



Министерство транспорта Российской Федерации

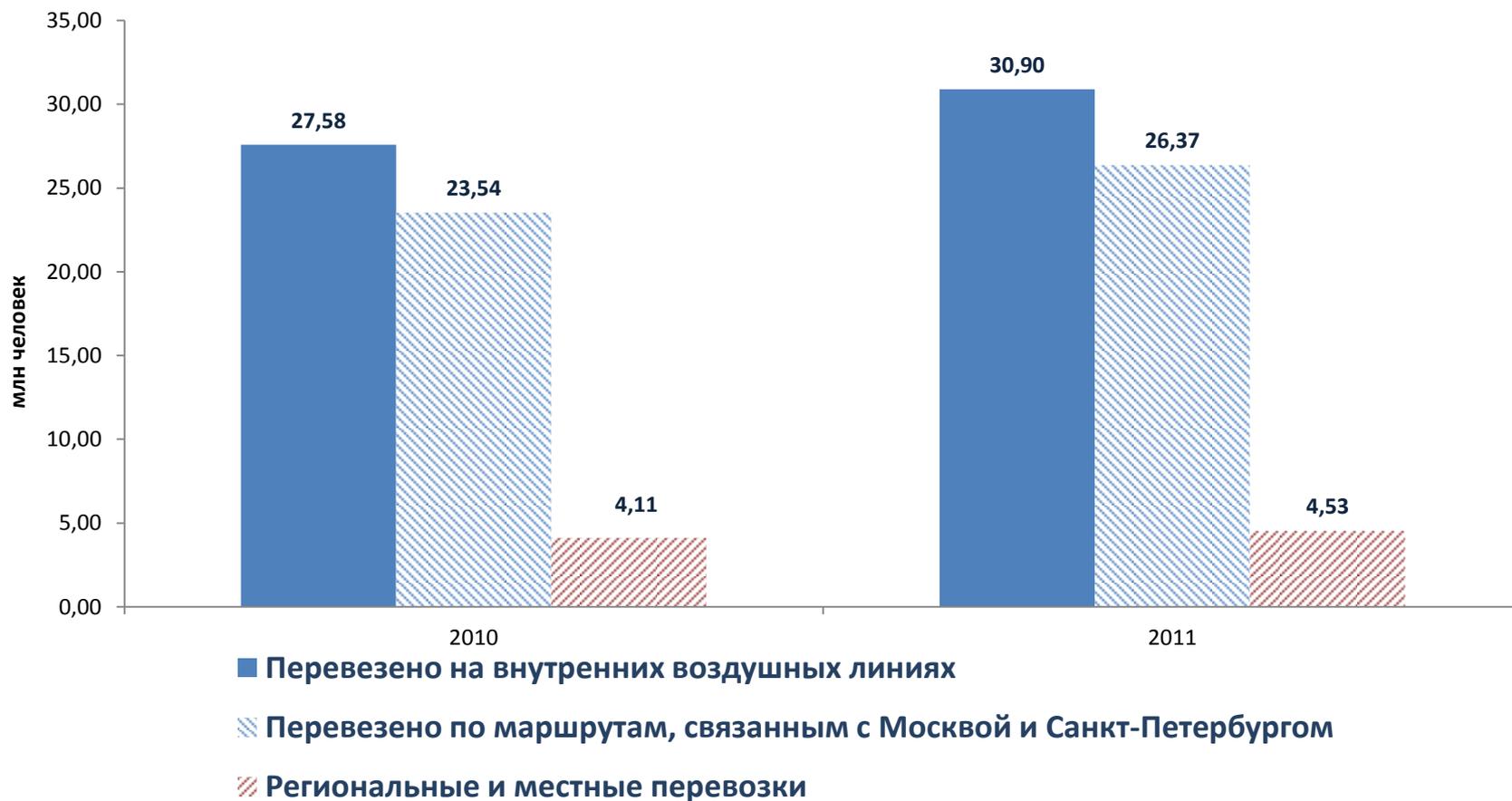
Конференция по развитию рынка региональных авиаперевозок
в рамках VI международного форума «Транспорт России»

