

УДК: 338.47

*Ведерникова Т.Ю., бакалавр, Санкт-Петербургский государственный
университет гражданской авиации*

Россия, Санкт-Петербург

*Бушманова С.М. бакалавр, Санкт-Петербургский государственный
университет гражданской авиации*

Россия, Санкт-Петербург

**АНАЛИЗ «ФЕДЕРАЛЬНОЙ ЦЕЛЕВОЙ ПРОГРАММЫ
«РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ РОССИИ» (2010-2021).
ПОДПРОГРАММА ГРАЖДАНСКАЯ АВИАЦИЯ ЗА 2019-2020 ГОДА**

В статье приводится анализ целей «Федеральной целевой программы «Развития Транспортной системы России» в рамках подпрограммы Гражданская авиация. Приведены рассуждения о причинах необходимости реализации данной федеральной программы. Такие как, высокий износ наземной авиационной инфраструктуры и неудовлетворительное состояние парка воздушных судов, что негативно влияет на экономическую эффективность перевозок и безопасность полетов. Проведен анализ результатов реализации федеральной программы развития гражданской авиации России, в рамках которого определены точки роста и уязвимые места такие как развитие местных воздушных линий.

The article provides an analysis of the goals of the "Federal audit of the programs" Development of the transport system of Russia "in the framework of the Civil Aviation subprogram. The reasons for the lack of implementation of this federal program are given. Such as the high wear and tear of ground aviation security and the unsatisfactory condition of the aircraft fleet, which negatively affects the economic efficiency of transportation and flight safety. An analysis of the results of the implementation of the federal program for the development of civil

aviation in Russia was carried out, within the framework of covering the needs in the field of growth and taking into account such factors as the development of the situation with aircraft.

Ключевые слова: Развитие транспортной системы, гражданская авиация, местные воздушные линии, воздушный транспорт, авиапарк, инфраструктура аэропортов

Keywords: Development of the transport system, civil aviation, local air lines, air transport, fleet, airport infrastructure

К 2010 году в Российской Федерации назрел ряд проблем в сфере воздушного транспорта, в связи с которыми возникла острая необходимость в модернизации всей инфраструктуры и системы воздушного транспорта. В результате реализации подпрограммы «Гражданская авиация» Федеральной целевой программы «Модернизация транспортной системы России (2002 - 2010 годы)» предотвращено закрытие ряда основных аэродромов. Однако несмотря на это, в состоянии авиатранспортной инфраструктуры и отечественной гражданской авиации в целом прослеживаются негативные тенденции, которые указывают на возможность снижения ее конкурентоспособности и экономической эффективности. Необходимость разработки подпрограммы вытекает из результатов анализа текущего состояния гражданской авиации, его соответствия целям и задачам развития авиатранспортной системы, а также из объективно сложившихся условий развития авиатранспортного рынка и приоритетов Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2021 года в части воздушного транспорта.

Основными причинами возникновения проблем являются высокий износ наземной авиационной инфраструктуры и неудовлетворительное состояние парка воздушных судов, что негативно влияет на экономическую эффективность перевозок и безопасность полетов.

Около 70% взлетно-посадочных полос с искусственными покрытиями было построено более 20 лет назад, что обуславливает высокий уровень их физического и морального износа. Инфраструктура аэропортов во многих случаях не обеспечивает эксплуатацию современных типов воздушных судов. Многие субъекты Российской Федерации практически полностью лишились как сети местных авиалиний, так и аэродромов местных воздушных линий. С 1992 года резко сократилось количество аэродромов на территории России (с 1302 до 227 по состоянию на 10.09.2018).

За последние годы был существенно деформирован рынок авиаперевозок. Доля аэропортов Московского авиационного узла в общем

объеме авиаперевозок на территории Российской Федерации возросла за указанный период с 35 до 72%. Такое перераспределение пассажиропотоков происходит при потенциальной концентрации пассажиро- и грузопотоков страны в крупнейших узловых аэропортах и не позволяет Российской Федерации использовать в полной мере транзитно-трансферный потенциал страны.

Значительными проблемами в области обеспечения эффективного функционирования воздушного транспорта и безопасности полетов являются нарастающий дефицит кадров квалифицированного летного состава и наземного авиационного персонала, несоответствие материально-технической базы учебных заведений и медицинского центра гражданской авиации требованиям Международной организации гражданской авиации.

Результаты расследований авиакатастроф говорят о том, что их причиной зачастую являются ошибки экипажа и персонала. Такая ситуация сложилась из-за сокращения объема подготовки, количества часов тренировочных полетов и недостаточного количества тренажеров, которые используются для подготовки экипажей.

В связи с этим необходимо участие государства в решении стратегических задач развития авиатранспортного комплекса.

