

# Стратегические вопросы развития авиационной инфраструктуры



**А. В. Корень,**  
генеральный директор  
Центра стратегических  
разработок в гражданской  
авиации (ЦСР ГА)

Для эффективного функционирования авиационной системы Российской Федерации и повышения ее конкурентоспособности необходимо не только решать вопросы увеличения количества объектов авиационной инфраструктуры, но и использовать достижения из лучшего международного опыта.

В соответствии с Комплексным планом модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 г. [1] будут реконструированы 68 объектов в 66-ти аэропортовых комплексах. На 48-ми объектах будет выполнена реконструкция аэродромного комплекса, включающая реконструкцию (строительство) взлетно-посадочной полосы, на 20-ти — реконструкция вспомогательных объектов аэропортовой инфраструктуры. Развитие инфраструктуры аэропортов — важное направление для авиационной отрасли страны. Однако Комплексным планом не затронут ряд стратегических вопросов по обеспечению конкурентоспособности аэропортовой сети страны.

Целесообразно дополнительно рассмотреть вопрос, достаточны ли объемы финансирования аэродромной сети и не нужны ли дополнительные источники финансирования. При этом ключевыми факторами для дальнейших решений выступают прогнозируемые тренды развития отрасли, формирующие потребность в новой инфраструктуре, и сравнительный анализ с показателями лучших мировых практик.

Перед проведением международного бенчмаркинга рассмотрим четы-

ре ключевых фактора роста, влияющие на развитие потребности в авиационной инфраструктуре РФ.

**Ключевой фактор развития: высокие темпы восстановительного роста спроса на авиaperевозки**

В 2017 г. темп роста количества пассажиров, перевезенных российскими авиакомпаниями, был на весьма высоком уровне и составил по данным Росавиации 18,6%. В истории развития отрасли подобные события встречаются редко. Высокие восстановительные темпы роста наметились в третьем квартале 2016 г., когда стабилизировалась ситуация в экономике и оживилась деловая активность. В этот момент произошел перелом тренда развития отрасли.

В 2017 г. высокие значения восстановительного роста были обусловлены, в частности, низкими базовыми величинами. Как правило, после высоких показателей темпа прироста в отрасли, наблюдается его спад до 10% по итогам следующего года.

В 2017 г. российскими авиакомпаниями было перевезено 105 млн пассажиров. По сравнению с данными 2016 г. пассажирооборот вырос на 20,1% до 259 млрд пасс.-км (рис. 1).



Рис. 1. Динамика количества перевезенных пассажиров и пассажирооборота гражданской авиации России.

Источник: статистика Росавиации, анализ ЦСР ГА



### Фактор роста: развитие сегмента лоу-кост

Сегодня рынок лоу-кост авиаперевозок развивается в соответствии с прогнозами ЦСР ГА, сделанными несколько лет назад. В мире средняя доля низкобюджетных авиаперевозок достигла 28 %, это порядка 1,5 млрд пассажиров. Согласно прогнозам ЦСР ГА Россия должна с небольшим отставанием повторить среднемировой тренд по доле лоу-кост в суммарных перевозках.

Приостановился переход в гибридные модели сетевых перевозчиков, низкобюджетный сегмент выделился в России. Авиакомпания «Победа» доказала эффективность и устойчивость реализуемой бизнес-модели, повышая на 40 % доступность авиаперевозок и тем самым вынуждая других авиаперевозчиков снижать (до 20 %) стоимость перелета. В ближайшие годы прогнозируется дальнейшее расширение и маршрутной сети, и аэропортов базирования авиакомпании «Победа». Возможно появление новых низкобюджетных авиакомпаний с приходом отраслевых инвесторов в указанный сегмент вследствие наметившейся стабилизации экономики.

Новые авиаперевозчики, например успешно стартовавшая авиакомпания «Азимут», эксплуатирующая в парке только SSJ, для обеспечения конкурентоспособности также реализуют бизнес-модели с элементами лоу-кост. Необходимо отметить, что вновь создаваемые авиакомпании Евразийского пространства часто используют низкобюджетные бизнес-модели. По оценкам ЦСР ГА, принимающего участие в формировании стратегических планов развития и построении бизнес-планов авиакомпаний Евразийского экономического союза, гибридные и низкобюджетные модели новых игроков не только нивелируют барьеры входа на рынок, обеспечивают конкурентоспособность ценового предложения, но и становятся необходимым базовым условием для становления появившихся

компаний. Редким исключением может быть новый национальный авиаперевозчик с рычагами монопольного влияния на рынок, с ориентацией на премиальный класс обслуживания.