Усилия государства для развития региональных авиаперевозок в Российской Федерации

Москва, 2012



Объемы перевозок по внутренним воздушным линиям



На долю региональных и местных перевозок приходится всего 4,53 млн. пассажиров, что составляет 14,7 % от общего числа перевезенных пассажиров по внутренним маршрутам



Цели развития региональных перевозок

- обеспечение транспортной доступности регионов Российской Федерации
- повышение авиационной подвижности населения Российской Федерации
- обеспечение условий для повышения деловой активности

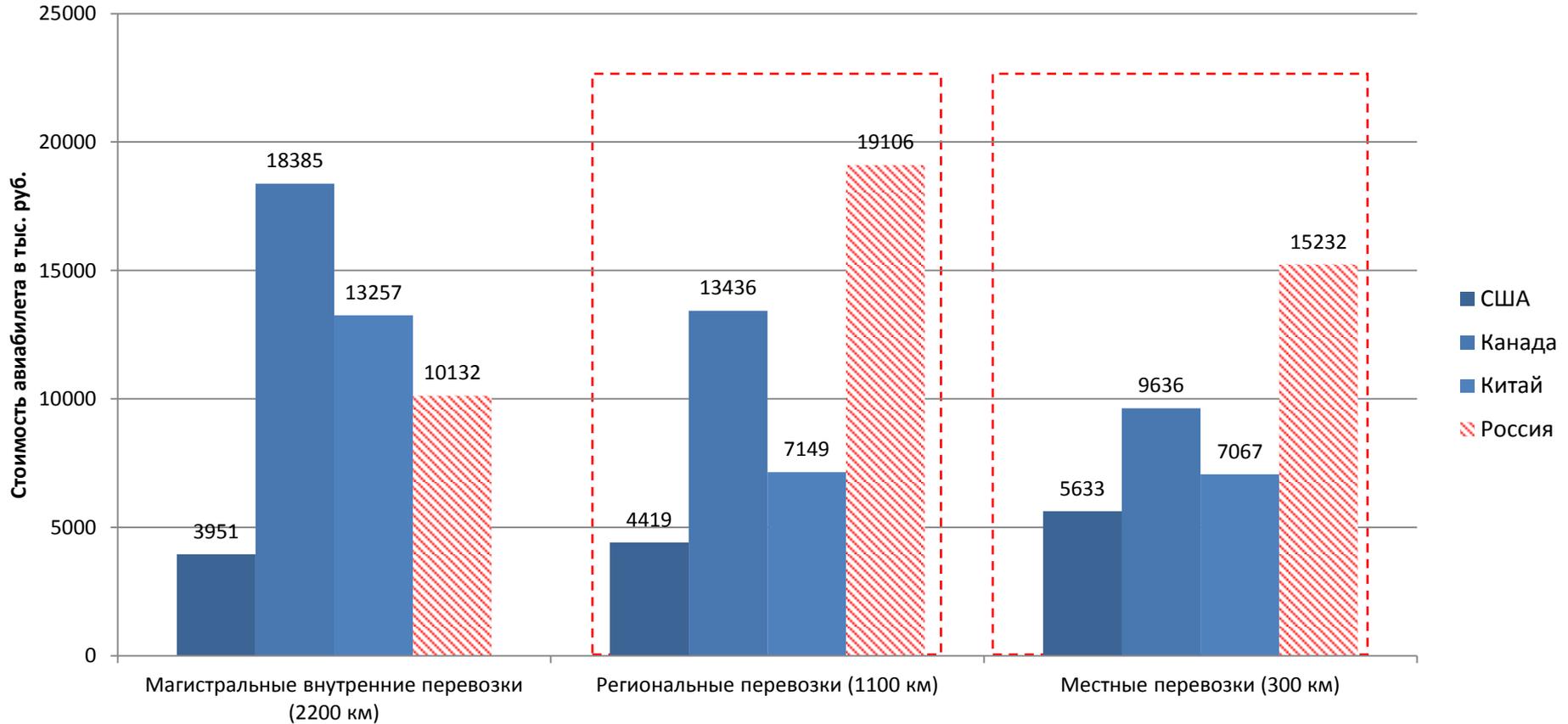


Задачи развития региональных перевозок

1. Совершенствование государственного регулирования
2. Обеспечение функционирования и развития региональной аэродромной сети
3. Развитие и обновления парка воздушных судов
4. Совершенствование механизмов субсидирования региональных перевозок из бюджетов различных уровней
5. Снижение себестоимости региональных авиаперевозок



