



□ Анализ состояния перевозок и аэродромной (аэропортовой) сети Российской Федерации



Основные элементы воздушно-транспортной системы России





Динамика изменения отправок пассажиров из аэропортов РФ за период 1990- 2006 г.г.





Состояние аэродромной сети

- В результате резкого падения объемов перевозок в 1990 – 1999 годах, аэродромная сеть также претерпела **существенное сокращение** (с 1302 до 351 аэродрома)
 - При этом основной объем сокращения пришелся на грунтовые ВПП (**826** аэродромов или **87%** от общего числа сокращенных аэродромов)
- **Постоянный дефицит финансирования** привел к недопустимому износу инфраструктуры и в целом, **неудовлетворительному состоянию основных средств**



Динамика изменения количества аэродромов (аэропортов) гражданской авиации в 1992 – 2007 гг.





Объемы финансирования модернизации и развития аэродромной сети Российской Федерации в 1991- 2006 гг.



■ Всего ■ В том числе за счет средств федерального бюджета

* инвестиции в аэродромную инфраструктуру, включая покрытия, дренажные системы, светосигнальное, радиолокационное оборудование.



Износ основных средств аэродромной сети

- Уровень начисленного износа большинства продолжающихся эксплуатироваться взлетно-посадочных полос, рулежных дорожек, перронов к настоящему времени достиг 70-80%**

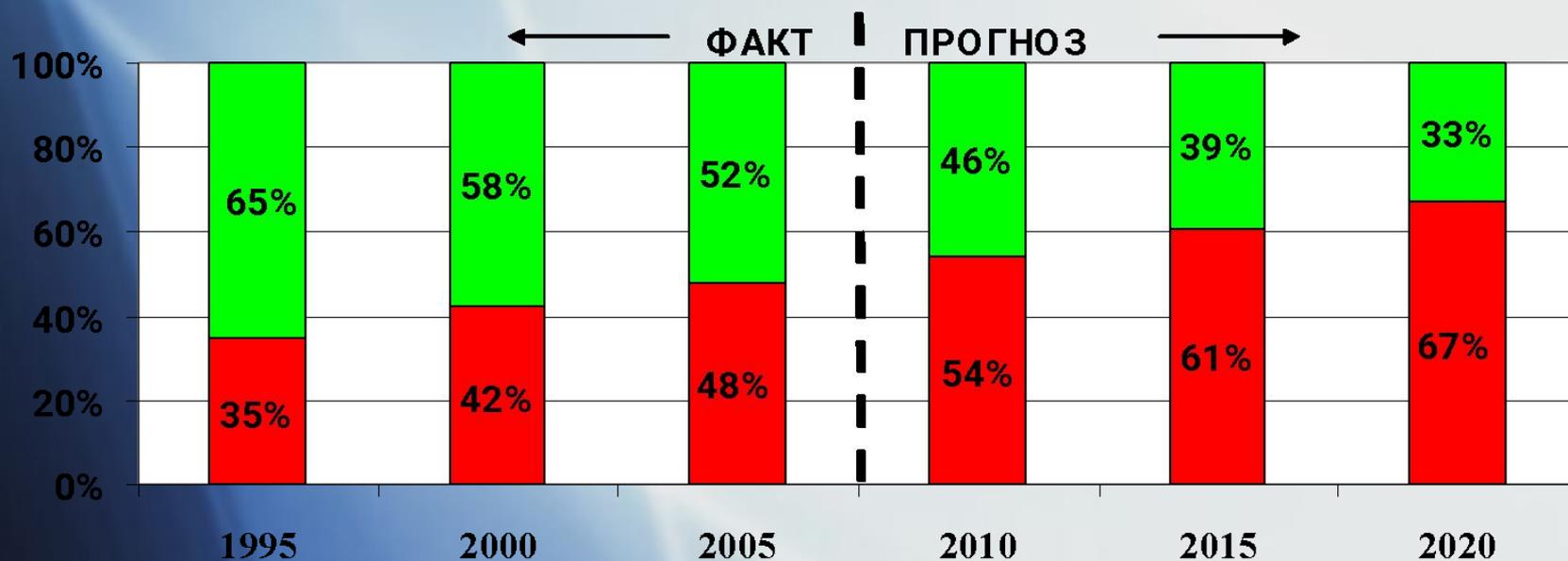


Износ основных средств аэродромной сети (2)

- **Около 70% взлетно-посадочных полос с искусственными покрытиями было построено более 20 лет назад, что обуславливает высокий уровень их физического и морального износа**
 - В связи с развитием авиационной техники, появлением новых типов воздушных судов основная часть аэродромов с искусственными покрытиями требует проведения реконструкции (удлинения взлетно-посадочных полос, увеличения ширины рулежных дорожек и т.д.)



Динамика доли отправок пассажиров из аэропортов Московского авиаузла в суммарных отправлениях пассажиров из аэропортов Российской Федерации (факт и прогноз при сохранении темпа изменения доли)



- Доля отправок из аэропортов не МАУ в суммарных отправлениях из аэропортов РФ
- Доля отправок из аэропортов МАУ в суммарных отправлениях из аэропортов РФ



□ Основные проблемы развития аэродромной сети



Основные проблемы развития аэродромной сети

- **Отсутствие системного подхода к формированию аэродромной (аэропортовой) сети**
- **Высокий уровень износа основных фондов при недостаточном уровне финансирования модернизации и развития инфраструктуры**
- **Несовершенство системы государственного регулирования аэропортовой деятельности**



Основные проблемы развития аэродромной сети (2)

- **Несовершенство системы управления государственными активами наземной инфраструктуры гражданской авиации**
- **Отсутствие экономически эффективной сети авиаперевозок**
- **Отсутствие программы развития трансферных перевозок**
- **Отсутствие эффективной системы государственной поддержки развития социально значимых региональных и местных перевозок**



Цели и задачи концепции



Основные цели концепции

- **Гарантия социальной ответственности государства за обеспечение конституционного права граждан на свободу передвижения, обеспечения национальных интересов в области безопасности, готовности к чрезвычайным ситуациям**
- **Удовлетворение потребностей населения и экономики в воздушных перевозках и авиационных работах**
- **Создание инфраструктурных условий для опережающего темпа роста перевозок воздушным транспортом по отношению к росту ВВП**



Основные цели концепции (2)

- **Обеспечение безопасности полетов и авиационной безопасности**
- **Обеспечение экономической безопасности Российской Федерации путем сохранения целостности транспортных связей**



Основные цели концепции (3)

- **Повышение конкурентоспособности Российской Федерации на международных рынках воздушных перевозок, включая рынок транзита (трансфера)**
- **Обеспечение эффективного воспроизводства, развития и функционирования основных фондов**



Основные задачи концепции

- Разработка классификации аэродромов (аэропортов) и формирование перечня аэродромов (аэропортов) федеральной опорной аэродромной (аэропортовой) сети Российской Федерации
- Оптимизация затрат государства на модернизацию и развитие аэродромной инфраструктуры с использованием рыночных механизмов



