО Галина Изотова рассказала, что в округе уже есть своя программа действий в этом направлении. Проект развития региональных перевозок в ПФО, в котором прописаны механизмы субсидирования, разработали специалисты аппарата полномочного представителя и Центра стратегических разработок в гражданской авиации. В начале августа он получил поддержку премьера Дмитрия Медведева и был рекомендован для реализации в качестве пилотного в Российской Федерации.

56 маршрутов вместо пяти

Согласно проекту, уже в ближайшее время между 14 городами ПФО будет создана сеть из 56 субсидируемых маршрутов. 36 из них будут прямыми, а 20 - транзитными через аэропорты Самары, Казани и Уфы. Авиакомпании, которые смогут участвовать в проекте, будут отбираться на открытом конкурсе, при этом Галина Изотова подчеркнула, что предпочтение будет отдано перевозчикам, имеющим с своём парке отечественные суда.

По мнению Валерия Окулова, есть все предпосылки, чтобы этот проект состоялся и был удачным.

- В ПФО проживает более 21 процента населения России, а в структуре перевозок округ занимает всего 7 процентов, - отметил замминистра. - К 2025 году мы планируем довести число пассажиров авиалайнеров до 170 тысяч человек в год. И это достаточно реалистичный прогноз, эти показатели могут быть выше.

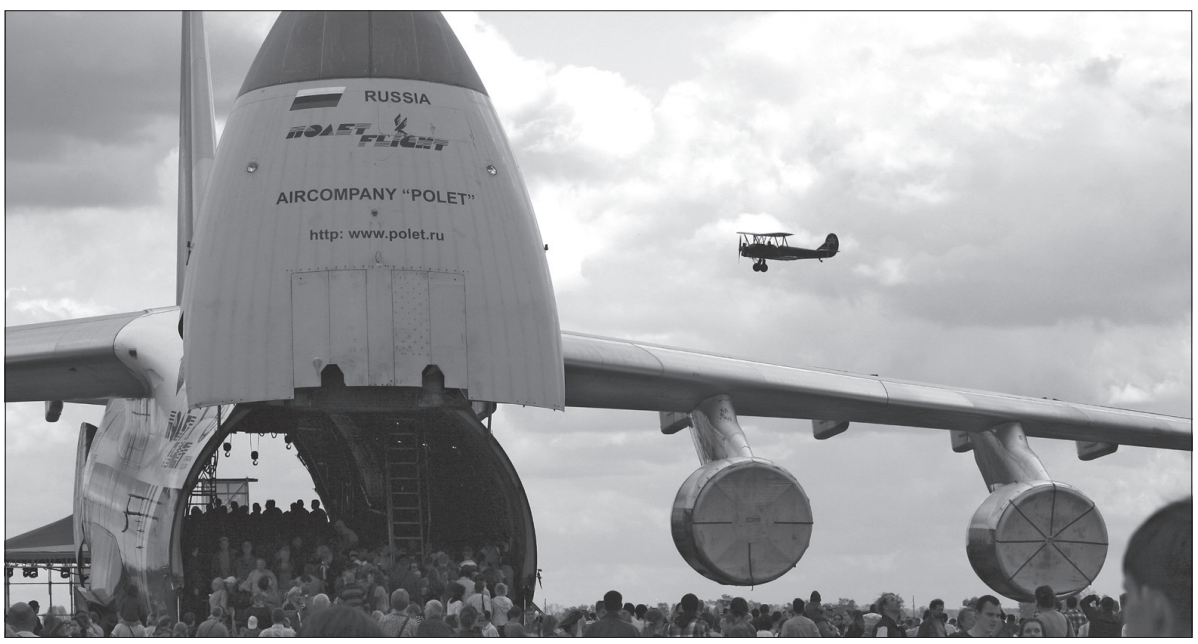
Галина Изотова добавила, что программа изначально создавалась на принципах государственно-частного партнёрства, поэтому предполагается, что частные инвесторы вложат в этот проект порядка 2 млрд. рублей.

- У меня нет сомнений, что мы сможем её реализовать уже в первом квартале 2013 года и в ближайшее время запустим подобного рода проекты в целом по стране, - отметила она.

До дальнего села довезут золотоискатели

А вот на Дальнем Востоке решать проблемы местных перевозок отчасти помогают... золотодобытчики. Об этом на заседании «круглого стола» рассказал министр промышленности и транспорта Хабаровского края Сергей Воронин. По его словам, власти уделяют особое внимание поддержке авиалиний в работоспособном состоянии, так как для жителей шести северных районов Хабаровского края (65 процентов территории) воздушный транспорт практически не имеет альтернативы. Но и от помощи со стороны краевые власти не отказываются. Организации золотодобывающей промышленности содержат и используют для своих корпоративных перевозок 4 из 16 функционирующих аэродромов. Они-то и помогают властям доставлять население в труднодоступные районы.

Впрочем, Сергей Воронин отметил, что без поддержки федерального центра серьёзных подвижек в сфере региональных перевозок не удастся добиться ни одному региону страны.



Слабые места Ан-124-100 в совокупности сводятся к тому, что себестоимость перевозок на нём на 40 процентов дороже, чем на Boeing 747-8F

«Руслану» готовы «привить»

Кооперация

Георгий Кузнецов

История возобновления производства неповторимых транспортников Ан-124 насчитывает уже восемь лет, один бизнес-план и два техзадания разработчику. При этом находится на той же самой точке, что и в 2004 году. На МАТФ-2012 теме был посвящен отдельный «круглый стол», собравший едва ли не больше участников, чем все остальные конференции вместе взятые, на котором был робко озвучен радикальный вариант решения проблемы.

Требования заказчика. Вице-президент главного инициатора возобновления производства ГК «Волга-Днепр» Валерий Габриэль представил доклад, посвященный количеству и качеству новых Ан-124, требуемых для эксклюзивных чартерных перевозок (а именно в этом сегменте рынка «Руслану» нет равных).

В «природе» грузовых перевозок числятся, по разным сведениям, от 23 до 25 «Русланов», из которых на рынке работают 21. Заказы в сферах востребованности Ан-124 растут в среднем на шесть процентов в год. При сохранении тенденций (а показатели стабильны уже долгое время), по оценке независимых экспертов, к 2030 году потребность рынка в Ан-124 составит 55 лайнеров. (Оценка «Волга-Днепр» - 65). Учитывая, что к этому времени 10 существующих машин просто не смогут подняться