Встать на крыло

Окончание. Начало на 1–й стр.

Более подробно о ситуации в отрасли пассажирских авиаперевозок рассказал министр транспорта РФ Максим Соколов. По его словам, в соответствии с мировой практикой рост ВВП на 1% обеспечивает рост перевозок в среднем на 2–3%, в России же – почти на 10%. С 2009 года объем пассажирских авиаперевозок увеличивается на 15% в год, в три раза опережая мировые показатели. По мнению Максима Соколова, такие результаты стали возможны благодаря принятым мерам по обеспечению развития конкуренции в сфере перевозок, среди которых снятие административных барьеров на рынке внутренних воздушных перевозок, разделение предприятий, осуществляющих аэропортовую и перевозочную деятельность, обеспечение доступа к услугам субъектов естественных монополий в аэропортах, а также меры по сдерживанию тарифов на услуги субъектов естественных монополий.

По словам министра, жесткая конкуренция на международных и внутренних линиях и монопольная среда обусловливают низкую норму рентабельности бизнеса авиаперевозок, которая в 2013 году составила в среднем 1,6%. «Это хороший результат, учитывая, что еще недавно отрасль системно демонстрировала убытки», – прокомментировал министр. По его данным, за прошедшие девять месяцев текущего года объем перевозок пассажиров вырос на 14% к аналогичному периоду 2012 года. Всего, по прогнозам, в 2013 году российские авиакомпании перевезут около 83 млн пассажиров, а в целом в аэропортах Российской Федерации будут обслужены более 100 млн пассажиров.

В то же время на долю 10 крупных наших перевозчиков приходится три четвертых объема всех перевозок пассажиров на внутренних воздушных линиях, и основной объем этих перевозок осуществляется через Московский авиационный узел. Всего на внутренних линиях в прошлом году перевезены 35,5 млн пассажиров, по маршрутам, которые исключают связи с аэропортами Москвы, – всего 7,5 млн пассажиров. Ожидается, что в текущем году этот показатель вырастет до 8,5 млн пассажиров.

Доля конкурентных маршрутов (обслуживаемых тремя и более перевозчиками), возросла с 73% в 2007 году до 85% в 2012 году. В основном это магистральные маршруты, которые обеспечивают связь с крупными административными центрами – Москвой, Санкт–Петербургом, Новосибирском и другими. Это отражается на тарифах авиакомпаний, которые значительно ниже в сравнении с тарифами на маршрутах, где работают компании–монополисты.

Региональные местные перевозки составляют не более четверти в совокупном объеме авиатранспортной работы. При этом средний тариф экономического класса на внутренних линиях составляет 23 тыс. руб. (в обе стороны), что соответствует примерно 90% от среднемесячной заработной платы. Для примера: в США стоимость регионального перелета составляет 5–10% от среднемесячной заработной платы. «Конечно, это говорит о неразвитости этого сегмента и отсутствии конкуренции. При этом коэффициент авиационной подвижности в России составляет примерно 0,6, в Евросоюзе – 1,6, в США – более 2,5», – отметил министр. По словам главы Минтранса России, на начальном этапе освоения внутренних региональных маршрутов перевозчикам выгоднее использовать воздушные суда малой вместимости, обеспечивающие полную загрузку, тогда как большие суда будут «возить воздух». В этой связи на данных направлениях необходима государственная поддержка, и именно этот принцип уже реализуется в рамках действующих программ, отметил Максим Соколов.

Он также прокомментировал озвученные главой правительства цифры касательно развития конкуренции на рынке аэропортовых услуг. По данным Минтранса России, более чем в 43% аэропортов федерального значения весь комплекс аэропортовых услуг выполняется одним лицом – главным оператором аэропорта. Однако в соответствии с международной практикой оказание комплекса услуг по наземному обслуживанию может и должно осуществляться в условиях конкуренции. Как сказал Максим Соколов, в целях защиты интересов потребителей в 2009–2010 годах Правительством РФ были утверждены разработанные ФАС совместно с Минтрансом России правила доступа к услугам в аэропортах, которыми определены равные условия оказания услуг потребителям, а также приоритетность оказания услуг, стандарты раскрытия информации и ряд других моментов. Этот документ обеспечивал условия для деятельности в аэропортах альтернативных операторов и условия для развития конкуренции. Благодаря применению этой практики в последние годы ситуация в аэропортах стала улучшаться: формируется конкурентная среда, в отдельных сегментах число компаний по наземному обслуживанию выросло от двух до семи. Альтернативные операторы приходят в такие сферы, как инженерно–авиационное обеспечение, техническое обслуживание воздушных судов, их экипировка, услуги по обеспечению бортовым питанием, обработке багажа, грузов, почты, обслуживанию деловой авиации и услуги по авиатопливообеспечению.