Основные задачи концепции (2)

- Совершенствование системы государственного регулирования аэропортовой деятельности
- Совершенствование управления активами наземной инфраструктуры гражданской авиации Российской Федерации



Основные задачи концепции (3)

- **Формирование федеральной опорной сети аэродромов (аэропортов), включая создание на территории Российской Федерации инфраструктуры международных узловых аэропортов (хабов)**
- **Формирование эффективных механизмов сохранения и развития всего сегмента социально значимых авиационных перевозок, включая региональные и местные перевозки, перевозки в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях**



□ Основные измеряемые экономические показатели концепции



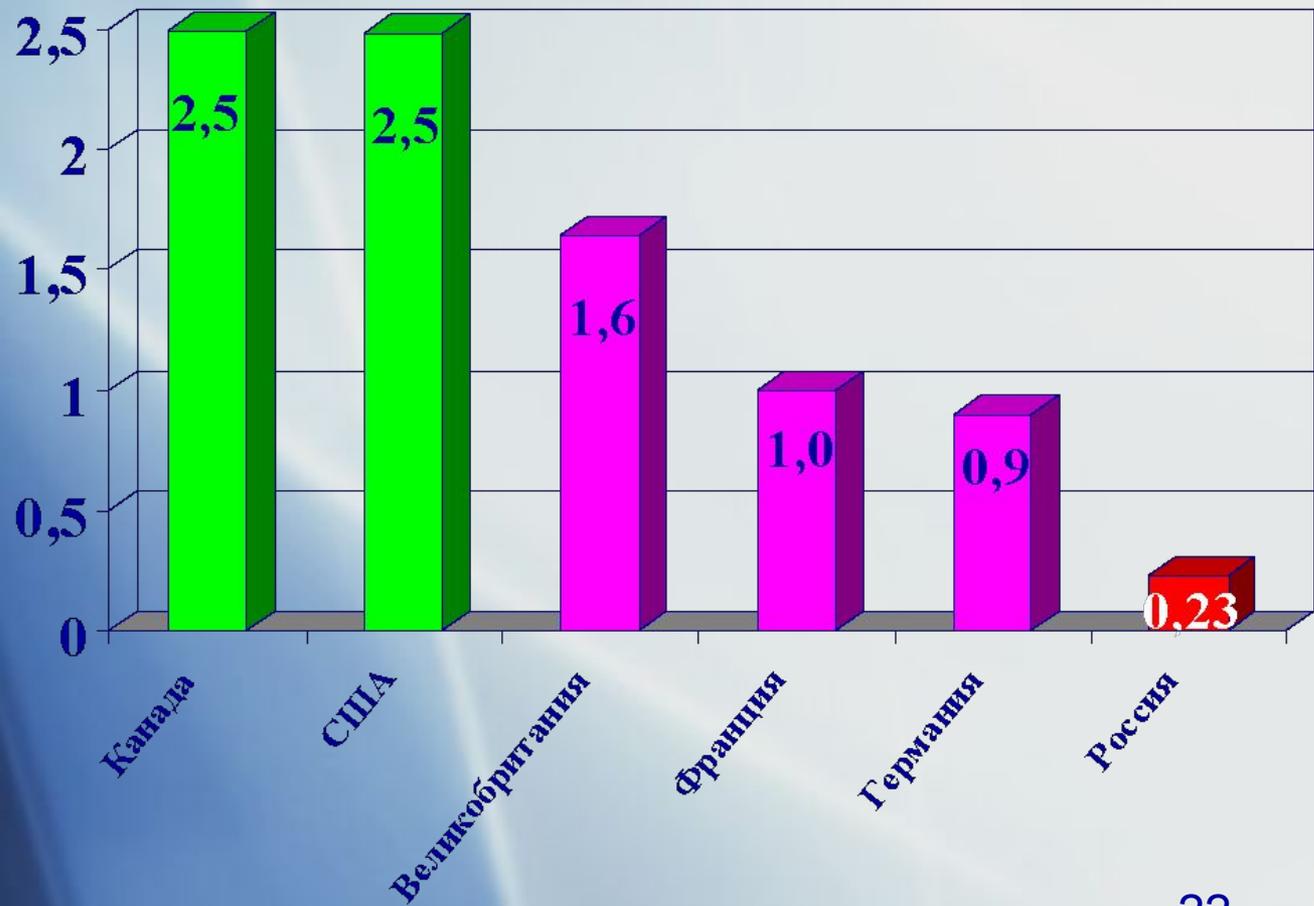
Основные измеряемые экономические показатели концепции

Для повышения эффективности и объективной оценки хода реализации концепции предлагается установить следующие измеряемые показатели:

- Коэффициент авиационной подвижности населения**
- Коэффициент доступности авиаперевозок**
- Удельный вес международного трансфера в общем объеме перевозок**
- Доля средств федерального бюджета в общих капитальных вложениях в аэродромы федеральной опорной аэродромной сети**
- Средний уровень начисленного износа федеральной опорной аэродромной сети**



Авиационная подвижность стран мира





План вывода коэффициента авиационной подвижности к 2020 году на уровень $k=1,0$





План вывода коэффициента авиационной подвижности к 2020 году на уровень $k=1,0$ (2)

Предлагаемые мероприятия (стр. 1 из 3)

Сокращение стоимости авиаперевозок за счет:

- реализации политики ввода российскими авиакомпаниями в эксплуатацию высокоэффективных воздушных судов (обновление парка за счет ввода новых конкурентоспособных воздушных судов отечественного производства, при их отсутствии снятие пошлин на ввоз авиационной техники и оборудования зарубежного производства)
- стимулирования снижения и сдерживания роста аэропортовых сборов и ставок на наземное обслуживание авиакомпаний за счет развития дополнительных доходов аэропортов от неавиационной деятельности
- развития конкуренции между авиакомпаниями (в том числе либерализация рынка за счет отмены лицензирования на авиалиниях)
- развития сегмента бюджетных авиаперевозчиков с доведением их доли до не менее 20% от суммарных авиаперевозок страны



План вывода коэффициента авиационной подвижности к 2020 году на уровень $k=1,0$ (2)

Предлагаемые мероприятия (стр. 2 из 3)

Сокращение стоимости авиаперевозок за счет:

- развития системы поддержки из бюджетов всех уровней социальных авиаперевозок в труднодоступных районах
- сокращения затрат аэропортов за счет отмены пошлин на ввоз аэродромного оборудования, не имеющего аналогов в РФ
- развития эффективной единой маршрутной сети основных авиаперевозчиков страны по принципу «втулка-спица» (hub-and-spoke) на основе 12 международных узловых аэропортов и 22 внутрироссийских узловых аэропортов



План вывода коэффициента авиационной подвижности к 2020 году на уровень $k=1,0$ (2)

Предлагаемые мероприятия (стр. 3 из 3)