Стоимость авиабилета

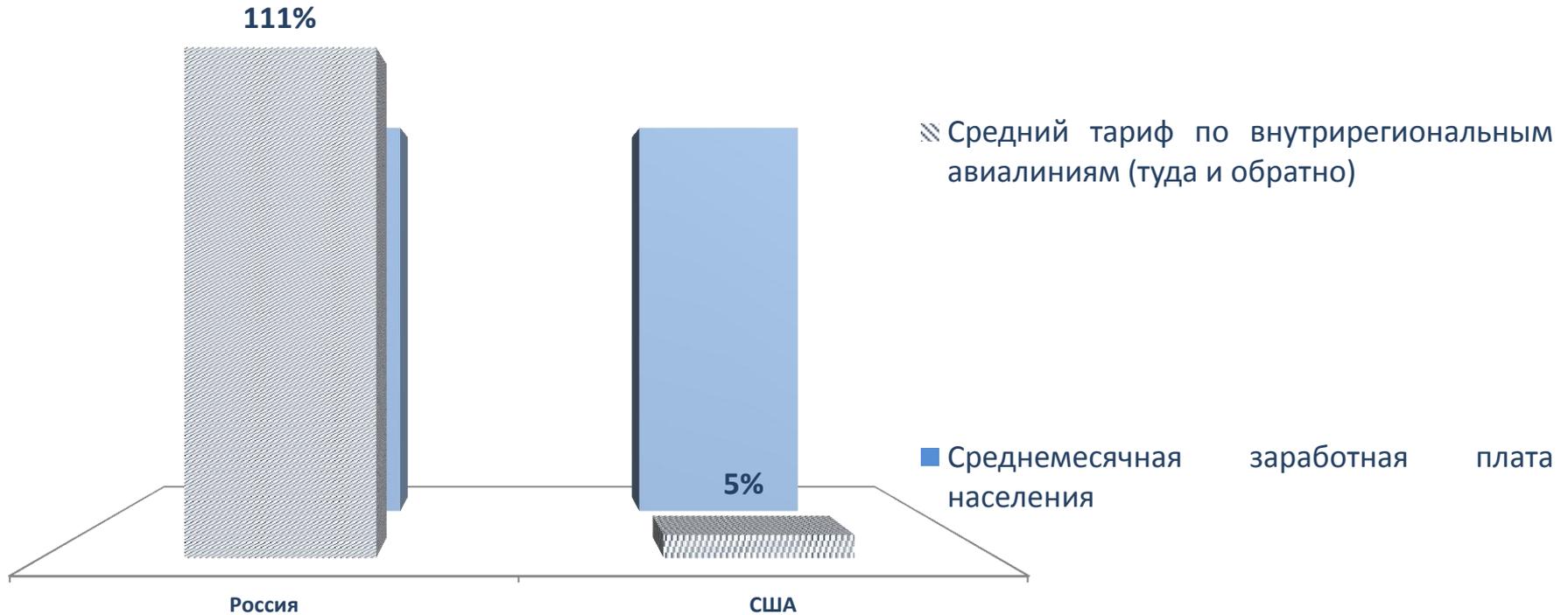


- Уровень тарифов на магистральные внутренние перевозки в России не превышает уровня США, Канады и Китая.
- Тарифы на региональные и местные перевозки в России значительно (от 10 % до 50 %) превышают аналогичные в США, Канаде и Китае.



Спрос на региональные авиаперевозки

Факторы формирования спроса – платежеспособность населения



Средний тариф экономического класса по внутрирегиональным авиалиниям (туда и обратно) составляет 23,2 тыс. рублей, что превышает среднемесячную заработную плату населения (по данным Росстата в 2010 году среднемесячная заработная плата в Российской Федерации составляла 20 952,2 рублей).