Кстати, авиатопливо на сегодня остается основной статьей расходов авиакомпаний. В этой связи Минтранс России, ФАС, Минэнерго и ФСТ последние годы мониторят все индикаторы рынка нефтепродуктов, в том числе отпускные цены нефтеперерабатывающих заводов, отметил выступающий. Сформирована нормативно–правовая база, направленная на развитие биржевой торговли, формирование рыночных цен на биржевых торгах. Принятые меры позволили создать коммерческую инфраструктуру рынка нефти и нефтепродуктов, особенное развитие получила биржевая торговля. По данным Максима Соколова, по результатам первого полугодия 2013 года объем реализации на бирже авиационного керосина составил почти 1 млн тонн, это на 25% превышает объем его реализации за предыдущий период и составляет уже почти пятую часть от общего производства авиационного керосина в России. Всего потребление авиационного керосина в прошлом году составило 7,5 млн тонн.

Максим Соколов также остановился на мероприятиях «дорожной карты», определяющей план действий по развитию конкуренции в сфере авиаперевозок. В частности, документ предусматривает введение требований о наличии в крупных аэропортах двух и более поставщиков услуг по отдельным видам наземного обслуживания. Еще одно нововведение – практика невозвратных тарифов. В настоящее время соответствующий законопроект подготовлен, прошел необходимые согласования и находится на рассмотрении в ГПУ. Другим документом узаконивается снятие ограничений на использование иностранных граждан в качестве командиров воздушных судов. Сейчас этот документ также находится в Администрации Президента России. Наконец, обсуждается возможность авиакомпании отказаться от включения в тариф услуг по предоставлению напитков и питания в полете, исключения из тарифа на воздушную перевозку расходов, связанных с перевозкой багажа при его отсутствии. Сегодня обязательная норма, которая в любом случае оплачивается пассажирами и входит в тариф, составляет 10 кг.

Важнейшим вопросом развития конкуренции на рынке международных перевозок является либерализация межправительственных соглашений о воздушном сообщении в части снятия ограничений по числу перевозчиков, установленных маршрутов, частот и нередко тарифов, которые также установлены такими соглашениями. Минтранс России проводит системную работу с авиационными властями, и с рядом стран уже приято соглашение о снятии ограничений по эксплуатации авиалиний. В этом вопросе были достигнуты договоренности с украинскими и молдавскими авиационными властями; с Республикой Беларусь снято ограничение по количеству назначенных авиаперевозчиков, за исключением маршрута Москва – Минск. Также ведется работа по либерализации с другими странами: сняты ограничения на чартерные полеты в Болгарию, Кипр, с Грецией увеличены количество назначенных перевозчиков и частота полетов. Характерный пример – Владивосток, где сняты ограничения по количеству назначенных авиапредприятий между пунктами Республики Корея и Владивостоком; увеличено количество авиапредприятий на линиях Москва – Рим, Москва – Милан и Москва – Париж до двух с каждой страной. В то же время трудно пока продвигаются договоренности со странами СНГ. «Мы сталкиваемся с отказом в либерализации воздушного сообщения с Казахстаном, Узбекистаном, Таджикистаном, Туркменией, – констатировал министр. – Мы системно ставим вопрос на межправкомиссиях, на двухсторонних и многосторонних встречах, но пока вопрос сильного продвижения в этом направлении не имеет».