Сокращение стоимости авиаперевозок за счет:

- **развития системы льготного кредитования российских авиакомпаний (как крупных, так и региональных и местных авиаперевозчиков) для целей приобретения воздушных судов, в том числе в лизинг**
- **сокращения затрат авиаперевозчиков за счет развития в аэропортах системы альтернативных топливозаправочных комплексов, грузовых терминалов, цехов бортового питания и других конкурентных моделей**
- **другие мероприятия**



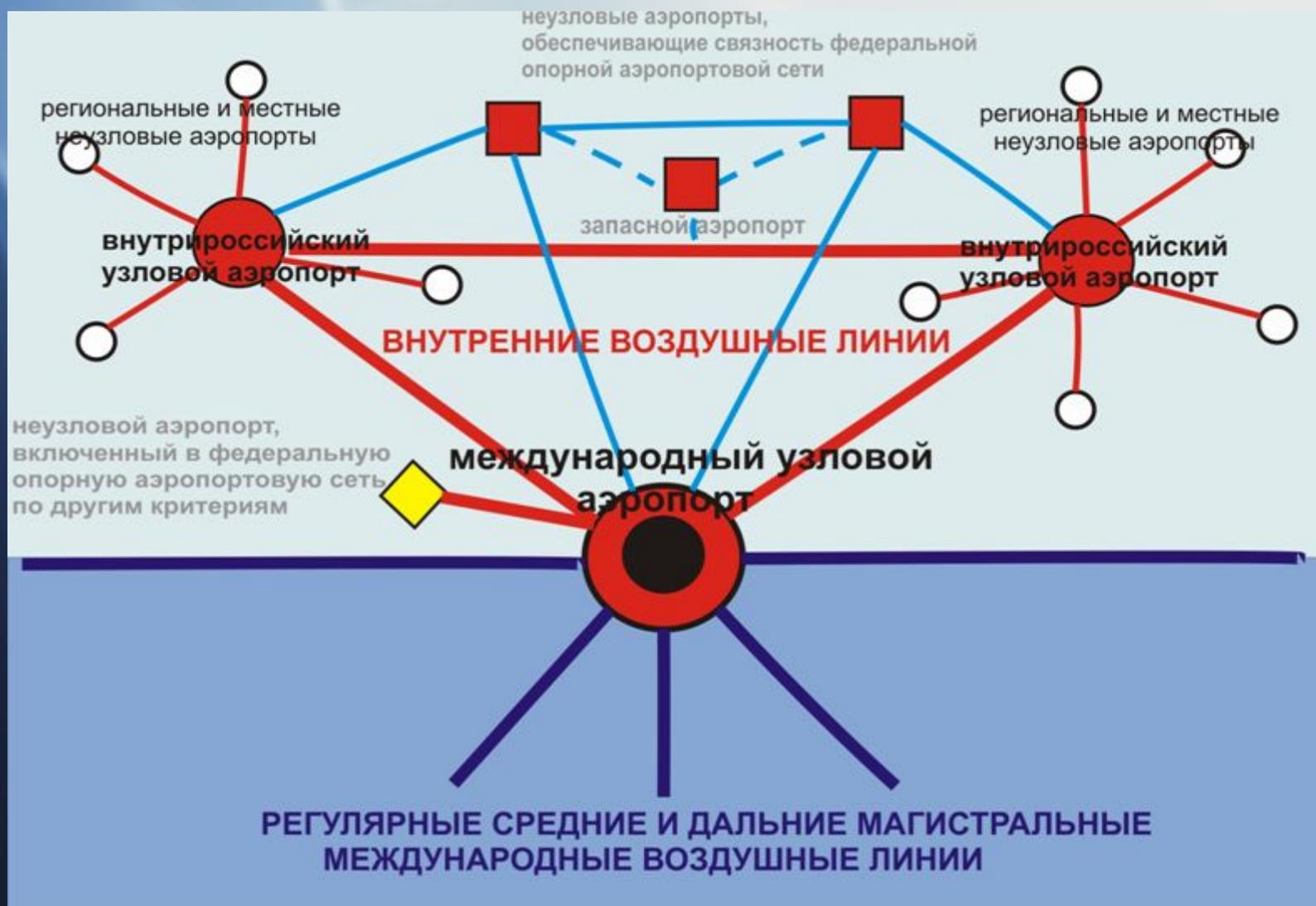
Другие измеряемые целевые показатели концепции в 2020 г.

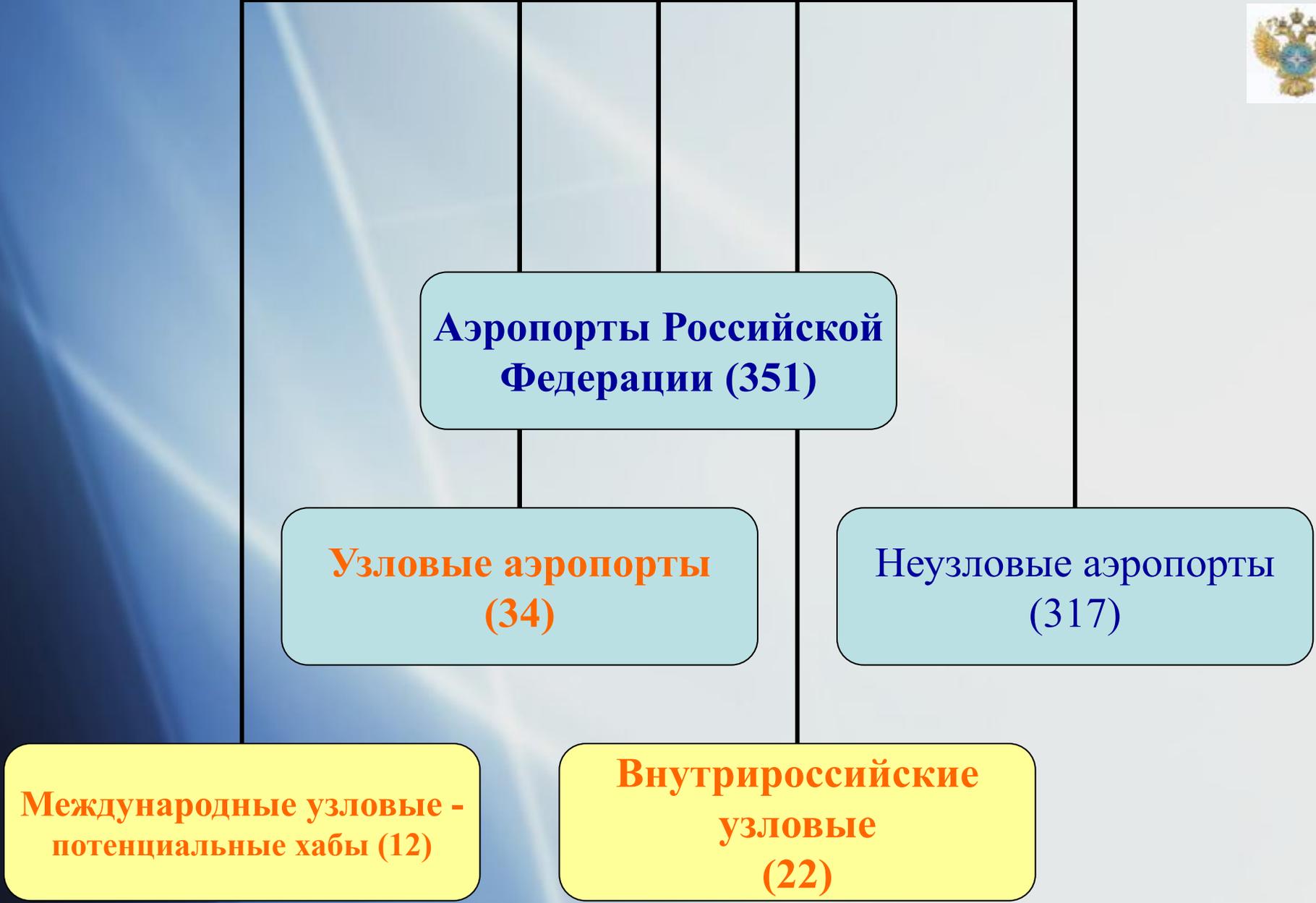
- Коэффициент доступности перевозок (отношение средней заработной платы к среднему тарифу) – **3,0**
- Удельный вес международного трансфера в общем объеме перевозок – **20%**
- Доля средств федерального бюджета в общих капитальных вложениях в аэродромы федеральной опорной аэродромной сети – **не более 49%***
- Средний уровень начисленного износа федеральной опорной аэродромной сети – **не более 40%***