В США стоимость поездки на борту региональной авиакомпании (туда и обратно) не превышает 5% среднемесячной заработной платы населения.



Формирование тарифа на авиаперевозку

Баланс спроса
и предложения

Развитие рынка
авиаперевозок

Себестоимость
авиаперевозки

СПРОС:

- ПЛАТЕЖЕСПОСОБНОСТЬ
- ДЕЛОВАЯ И ТУРИСТИЧЕСКАЯ АКТИВНОСТЬ
- ПЛОТНОСТЬ НАСЕЛЕНИЯ
- УДАЛЁННОСТЬ
- РАЗВИТОСТЬ АЛЬТЕРНАТИВНЫХ ВИДОВ ТРАНСПОРТА

ПРЕДЛОЖЕНИЕ:

- АЭРОПОРТОВАЯ СЕТЬ
- ПАРК ВС И ИХ ТЕХНИЧЕСКОЕ СОСТОЯНИЕ
- КОЛИЧЕСТВО АВИАКОМПАНИЙ

РАЗВИТИЕ РЫНКА АВИАПЕРЕВОЗОК:

- КОНКУРЕНЦИЯ
- ТАРИФНАЯ ПОЛИТИКА

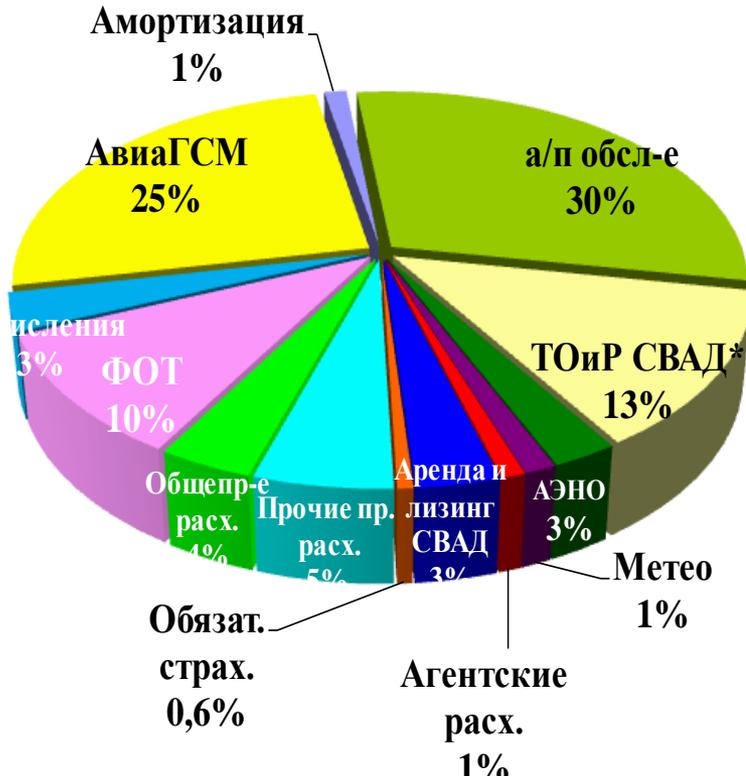
СЕБЕСТОИМОСТЬ АВИАПЕРЕВОЗКИ:

- АВИА ГСМ
- СТОИМОСТЬ ВЛАДЕНИЯ ВС
- АВИАЦИОННЫЙ ПЕРСОНАЛ
- ТЕХОБСЛУЖИВАНИЕ И РЕМОНТ
- АЭРОПОРТОВЫЕ СБОРЫ
- АЭРОНАВИГАЦИОННОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ

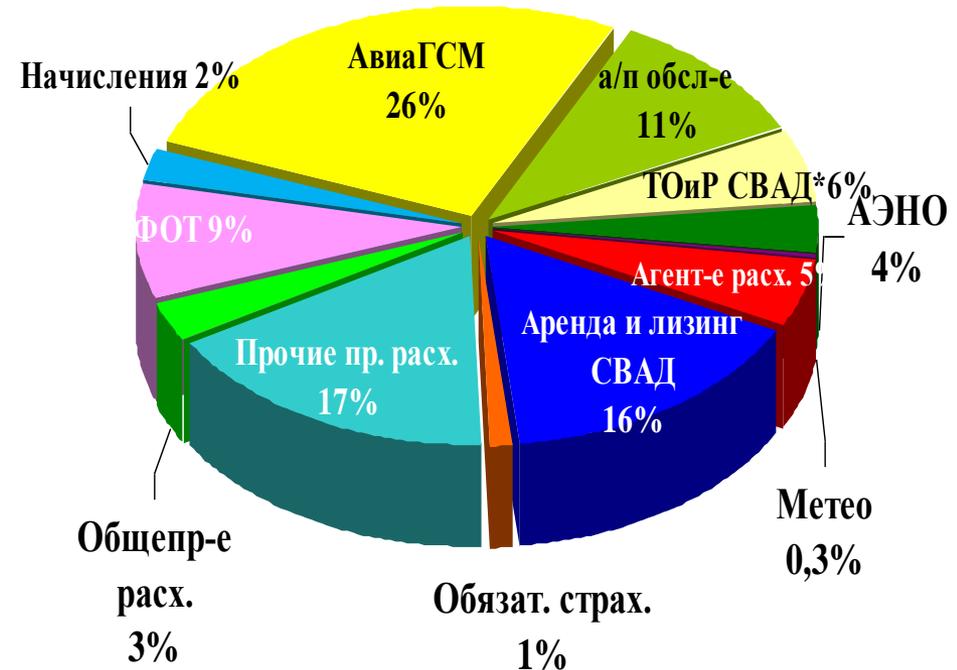


Структура себестоимости региональных авиаперевозок на магистральных ВВЛ (себестоимость = 2,26 руб./пкм) и региональных и местных ВВЛ (себестоимость = 9,11 руб./пкм)

РЕГИОНАЛЬНЫЕ ЛИНИИ



МАГИСТРАЛЬНЫЕ ЛИНИИ



Основную долю расходов региональных авиакомпаний составляют расходы на аэропортовое обслуживание (30%)



Инициативы Минтранса, направленные на снижение стоимости аэропортового обслуживания

1. Реализовано в 2011 году (выборочно)

1. Инициативы, реализованные в рамках исполнения поручений Заместителя Председателя Правительства РФ «О мерах по снижению стоимости авиаперевозок на внутренних рейсах» (протокол №СИ-П9-5пр)

Поручение	Что сделано?
Утверждение приказа Минэкономразвития об установлении ставок арендной платы за земли, занятые аэродромной инфраструктурой, а также объектами ЕС ОрВД	Минтрансом России разработана методология взимания арендной платы за земли, предоставленные для размещения аэропортов и аэродромов.
	Принят приказ Минэкономразвития России от 26.10.2011 № 597 «Об утверждении ставок арендной платы в отношении земельных участков, находящихся в собственности Российской Федерации и предоставленных (занятых) для размещения аэродромов и аэропортов.
Разработка предложений по совершенствованию методики расчета арендной платы за использование аэродромных комплексов, находящихся в федеральной собственности.	Минтрансом России разработана методология взимания арендной платы за аренду федерального имущества в виде процента от дохода главного оператора аэропорта, получаемого от обслуживания взлет-посадок воздушных судов.
	Разработан и направлен в Правительство РФ проект федерального закона «О внесении изменений в Воздушный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации»



Инициативы Минтранса, направленные на снижение стоимости аэропортового обслуживания

1. Будет реализовано в 2012-2013 гг. (выборочно)

1. Инициативы, запланированные к реализации в рамках Дорожной карты развития региональных авиаперевозок