### Фактор роста: развитие внутрироссийского и международного туризма

Три года назад на внутреннем рынке авиаперевозок высокие темпы роста значений показателей определяли такие факторы, как резкое снижение спроса населения на туристические продукты, стоимость которых определялась курсом доллара и евро, и сравнительное ценовое преимущество внутрироссийских туристических продуктов. Год назад ситуация изменилась.

Сейчас при сопоставимых темпах роста международных и внутренних авиаперевозок внутренний туризм набирает силу, но при увеличении спроса населения и эффекте отложенного спроса на международные авиаперелеты уступил долю зарубежному выездному туризму.

Тем не менее в долгосрочной перспективе отмечается устойчивый рост внутреннего и международного туризма. По сравнению с 2001 г. россияне почти вдвое чаще стали выезжать на отдых за рубеж [2]. Чуть выше темп роста въездного туризма иностранных граждан: поток удвоился менее чем за 15 лет. А внутренний туристический поток отличается самым высоким темпом развития: за последние четыре года увеличился на 75 %.

В России туризм совершил рывок в развитии в 2014 г. Внутренний турпоток в 2017 г. достиг отметки 56,5 млн поездок. Прирост по отношению к 2000 г. составил 125 %.

Такая положительная динамика обусловлена многими факторами, например, входением Республики Крым в состав РФ, проведением зимних Олимпийских игр в Сочи, ростом привлекательности страны для туристов, в частности благодаря мероприятиям по подготовке и проведению Чемпионата мира по футболу FIFA 2018 г.

### Аэропортовая сеть страны

В 1991 г. в РФ насчитывалось 1450 аэропортов, текущая статистика говорит о 227. Вопрос о сокращении аэропортов рассматривался неоднократно, в частности, на страницах этого журнала. Как ранее отмечалось, ситуацию изменяют только кардинальные меры: необходимы новая концепция развития

аэродромной сети страны, новые источники и механизмы финансирования развития [3].

По результатам проведенных ЦСР ГА исследований (с учетом обеспеченности аэродромами из расчета на душу населения и на площадь страны) для обеспеченности аэродромной сети России на уровне:

- стран Северной Европы (Норвегия и Финляндия) необходимо не менее 820-ти аэродромов;
- стран Южной Америки (Бразилии и Мексики) необходимо не менее 600 аэродромов.

Это означает, что нам нужно не менее 710-ти аэродромов (среднее значение для указанных регионов мира), или в три раза больше, чем имеется сейчас.

Чтобы понять максимально достижимый уровень, т. е. уровень, к которому целесообразно стремиться, проведем международный бенчмаркинг.

### Лучший международный опыт

Рассмотрим, какой уровень развития российской аэропортовой системы по сравнению с международным бенчмарком США. Основным показателем будет уровень финансирования и подходы к финансированию аэропортовой системы, к формированию источников финансирования аэропортовой сети [4, 5].

Во-первых, необходимо отметить, что количество аэропортов в США и РФ при сопоставлении масштабов территорий стран отличается более чем существенно, в 58 раз, при этом количество аэропортов, включенных в государственные программы финансирования, — в 15 раз в пользу наиболее развитой аэропортовой системы мира (рис. 2).

В ряду отличий при сравнении с бенчмарком США необходимо отметить три особенности:

1. В стране с максимальным количеством аэродромов основу средств государственных программ составляют не средства федерального бюджета, которые в те или иные годы бывают в разной степени недостаточными для обеспечения стабильности развития аэропортовой сети, а главным образом сборы с пользователей авиационной инфраструктуры. Такой подход обеспечивает стабильность финансовых потоков в отрасли при любых кризисных явлениях в экономике, не ставя отрасль в зависимость от состояния бюджета или приоритетности направлений его распределения.