* при реализации базового сценария



Схема формирования опорной сети аэродромов (аэропортов)







ФЕДЕРАЛЬНАЯ ОПОРНАЯ АЭРОДРОМНАЯ СЕТЬ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Федеральная опорная аэродромная сеть – это минимальное количество аэродромов (121), которое необходимо Российской Федерации для обеспечения связности аэродромной сети - стратегического единства и неразрывности транспортной сети и авиационных связей на всей территории страны



ФЕДЕРАЛЬНАЯ ОПОРНАЯ АЭРОДРОМНАЯ СЕТЬ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ (2)

Критерии формирования

- 1. Связность сети**
- 2. Объемы перевозок**
- 3. Система узловых аэропортов**
- 4. Социальная значимость**
- 5. Обеспечение безопасности полетов**



II. ФЕДЕРАЛЬНАЯ ОПОРНАЯ АЭРОДРОМНАЯ СЕТЬ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ (3)

**Перечень аэродромов, входящих
в федеральную опорную
аэродромную сеть Российской
Федерации, должен
утверждаться Постановлением
Правительства Российской
Федерации**



II. ФЕДЕРАЛЬНАЯ ОПОРНАЯ АЭРОДРОМНАЯ СЕТЬ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ (4)

Федеральные органы исполнительной власти должны обеспечить:

- сохранность и развитие аэродромов, включенных в перечень аэродромов федеральной опорной аэродромной сети**
- ответственность за поддержание данных аэродромов в нормативном эксплуатационном состоянии независимо от имущественной и иной принадлежности**



II. ФЕДЕРАЛЬНАЯ ОПОРНАЯ АЭРОДРОМНАЯ СЕТЬ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ (5)

**Аэродромы
Российской
Федерации (351)**

**Аэродромы
ОПОРНОЙ СЕТИ
(121)**

**Аэродромы регионального
и местного значения, не
входящие в опорную сеть
(230)**



II. ОПОРНАЯ СЕТЬ АЭРОДРОМОВ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ – предлагаемый перечень аэродромов (стр. 1 из 2)

Международные узловые (12)		Внутрироссийские узловые аэропорты (22)			
1	Москва (Домодедово)	1	Архангельск	13	Тура
2	Москва (Шереметьево)	2	Мурманск	14	Туруханск
3	Москва (Внуково)	3	Нарьян-Мар	15	Улан-Удэ
4	Санкт-Петербург	4	Сыктывкар	16	Чита
5	Екатеринбург	5	Казань	17	Якутск
6	Новосибирск	6	Новый Уренгой	18	Магадан
7	Самара	7	Сургут	19	Мирный
8	Краснодар	8	Тюмень	20	Анадырь
9	Красноярск	9	Абакан	21	Петропавловск-Камчатский
10	Иркутск	10	Кызыл	22	Южно-Сахалинск
11	Хабаровск	11	Норильск		
12	Владивосток	12	Томск		



II. ОПОРНАЯ СЕТЬ АЭРОДРОМОВ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ – предлагаемый перечень аэродромов (стр. 2 из 2)

Неузловые аэропорты (23)							
По критерию связности федеральной опорной аэропортовой сети (15)				По критериям социальной значимости (8)			
				А) Города с населением более 1 млн. чел.			
1	Калининград	9	Волгоград	1	Нижний Новгород	3	Пермь
2	Салехард	10	Омск	2	Уфа	4	Челябинск
3	Хатанга	11	Тында	Б) Крупнейшие города-курорты			
4	Тикси	12	Благовещенск	5	Сочи	7	Минеральные Воды
5	Чокурдах	13	Жиганск	6	Анапа		
6	Певек	14	Усть-Нера	В) Центр федерального округа, не вошедший в предыдущие группы			
7	Охотск	15	Тиличики	1	Ростов-на-Дону		
8	Махачкала			+ 64 аэродрома из перечня запасных аэродромов РФ			



Базовый сценарий развития аэродромной сети

- Данный сценарий основан на гипотезе финансирования из федерального бюджета в течение 8-10 лет работ по модернизации и развитию **121 аэродрома федеральной опорной аэродромной (аэропортовой) сети**
 - При суммарном объеме финансирования восстановления аэродромного комплекса в размере 670 млрд. руб., данный вариант является предпочтительным, так как позволит сохранить стратегическую связность сети и гарантировать **высокий уровень безопасности полетов за счет поддержания сети запасных аэродромов**
 - Однако, во избежание сокращения сети аэродромов, в особенно аэродромов опорной сети не федерального значения, необходимы безотлагательные разработка и утверждение нормативных правовых актов, препятствующих закрытию аэродромов опорной сети, а также срочные меры по передаче аэродромов регионального и местного значения субъектам Российской Федерации



Базовый сценарий развития аэродромной сети (3)