В вопросах конкурентоспособности одной из главных задач остается обеспечение вопросов безопасности. В качестве примера исполнения требований по безопасности министр привел стандарт Международной ассоциации воздушного транспорта по безопасности полетов IOSA, соответствие которому является обязательным условием вхождения авиакомпаний в Международный альянс авиаперевозчиков. Сегодня стандарты IOSA внедрены в 18 российских авиакомпаниях.

Российское воздушное законодательство и государственная система управления безопасностью полетов постоянно совершенствуются и гармонизируются со стандартами ИКАО (Международная организация гражданской авиации), добавил министр. Так, в 2013 году были приняты два федеральных закона, которые реализуют международные стандарты ИКАО в части обеспечения государственного контроля квалификации персонала, его подготовки, а также стандарты, устанавливающие требования именно к государственной системе управления безопасностью полетов гражданских воздушных судов. «Хочу отметить, что в этом случае развитие конкуренции не противоречит целям обеспечения безопасности полетов, несмотря на то, что это, естественно, требует больших финансовых затрат, поскольку высокие стандарты безопасности являются обязательным условием конкурентоспособности авиакомпаний и на российском, и тем более на международном рынках», – отметил Максим Соколов. В целом последовательные меры по формированию конкурентного рынка авиаперевозок с обязательным обеспечением высокого уровня безопасности позволяют достичь целевых показателей «дорожной карты» в части развития конкуренции в сфере гражданской авиации, резюмировал министр.

Людмила ИЗЪЮРОВА, обозреватель «ТР»

АКТУАЛЬНОЕ ИНТЕРВЬЮ

Стратегический проект

«Голубое топливо» сделает городской воздух чище

В текущем году Правительство РФ приняло постановление о переводе на газовое топливо не менее 50% общественного транспорта России. Такие попытки в городах нашей страны предпринимались и в конце 80–х, и в 90–х годах. Увы, по разным причинам успехи были лишь эпизодическими, заменить дизельное топливо на пропан, бутан и метан так и не смогли. Однако сегодня у газомоторного топлива появился новый шанс. В прошлом году была принята программа субсидирования закупок автобусов, работающих на газомоторном топливе. Несмотря на то, что в процессе ее реализации звучали и скептические высказывания, выделенные на программу средства были реализованы, и руководство страны решило не останавливаться на достигнутом. Сегодня задача перехода на газ становится все более обсуждаемой в экспертном сообществе. Но пока ясно одно: чтобы проект не постигла судьба предыдущих попыток, в стране должно быть построено достаточное количество заправочных станций, наращиваться производство газомоторной техники и, что не менее важно, должны работать компании, готовые финансировать модернизацию транспортных предприятий.

Обсудить перспективы газомоторного транспорта в России мы решили с генеральным директором Государственной транспортной лизинговой компании Сергеем ХРАМАГИНЫМ.

– Сергей Николаевич, почему руководство страны столь настойчиво в своем желании перевести пассажирский транспорт на газомоторное топливо?

– У этого решения есть две основные составляющие: забота об окружающей среде и экономическая целесообразность. У нас перед глазами ряд успешных примеров перехода на газ в других странах. И России как одному из основных производителей «голубого топлива» пора подниматься со своего 20–го места в мире по парку автомобилей на компримированном газе. Для экологии наших городов очень важно уменьшение вредных выбросов и снижение уровня шума, и именно этого и добивается Правительство РФ, разрабатывая программы, стимулирующие переход на газомоторное топливо.

– Но для транспортников наибольшую роль все–таки играет стоимость эксплуатации техники. Не могли бы вы остановиться подробнее на этом аспекте?

– При текущих ценах на дизельное топливо и метан разница в затратах на топливо разительна. Наши коллеги из КАМАЗа провели любопытный тест своего газомоторного зерновоза по маршруту Ростов–на–Дону – хутор Московский – Ростов–на–Дону общей протяженностью 400 км. По их подсчетам, затраты на топливо для перевозки одной тонны на километр при переходе с дизельного топлива на метан сократились с 53 до 16 коп. Таким образом, экономия за весь рейс составила около 3,5 тысячи рублей. К тому же не нужно забывать о том, что при использовании газа значительно уменьшается износ двигателя, что позволяет экономить еще и на техническом обслуживании. Возвращаясь к автобусам, могу добавить, что экономия на топливе при использовании метана составляет около 50%. Так, в Краснодаре подсчитали экономическую целесообразность использования 30 газовых автобусов по итогам 12 месяцев их работы. Затраты на газ составили около 9 млн рублей, однако если бы использовалось дизельное топливо, вложения были бы выше примерно на 10 млн рублей.