Поручение	Механизм реализации
<p>Упрощение процедур сертификации региональных и местных аэропортов с низкой интенсивностью полетов и обеспечение возможностей выполнения аэропортами сертификационных требований с привлечением соответствующих служб, находящихся в ведении субъектов Российской Федерации и муниципальных образований.</p>	<p>Внесение изменений в Воздушный кодекс Российской Федерации, Федеральный закон от 6 октября 1999 г. № 184-ФЗ и Федеральные авиационные правила.</p>
<p>Введение минимально необходимых требований по обеспечению авиационной безопасности и транспортной безопасности, соответствующих реальным угрозам, для региональных и местных аэродромов, вертодромов и посадочных площадок</p>	<p>Внесение изменений в приказ Минтранса России от 08.02.2011 "Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности, учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств воздушного транспорта"</p>
<p>Утверждение, с учетом объемов предоставляемых услуг, ставок арендной платы в отношении земельных участков, находящихся в собственности Российской Федерации и занятых (предоставленных для размещения) вертодромами, посадочными площадками и объектами единой системы организации воздушного движения.</p>	<p>Принятие Приказ Минэкономразвития России</p>



Международный опыт (США)

Ключевые документы:

- Essential Air Service (действует с 1978 года и определяет вопросы субсидирования социально значимых маршрутов).
- FAA Modernization and Reform Act of 2012 (действует с 2012 года и определяет направления развития всех элементов воздушного транспорта посредством выделения финансирования Федеральной авиационной администрации).
- The Airport Improvement Program (действует с 2001 года и определяет вопросы выделения грантов на развитие аэропортов включенных в National Plan of Integrated Airport Systems (NPIAS)).

что субсидируется?

- от 5% до 90% стоимости пассажирского тарифа авиаперевозчикам, выполняющим социально значимые региональные и местные авиаперевозки в 32 штатах, а также на Гавайи и Аляску;
- гранты на развитие экономически и социально значимых аэропортов, включенных в Национальную систему (сеть) аэропортов.

что НЕ субсидируется:

- перевозки в аэропорты, обслуживающие менее 10 рейсов в день (за исключением социально значимых аэропортов Гавайев и Аляски);
- перевозки в аэропорты, расположенные на расстоянии менее 281,64 км при поездке наземным транспортом от крупных или средних узловых аэропортов (хабов).



Международный опыт (Канада)

Ключевые документы:

- Operations and Maintenance Subsidy Program (O&MSP) – программа субсидирования социально и экономически значимых аэропортов.
- Airports Capital Assistance Program (ACAP) – программа, направленная на обеспечение соответствия инфраструктуры аэропортов требованиям по безопасности полетов.

что субсидируется?

- операционная деятельность социально и экономически значимых аэропортов (всего 9 аэропортов Канады);
- капитальный ремонт, модернизация, реконструкция и строительство аэропортов с пассажиропотоком от 1000 до 200 000 пассажиров в год.