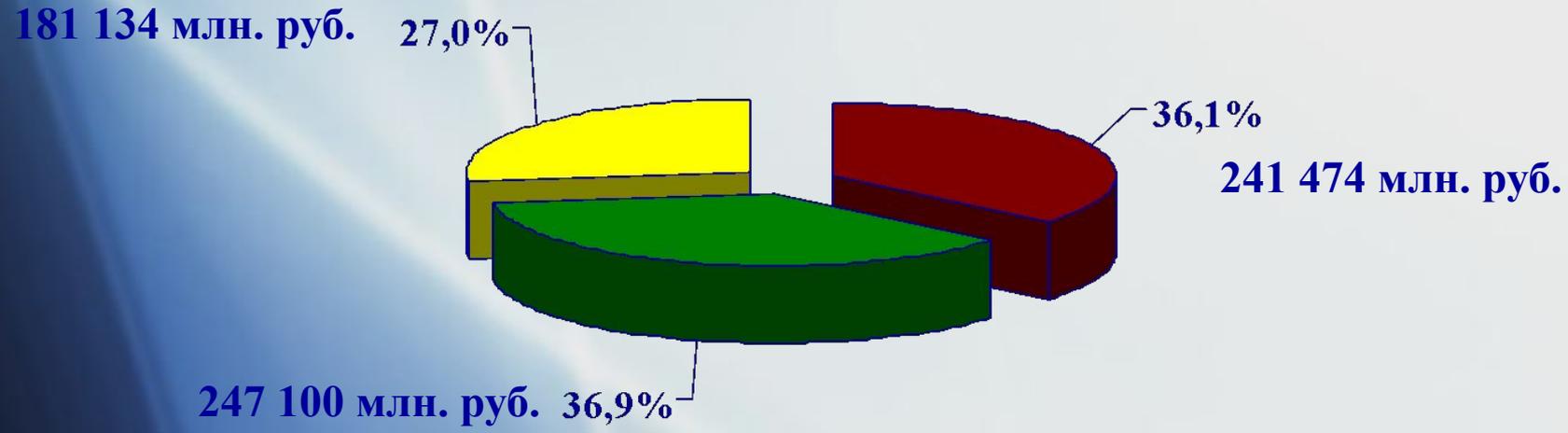


Базовый сценарий развития аэродромной сети (4)

Распределение средств на строительство и реконструкцию объектов аэродромной инфраструктуры до 2020 года (всего 669 708 млн. руб.)

ОПТИМИСТИЧЕСКИЙ ВАРИАНТ

(при успешной реализации всех мероприятий, предложенных в Концепции)



- Средства федерального бюджета
- Средства бюджетов субъектов РФ
- Средства, привлекаемые с использованием схем ГЧП

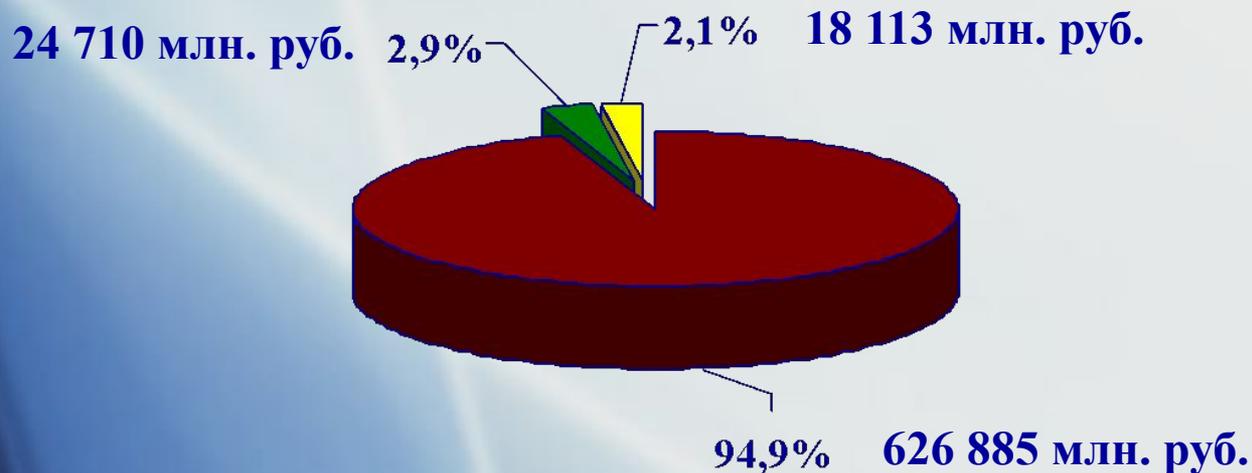


Базовый сценарий развития аэродромной сети (5)

Распределение средств на строительство и реконструкцию объектов аэродромной инфраструктуры до 2020 года (всего 669 708 млн. руб.)

ПЕССИМИСТИЧЕСКИЙ ВАРИАНТ

(при финансировании на уровне 10 % от оптимистического варианта из средств бюджетов субъектов Российской Федерации и средств, привлекаемых с использованием схем ГЧП)