В этом году ГТЛК представила программу некоммерческого лизинга городского пассажирского транспорта на газомоторном топливе. Она подразумевает привлечение финансирования на свободном рынке 1:1 к средствам уставного капитала. Компания предлагает аванс от 0% и эффективную ставку ниже ставки рефинансирования ЦБ – 7,9%.

– Какой помощи от государства ждут все участники переоснащения технических парков российских пассажирских компаний?

– Конечно, поддержки хотят все, однако это вряд ли осуществимо. На мой взгляд, сейчас крайне важно не допустить рост стоимости метана. Как вы верно заметили, эксплуатантов в первую очередь интересует стоимость владения, поэтому ее нельзя серьезно менять. У подавляющего числа пассажирских компаний нет возможности обновить парк за собственные средства, и, следовательно, серьезным стимулом к приобретению именно газомоторной техники может стать выгодное привлеченное финансирование. ГТЛК как государственная компания со своей стороны сделала для этого все возможное. В этом году мы представили программу некоммерческого лизинга городского пассажирского транспорта на газомоторном топливе. Она подразумевает привлечение финансирования на свободном рынке 1:1 к средствам уставного капитала. Мы предлагаем аванс от 0% и эффективную ставку ниже ставки рефинансирования ЦБ – 7,9%. В настоящее время мы направляем на реализацию этой программы возвратные средства от программы государственного лизинга. Однако если спрос на газовую технику значительно вырастет, этого может быть недостаточно.

– Как вы оцениваете спрос на газомоторные автобусы в настоящее время? Были ли у ГТЛК сделки в рамках новой программы?

– Первый контракт в рамках нашей программы некоммерческого лизинга мы планируем подписать в декабре этого года. Я не могу сказать, что спрос на газомоторную технику растет стремительно. Увы, пока не везде развита инфраструктура. Тем не менее, если судить по нашей компании, интерес со стороны потенциальных клиентов есть, и он довольно большой. В настоящее время в обсуждении у нас находятся много контрактов, причем не только с региональными администрациями, но и с коммерческими компаниями.

– Также в этом году ГТЛК подписала соглашение о сотрудничестве с КАМАЗом, направленном на объединение усилий в расширении отечественного парка техники на газомоторном топливе. Что дает вам этот документ?

– КАМАЗ — основной отечественный производитель техники на газомоторном топливе. Подписав документ, мы со своей стороны гарантировали продвижение его продукции и возможность предоставлять льготные условия финансирования сделок. КАМАЗ подтвердил готовность предлагать нашим лизингополучателям газовую технику по ценам, которые выгодно отличаются от розничных. Уверен, что наше сотрудничество станет успешным и в дальнейшем будет только расширяться.

– Последнее, что хотелось бы сегодня узнать: каким, на ваш взгляд, будет 2014 год для газомоторной техники?

– Мы рассчитываем, что в 2014 году спрос на газомоторную технику будет заметно увеличиваться. Газпром ставит перед собой амбициозные цели по созданию соответствующей инфраструктуры, по достижении которых одна из главных проблем, мешающих распространению газомоторного транспорта, будет решена. Я смотрю на нашу работу в сегменте как на долгосрочный стратегический проект. Сегодня мы просто готовим площадку, чтобы в будущем система заработала, и воздух в наших городах, наконец, стал чище.

Беседу вел Юрий ПАВЛОВ

НОВОСТИ

Дорожную сеть разгрузят

В целях разгрузки дорожной сети Московского региона губернатор Московской области Андрей Воробьев поручил министерству транспорта региона проработать возможности рационального распределения грузовых потоков в сторону области.

Проведя анализ существующей ситуации, министерство транспорта Московской области считает целесообразным вывод за пределы МКАДа грузовых дворов, принадлежащих ОАО «РЖД». В настоящее время из всех грузов, проходящих через территорию региона, только 30% предназначаются для нужд Москвы.