2. В нашей стране всего 9 % аэропор-

## Аэропорты включенные в госпрограммы РФ и США

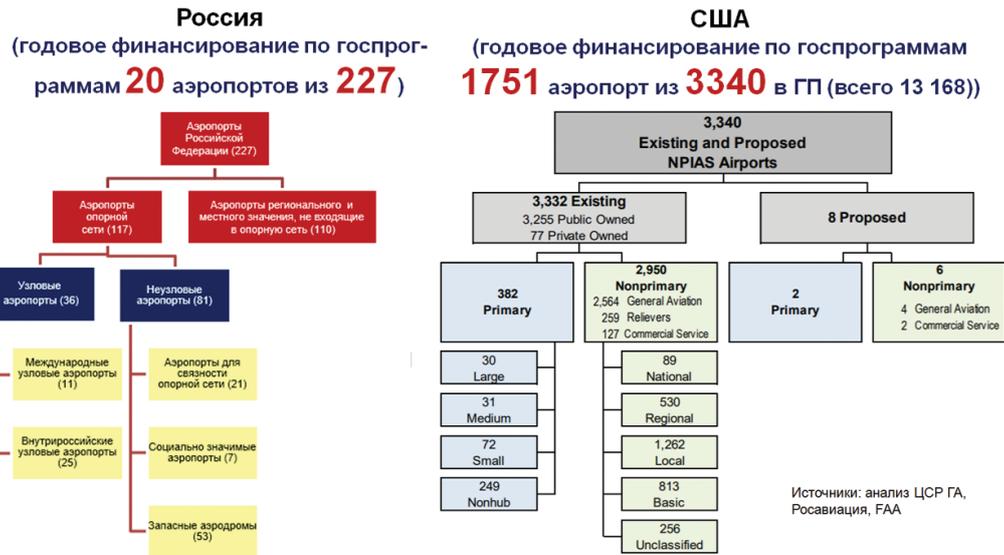


Рис. 2. Сравнение финансирования аэропортовых систем России и США

тов ежегодно получают необходимое финансирование, в отличие от равномерного распределения и большего охвата объектов в США, где ежегодно 52 % (1751 из 3340) аэропортов получают потребные инвестиции. Получаемые суммы могут быть небольшими, но они необходимы многим региональным аэропортам, чтобы продолжать функционировать в соответствии с сертификационными требованиями и требованиями иных подзаконных нормативных актов. Такие отличия заставляют задуматься о пересмотре нашего подхода в пользу лучших международных практик.

3. Объекты финансирования из средств государственных программ — не только плоскостные сооружения, системы УВД и ряд других традиционных для нашей страны объектов госпрограмм, но и другие важные составляющие инфраструктуры: терминалы, топливо-заправочные комплексы, спецтехника и оборудование. Такой подход реализуется во многих развитых странах, и это помогает не закрываться и развиваться региональным аэропортам. Логика подхода предельно понятна: не важно, что влияет на развитие регионального аэропорта, но если один из сертификационных параметров препятствует прохождению сертификации или развитию, его финансирование будет не меньшим экономическим благом, чем, например, финансирование строительства дорогостоящих плоскостных сооружений.

**Решение — инфраструктурный сбор**

Как ранее отмечалось [3], предыдущая модель развития аэропортовой системы страны себя исчерпала, она была построена в основном на федеральном финансировании, эффективно работала в первые годы, но с учетом системного дефицита бюджетных средств нужны новые подходы.

Механизмы ГЧП, в частности концессионную модель, с целью реновации плоскостных сооружений можно использовать для крупных аэропортов. В региональном сегменте требуется участие государства и применение лучшей мировой практики — инфраструктурных сборов.

Региональную аэропортовую сеть можно возродить именно за счет инфраструктурного сбора, не обязательно с пассажиров, возможно, с ТЗК и с иных предприятий — пользователей инфраструктуры, финансовый оборот которых может превышать оборот оператора аэропорта, в котором они ведут коммерческую деятельность.

Из предварительных расчетов следует, что достаточно один раз установить один процент отчислений, например, в сегменте международных пассажирских перевозок, имеющем низкую ценовую эластичность спроса, а также отчислений с выручки крупных игроков рынка (операторов аэропортов, грузовых терминалов, ТЗК), чтобы на сотни миллиардов рублей повысить финансирование аэропортовой инфраструктуры в обозримом будущем. Дополнительные сборы составят ту недостающую часть, которая позволит стабилизировать количество аэродромов

и сделает аэропортовую сеть нашей страны развивающейся.

Дополнительные аргументы такого решения: относительно низкая ценовая эластичность в авиационном бизнесе [6] и одноразовое повышение затрат игроков рынка на один или несколько процентов. Зачастую неподконтрольное государству повышение стоимости услуг данных игроков приводит к ежегодному повышению на многие проценты: например, стоимость авиакеросина в первом полугодии 2018 г. увеличилась почти на 30 % [7].

**Литература**

1. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 30 сентября 2018 г. № 2101-р
2. Материалы I Евразийского форума по развитию маршрутов NETWORK (<http://aviacenter.org/news?view=69769806>, дата обращения 24.10.2018).
3. Корень А. В. Стратегия развития российской гражданской авиации: итоги и перспективы // Транспорт РФ. 2018. № 1(68). С. 6–8.
4. Материалы Федерального агентства воздушного транспорта (Росавиация) ([favt.ru](http://favt.ru), дата обращения 24.10.2018).
5. Материалы Федеральной авиационной администрации США ([www.faa.gov](http://www.faa.gov), дата обращения 24.10.2018).
6. Корень А. В. Доклад на пленарной сессии Стратегического форума гражданской авиации (в рамках Eurasian Network). Казань, 2018.
7. [tass.ru/ekonomika/5488740](http://tass.ru/ekonomika/5488740) (дата обращения 24.10.2018).