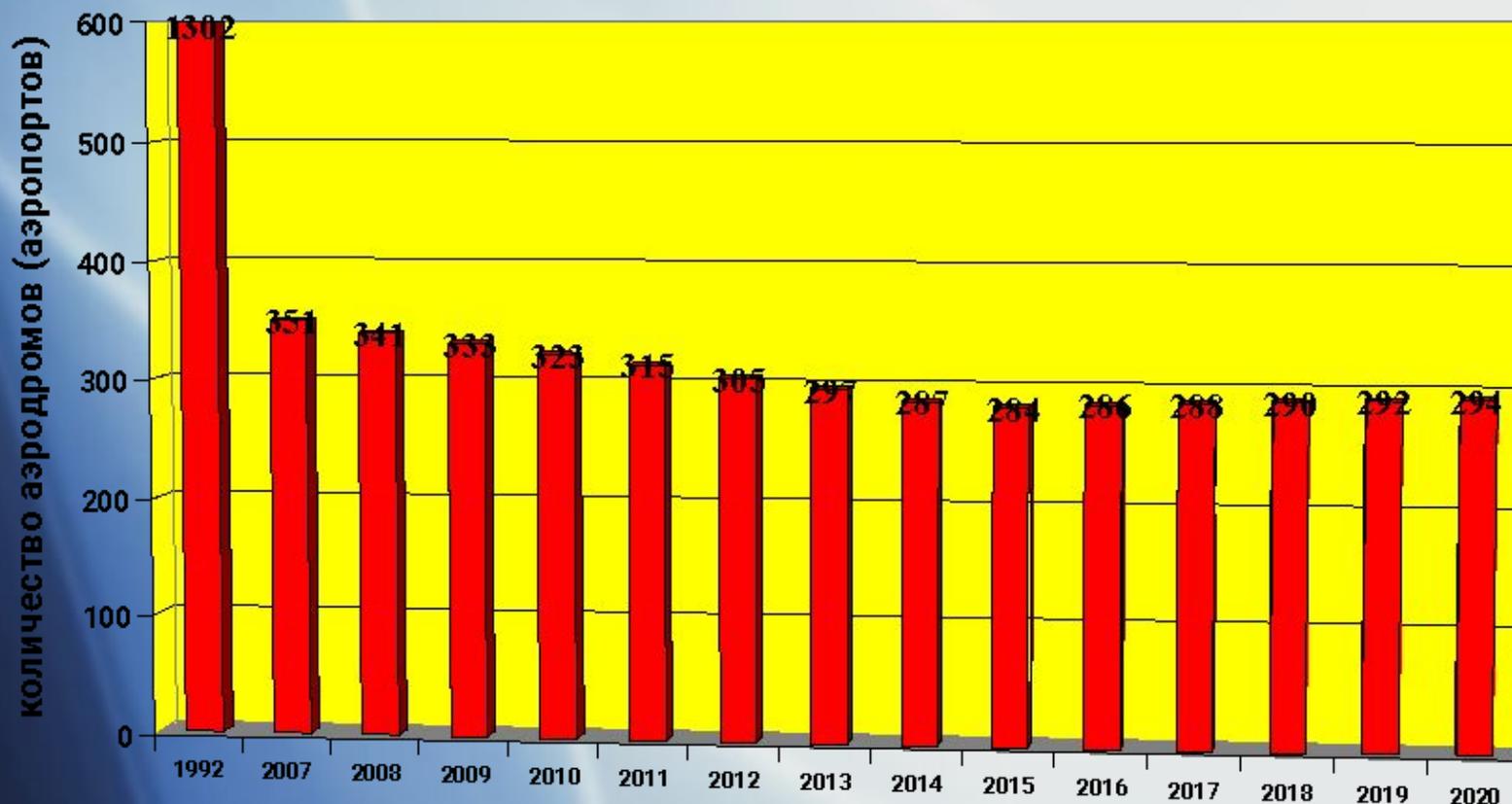
■ Средства федерального бюджета

■ Средства бюджетов субъектов РФ

■ Средства, привлекаемые с использованием схем ГЧП



Базовый сценарий развития аэродромной сети (б)



Пояснение к графику: Выбытие аэродромов в основном происходит за счет сокращения не финансируемых региональных и местных аэродромов. После 2016 года – восстановительный рост



АЭРОДРОМЫ (АЭРОПОРТЫ) ФЕДЕРАЛЬНОГО ЗНАЧЕНИЯ

Аэропорты федерального значения – особо значимые аэропорты гражданской авиации, необходимые Российской Федерации для исполнения публичных функций и полномочий на федеральном уровне, в данных аэропортах расположены аэродромы федерального значения, которые сохраняются в федеральной собственности

К аэродромам (аэропортам) федерального значения предлагается отнести:

- международные узловые аэропорты**
- внутрироссийские узловые аэропорты**
- аэродромы, необходимые для связности опорной сети**
- аэропорты, включенные в опорную сеть по критериям социальной значимости**



АЭРОДРОМЫ (АЭРОПОРТЫ) ФЕДЕРАЛЬНОГО ЗНАЧЕНИЯ (2)

**Перечень аэродромов
(аэропортов) федерального
значения должен утверждаться
Постановлением Правительства
Российской Федерации**



АЭРОДРОМЫ (АЭРОПОРТЫ) ФЕДЕРАЛЬНОГО ЗНАЧЕНИЯ (3)

Капитальные вложения в аэродромы, входящие в перечень аэродромов федерального значения, при невозможности применения рыночных механизмов финансирования (концессии), осуществляются из федерального бюджета на основании утвержденных программ развития



АЭРОДРОМЫ (АЭРОПОРТЫ) ФЕДЕРАЛЬНОГО ЗНАЧЕНИЯ (4)

Аэродромы Российской Федерации (351)

**Аэродромы
ОПОРНОЙ СЕТИ (121)**

**Аэродромы регионального и
местного значения, не
входящие в опорную сеть
(230)**

**Аэродромы
федерального значения
(57)**

**Аэродромы
регионального и
местного значения (64)**



АЭРОДРОМЫ ФЕДЕРАЛЬНОГО ЗНАЧЕНИЯ (5)

Предлагаемый перечень аэродромов (аэропортов) (стр. 1 из 2)

Международные узловые (12)		Внутрироссийские узловые аэропорты (22)			
1	Москва (Домодедово)	1	Архангельск	13	Тура
2	Москва (Шереметьево)	2	Мурманск	14	Туруханск
3	Москва (Внуково)	3	Нарьян-Мар	15	Улан-Удэ
4	Санкт-Петербург	4	Сыктывкар	16	Чита
5	Екатеринбург	5	Казань	17	Якутск
6	Новосибирск	6	Новый Уренгой	18	Магадан
7	Самара	7	Сургут	19	Мирный
8	Краснодар	8	Тюмень	20	Анадырь
9	Красноярск	9	Абакан	21	Петропавловск-Камчатский
10	Иркутск	10	Кызыл	22	Южно-Сахалинск
11	Хабаровск	11	Норильск		
12	Владивосток	12	Томск		



АЭРОДРОМЫ ФЕДЕРАЛЬНОГО ЗНАЧЕНИЯ (6)

Предлагаемый перечень аэродромов (аэропортов) (стр. 2 из 2)

Неузловые аэропорты (23)							
По критерию связности федеральной опорной аэропортовой сети (15)				По критериям социальной значимости (8)			
				А) Города с населением более 1 млн. чел.			
1	Калининград	9	Волгоград	1	Нижний Новгород	3	Пермь
2	Салехард	10	Омск	2	Уфа	4	Челябинск
3	Хатанга	11	Тында	Б) Крупнейшие города-курорты			
4	Тикси	12	Благовещенск	5	Сочи	7	Минеральные Воды
5	Чокурдах	13	Жиганск	6	Анапа		
6	Певек	14	Усть-Нера	В) Центр федерального округа, не вошедший в предыдущие группы			
7	Охотск	15	Тилички	8	Ростов-на-Дону		
8	Махачкала						



АЭРОДРОМЫ ФЕДЕРАЛЬНОГО ЗНАЧЕНИЯ (7)