На сегодняшний день суммарная площадь складских объектов Московской области оценивается в 11–12 млн кв. м. Идет интенсивное строительство транспортно–логистических центров (ТЛЦ) и рост рынка складских площадей классов «А» и «В» для хранения грузов высокой оборачиваемости – продуктов питания, товаров народного потребления. Общая площадь таких объектов составляет 6,8 млн кв. м. Около 55% складских площадей – складские объекты классов «С» и «Д», используемые для хранения промышленного сырья и продукции производственного назначения. Построены ТЛЦ «Северное Домодедово», ТЛЦ «Томилино».

В соответствии с принятой в 2011 году инвестиционной программой «Развитие транспортно–логистической системы в Московской области в 2011–2015 годах» предусмотрено строительство 33 крупных мультимодальных терминалов. Общая складская площадь терминалов класса «А» и «В» в зоне строительства ЦКАДа к 2015 году составит более 7,4 млн кв. м. Реализация данных мер будет осуществляться за счет внебюджетных источников, что составит около 150 млрд рублей.

Министр транспорта Московской области Александр Зайцев отметил, что по мере реализации программы, с учетом передислокации грузовой транспортной деятельности за пределы Москвы, будет снижаться нагрузка на автомобильную дорожную сеть Москвы и ближайшего Подмосковья.

Док для ледоколов

Федеральное государственное унитарное предприятие (ФГУП) «Атомфлот» планирует приобрести дополнительный док для ремонта атомных ледоколов нового класса.

Об этом сообщил генеральный директор «Атомфлота» Вячеслав Рукша.

«Сейчас у нас есть один док в нашей собственности и еще один, взятый в аренду до 2018 года. Однако новые ледоколы будут значительно больше и шире нынешних, поэтому в наших планах – приобретение в будущем дока для их ремонта грузоподъемностью до 28 тыс. тонн», – сказал Вячеслав Рукша.

Без грунтовых разрывов

В Астраханской области состоялось торжественное открытие нового участка автодороги, который заменит существующий отрезок федеральной трассы А–153 Астрахань – Кочубей – Кизляр – Махачкала от поселка Лиман до границы с Республикой Калмыкия общей протяженностью 27,601 км.

Работы на объекте велись в соответствии с госпрограммой по ликвидации грунтовых разрывов на сети автомобильных дорог федерального значения. Отремонтированный участок трассы соответствует II технической категории с шириной проезжей части 15 м.

В рамках выполненных работ также введены в эксплуатацию два мостовых перехода: через реку Мангута и Большой Лиманский канал (БЛК–2). Кроме того, сооружены два путепровода через железную дорогу и построена кольцевая развязка на пересечении новой объездной автодороги с существующей по направлению в Лиман.

Примечательно, что в отличие от прежнего грунтового отрезка новый участок трассы проложен в обход населенных пунктов, снижая тем самым вредное экологическое воздействие на окружающую среду. «Этот отрезок трассы обеспечивает более быстрое и беспрепятственное движение транзитного автотранспорта через Астраханскую область, Республику Калмыкия – и далее до столицы Дагестана», – отметил главный инженер ФКУ «Севкавуправтодор» Сергей Миронов.

Подготовил Олег БОРИСОВ

ВВОДЫ

Выход на кольцевую

Эксплуатация участка автодороги будет осуществляться на платной основе

Введен в эксплуатацию новый выход на Московскую кольцевую автодорогу (МКАД) с федеральной автодороги М-1 «Беларусь» (обход г. Одинцово).

Общая стоимость строительства составила 25,48 млрд руб., в том числе 11 млрд руб. – средства Инвестиционного фонда РФ, 14,48 млрд руб. – средства акционеров, размещенные на рынке облигационные займы. Стоимость подготовки территории составила 2,172 млрд руб.

Участок имеет от 4 до 8 полос для движения, расчетная скорость – 120 км/ч, разрешенная скорость – 90 км/ч. На участке возведено 14 мостов и путепроводов, 6 развязок. Пропускная способность – 70-80 тыс. автомобилей в сутки.