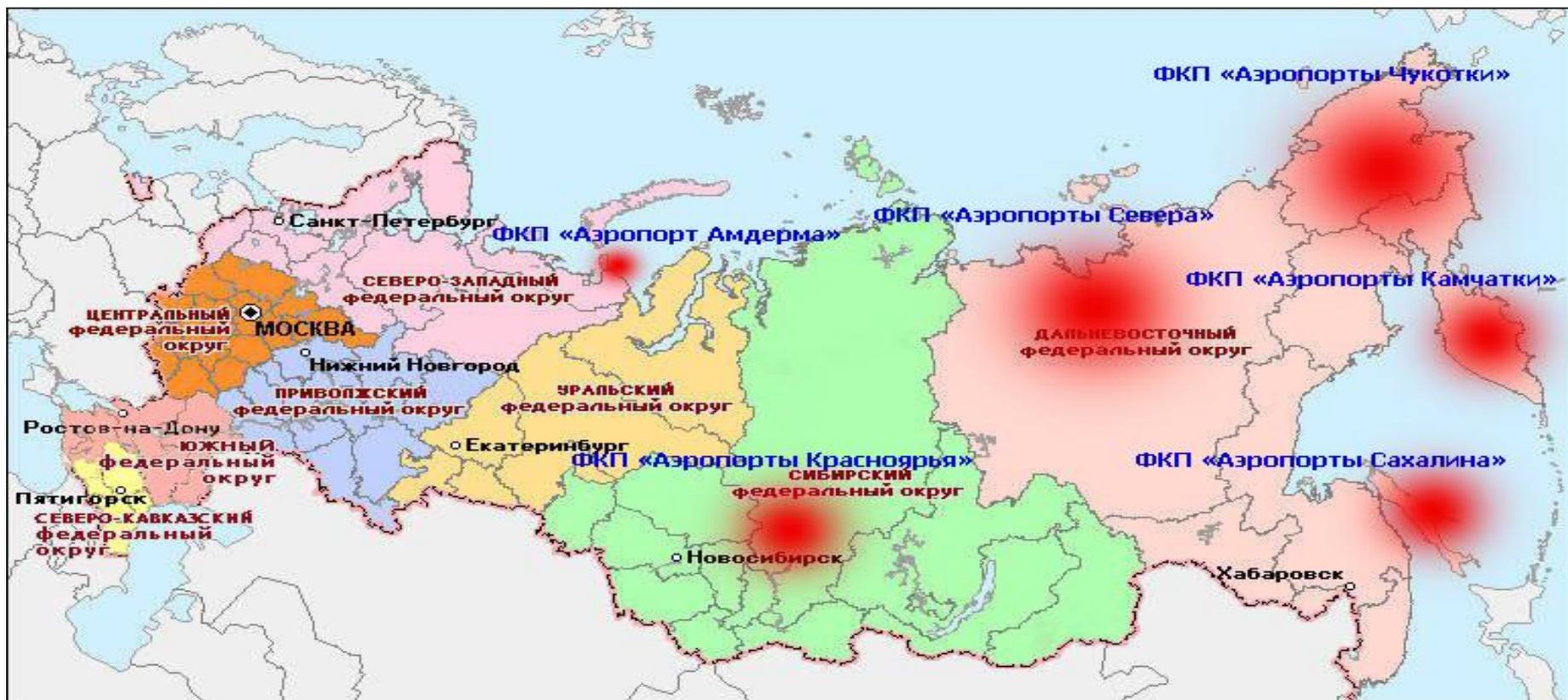


Направления субсидирования региональных авиаперевозок

1. субсидирование федеральных казенных предприятий, создаваемых на базе аэродромов регионального и местного значения;
2. субсидирование аэродромов, находящихся в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях;
3. субсидирование воздушных перевозок пассажиров с Дальнего Востока и Сибири в европейскую часть страны и в обратном направлении, и из Калининградской области в европейскую часть страны и в обратном направлении;
4. субсидирование региональных (межсубъектовых) воздушных перевозок пассажиров в Северо-Западном, Сибирском, Уральском и Дальневосточном федеральных округах;
5. субсидирование лизинга воздушных судов для осуществления региональных и местных воздушных перевозок.



Субсидирование федеральных казенных предприятий, создаваемых на базе аэродромов регионального и местного значения аэродромов, находящихся в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях.



На базе 50 аэропортов регионального и местного значения (16 % от общего количества аэропортов), создано 6 федеральных казенных предприятий



Программа субсидирования авиаперевозок на период до 2020 года

Общий объем финансирования 5 млрд.руб:

750 млн.руб.
ЕЖЕГОДНО
в период с 2013
по 2017 гг.

450
млн.руб.

- субсидирование авиаперевозок в Дальневосточном, Сибирском, Северо-Западном и Уральском округах

300
млн.руб.

- субсидирование авиаперевозок в Приволжском федеральном округе (при условии софинансирования от регионов)



Дорожная карта развития региональных авиаперевозок

Целевые показатели:

- ❑ Коэффициент авиационной подвижности населения Российской Федерации (отношение количества пассажиров, перевезенных российскими авиакомпаниями за год, к численности населения Российской Федерации) Кав. подв. = 1 в 2020 г., что соответствует суммарным отправлениям из аэропортов Российской Федерации в 2020 году в количестве 138,5 млн. чел.
- ❑ Количество региональных авиасвязей до 2020 года до 2000 воздушных линий (рост 70%).

Механизм реализации: снижение до уровня 15% расходов на аэропортовое обслуживание при региональных авиаперевозках (в настоящее время данный показатель составляет 35%).



Министерство транспорта
Российской Федерации

Спасибо за внимание