□ Развитие социально значимых авиаперевозок



Развитие социально значимых авиаперевозок

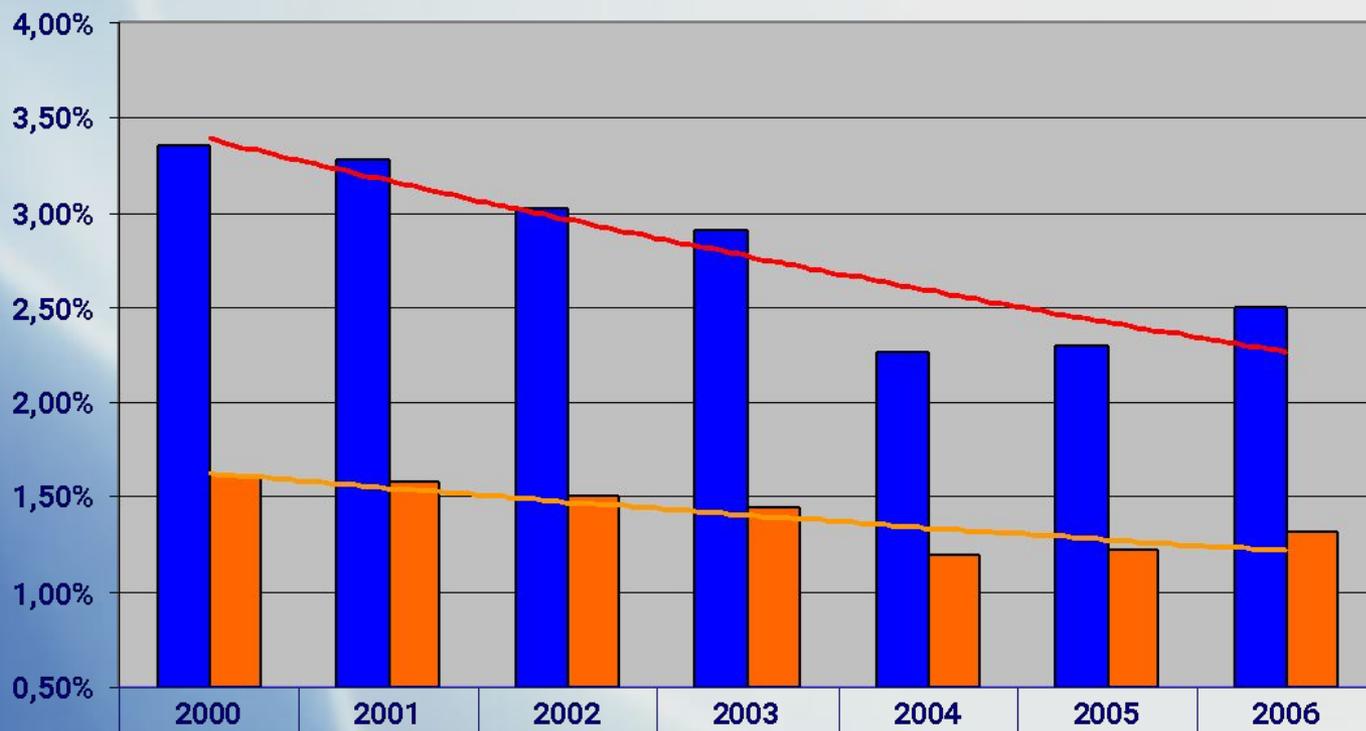


Более 60% территории страны относится к регионам Крайнего Севера и местностям, приравненным к ним, где авиация, зачастую, является единственным средством обеспечения транспортной доступности



Развитие социально значимых авиaperевозок (2)

Динамика изменения доли местных перевозок в совокупных и внутренних перевозках (пассажироборот)

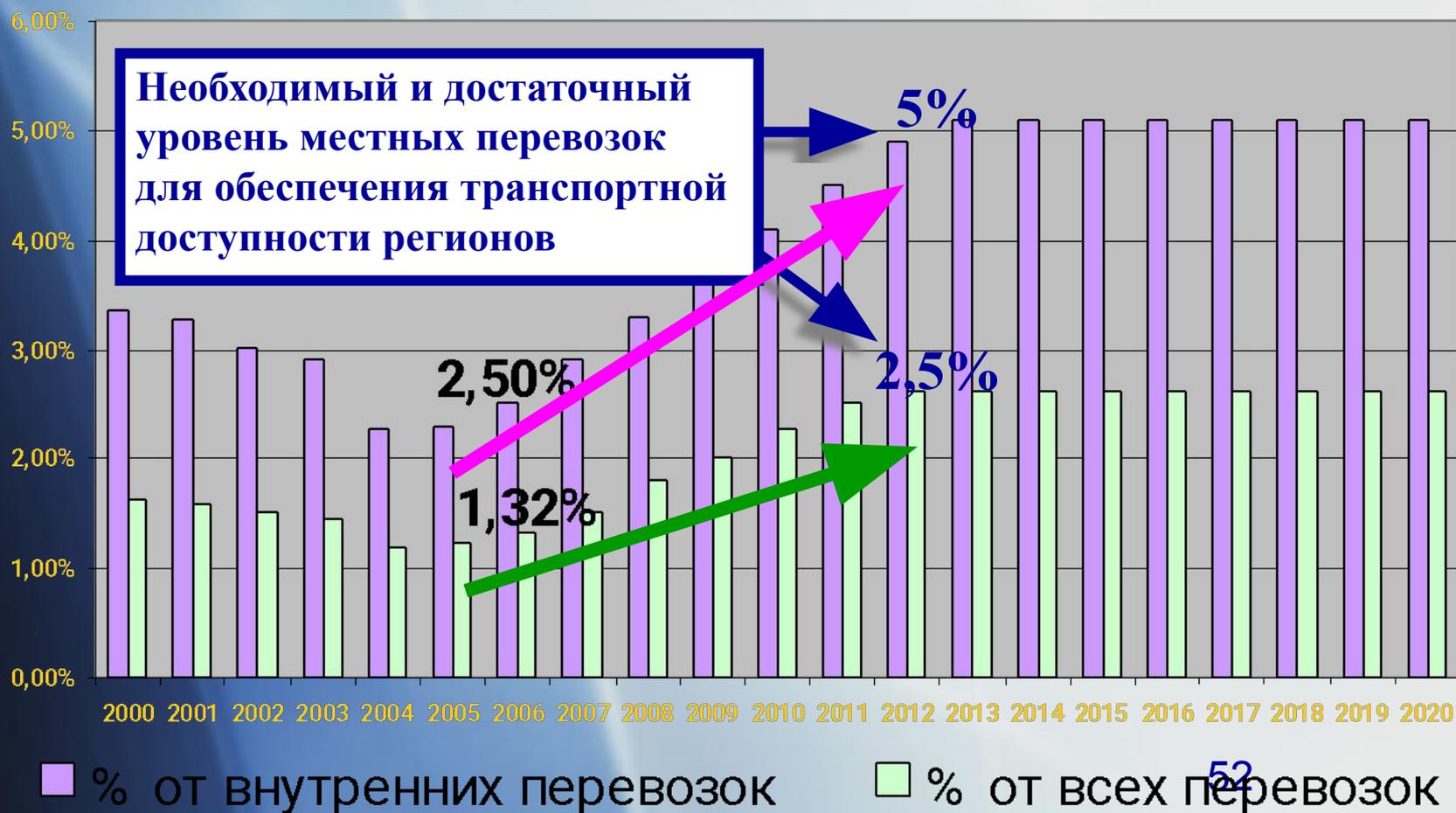


■ % от внутренних перевозок
■ % от всех перевозок



Развитие социально значимых авиаперевозок (3)

Прогноз изменения доли местных перевозок при реализации программы развития социально значимых линий





Развитие социально значимых авиаперевозок (4)