С января 2014 г. эксплуатация объекта будет осуществляться на платной основе. Участок оборудован тремя пунктами взимания платы. Прогнозируемая средняя интенсивность движения при введении платного проезда составит около 50 тыс. автомобилей в сутки.

Тарифы на проезд будут дифференцированы в зависимости от конкретного участка дороги, времени суток (день-ночь) и вида транспортного средства. Так, стоимость сквозного проезда по всему участку 18,5 км для легковых автомобилей составит 150 руб. днем и 80 руб. ночью. При этом автомобилистам, совершающим регулярные поездки, будут предоставляться скидки.

Заказчик строительства развязки – ГК «Автодор». Генеральный подрядчик – ООО «ИФСК «АРКС». Строительство объекта началось в ноябре 2011 г. Срок окончания работ в рамках первого этапа строительства – 30 ноября 2013 г. Срок окончания всех работ – 30 сентября 2014 г. Стоимость строительства – 19,447 млрд руб.

Этапность строительства Молодогвардейской развязки обусловлена применением в данном проекте сложных технологий, связанных с сооружением главного хода автомобильной дороги над действующей железной дорогой без остановки железнодорожного движения, а также длительными сроками проведения землеустроительных работ.

Наш корр.

ПРОЕКТЫ

«Рейс надежды»

Авиакомпания «Трансаэро» выполнила первый полет в рамках уникального проекта

Первым в рамках благотворительного проекта стал рейс по маршруту Москва (аэропорт Внуково) – Майами – Москва.

«Пассажиры «Рейсов надежды» получают возможность прямо в воздухе оказать помощь больным детям, страдающим тяжелыми заболеваниями сердца, головного мозга и позвоночника, сделав пожертвование для подопечных благотворительного фонда «Линия жизни».

Авиакомпания «Трансаэро» выделила для проекта «Рейс надежды» особый самолет Boeing 747–400, имеющий эксклюзивный дизайн фюзеляжа. Его украшают десятки ярких разноцветных отпечатков ладоней, принадлежащих людям, многие из которых хорошо известны в России и за ее пределами. Среди них писатели и художники, актеры и телеведущие, спортсмены и бизнесмены. Оставив отпечаток своей ладони, они тем самым как бы протянули руку помощи детям, которым именно сейчас так необходима наша поддержка», – рассказали в пресс–службе авиакомпании.

О старте проекта «Рейс надежды» в сентябре этого года объявили генеральный директор авиакомпании «Трансаэро» Ольга Плешакова и президент крупнейшего российского благотворительного фонда «Линия жизни» Фаина Захарова. «Авиакомпания «Трансаэро» многие годы реализует социальные программы помощи тяжелобольным детям. Проект «Рейс надежды» призывает наших пассажиров принять участие в благородном деле спасения детских жизней. Все собранные средства будут направлены в благотворительный фонд «Линия жизни» на финансирование высокотехнологичных операций детям», – подчеркнула Ольга Плешакова.

«Мы очень рады, что в России появился «Рейс надежды». Он даст возможность каждому человеку на борту самолета сделать пожертвование в пользу тяжелобольных детей и привлечет внимание наших соотечественников к вопросам благотворительности», – так выразили отношение к проекту его участники – чемпионы мира и Европы по фигурному катанию Татьяна Волосожар и Максим Траньков.

Благодаря установленному на воздушном судне спутниковому оборудованию пассажиры «Рейса надежды» могут сделать пожертвования через мобильные банковские терминалы, через Интернет, а также в виде sms. На борту будет проводиться необычная лотерея. В ней определяются места в пассажирском салоне. Вся сумма, полученная авиакомпанией за перелет пассажира в кресле, номер которого определит розыгрыш, будет в рамках проекта переводиться фонду «Линия жизни».

«Первый «Рейс надежды» показал, что у пассажиров Трансаэро действительно отзывчивые сердца. Свое желание сделать пожертвования на лечение детей выразили около 200 человек. Было собрано более 100 тысяч рублей. Кроме того, авиакомпания «Трансаэро» перечислит фонду «Линия жизни» еще 50 тысяч рублей по результатам лотереи на борту», – отметили в Трансаэро.

Сергей КРЫЛОВ