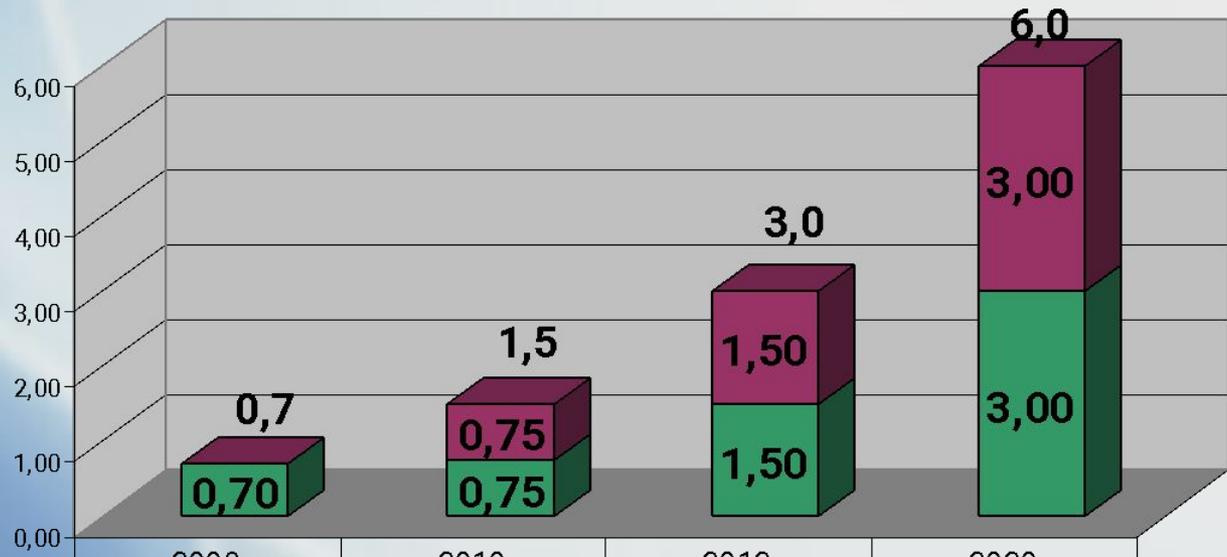
Предлагаемый принцип софинансирования при выделении субсидий на поддержание деятельности авиакомпаний и аэропортов, обслуживающих социально значимые авиаперевозки в районах Крайнего Севера и местностях приравненных к ним





Развитие социально значимых авиаперевозок (5)

Субсидии авиаперевозчикам на социально значимых авиалиниях
(для обеспечения необходимого уровня транспортной доступности)
в рублях 2007 года, млрд. руб.



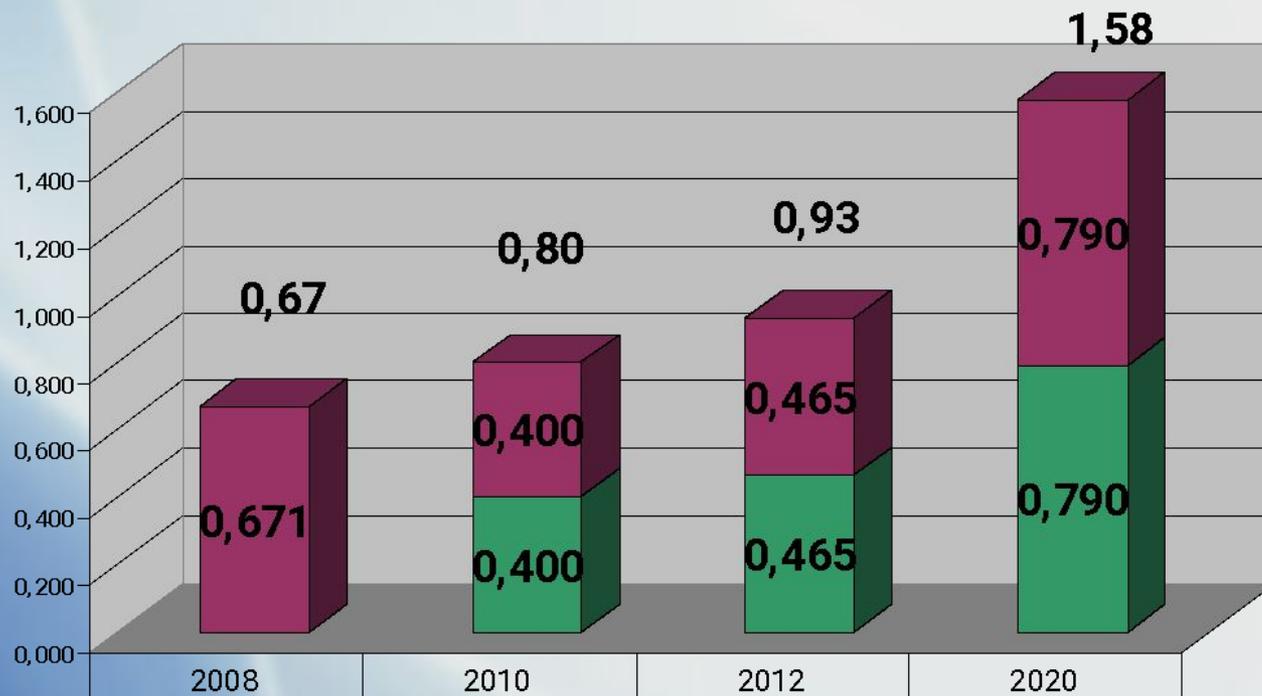
■ С субсидии за счет средств
федерального бюджета, млрд. руб.

■ С субсидии за счет средств бюджетов
субъектов РФ, млрд. руб.



Развитие социально значимых авиаперевозок (6)

Необходимые субсидии социально значимым аэропортам
(для обеспечения надлежащего уровня транспортной доступности) в
рублях 2007 года, млрд. руб.



■ Субсидии за счет средств
федерального бюджета, млрд. руб.

■ Субсидии за счет средств бюджетов
субъектов РФ, млрд. руб.

Year	2008	2010	2012	2020
Субсидии за счет средств федерального бюджета, млрд. руб.	0,671	0,400	0,465	0,790
Субсидии за счет средств бюджетов субъектов РФ, млрд. руб.	0,000	0,400	0,465	0,790



Развитие социально значимых авиаперевозок (7)

Для обеспечения стабильного функционирования и развития перевозок на социальных региональных и местных воздушных линиях необходимо :

- Определить и утвердить решением Правительства Российской Федерации порядок определения социальных воздушных линий и порядок их субсидирования из средств федерального бюджета и бюджетов субъектов РФ (субсидирование должно иметь адресный характер, проходить на конкурсной основе с ежегодным определением перечня авиалиний субъектами РФ в соответствии с критериями, установленными постановлением Правительства Российской Федерации и утверждением перечня отраслевым органом исполнительной власти)
- В соответствии с этим перечнем социальных воздушных линий разработать, утвердить и реализовать программу восстановления и модернизации социальных местных аэропортов с привлечением средств федерального и местных бюджетов