При подготовке подпрограммы были проанализированы и сравнивались 2 варианта решения указанных проблем: при первом варианте предусматривалась самостоятельная реализация отдельных проектов, при втором - решение проблем с применением программно-целевого метода, позволяющего обеспечить координацию усилий транспортных организаций, частных инвесторов и государства. Предпочтение было отдано второму варианту.

Успех реализации крупных инвестиционных проектов по развитию транспортной инфраструктуры напрямую зависит от адекватной организационной и ресурсной обеспеченности. При этом конечные результаты, связанные с ускорением темпов строительства транспортных

инфраструктурных объектов, увеличением транспортных потоков, формированием дополнительных бюджетных поступлений за счет увеличения налоговой базы и объема перевозок, обеспечивают высокую бюджетную эффективность подпрограммы.

Приоритетными задачами Подпрограммы являются:

- обеспечение развития сети внутрироссийских узловых аэропортов;
- обеспечение развития региональных сетей аэропортов;
- обеспечение развития сети крупных международных узловых аэропортов;
- обновление парка воздушных судов авиаперевозчиков Российской Федерации;
- обеспечение защиты авиатранспортной системы от актов незаконного вмешательства в ее деятельность;
- обеспечение развития учебных заведений и центров подготовки персонала гражданской авиации;
- обеспечение развития медицинского центра гражданской авиации (ЦКБ ГА)

В данной работе мы рассмотрим итоги реализации подпрограммы за 2019 и 2020 год.

Таблица 1

Основные показатели за 2019-2020 годы

№	Показатель-индикатор	2019 год		2020 год	
		План	Факт	План	Факт
1	Авиационная подвижность населения (на 1 жителя в год) (пасс-км)	1307	1469,1	1358	1635

2	Пассажирооборот на международных воздушных линиях (млрд. пасс.км)	95,2	102,17	97,2	133,8
3	Количество введенных в эксплуатацию после реконструкции взлетно-посадочных полос во внутрироссийских узловых аэропортах (ед)	4	4	2	2
4	Обновление парка воздушных судов (самолетов) (ед.)	37	133	13	93
5	Средняя величина налета воздушных судов на 1 инцидент, произошедший по причинам, связанным с аэронавигационным обслуживанием, с начала реализации Программы	9,6 x 10 ⁴	19,1 x 10 ⁴	9,7 x 10 ⁴	18,3 x 10 ⁴
6	Уровень охвата территории Российской Федерации поисково-спасательным обеспечением полетов	78%	78%	78%	78%
7	Количество пассажиров, перевезенных воздушными судами местных авиалиний (млрд. пасс. км)	2,524	1,746	2,576	1,775
8	Количество введенных в эксплуатацию после реконструкции взлетно-посадочных полос на крупных международных узловых аэропортах (ед.)	2	1	4	2

Рассмотрев, плановые и фактические показатели, можно сделать вывод о позитивной динамике развития, авиационной инфраструктуры. По показателям 1,2,4,5 (таблица 1) наблюдается существенное перевыполнение плановых значений. По показателям 3 и 6 наблюдается выполнение плана без негативных тенденций. По показателям 7 и 8 наблюдаются негативные тенденции в виде невыполнения плановых значений. Рассмотрим эти показатели и причины проблем подробнее.

Показатель «Количество пассажиров, перевезенных воздушными судами местных авиалиний» в оба рассматриваемых периода не выходит даже близко к плановому значению, хотя если сравнивать фактические значения рассматриваемых периодов, заметен небольшой рост. Согласно отчету за 2020 год Министерства транспорта приводит следующие причины, вследствие которых наблюдаются проблемы по данному показателю:

- высокая себестоимость местных авиаперевозок
- высокие цены на авиатопливо.
- расходы на эксплуатацию (лизинг) воздушных судов иностранного производства, за счет которых происходит переоснащение парка российских авиакомпаний.
- издержки на содержание инфраструктуры аэропортов.
- дополнительные требованиями к воздушным судам по оснащению системами обеспечения безопасности полетов.

Показатель «Количество введенных в эксплуатацию после реконструкции взлетно-посадочных полос на крупных международных узловых аэропортах» в оба рассматриваемых периода наблюдается невыполнение планового значения. В 2019 году вторая плановая единица не была введена в эксплуатацию в связи с некачественной работой подрядной организации АО «Строительное управление № 1», из чего следует, что необходимо уделить особое внимание подбору подрядных организаций по осуществлению работ по оборудованию ВПП. В 2020 году введение

эксплуатацию полос в Калининграде и Самаре не произошло в связи с поздним получением разрешения Ростехнадзора.

Подводя итог выполнения программы, можно отметить, что авиатранспорт стал для населения намного доступнее, и происходит активная модернизация парка воздушных судов, но необходимо уделить особое внимание выбору подрядных организаций при привлечении их к работе на таких стратегических объектах как аэродромы и аэропорты. Также следует уделить особое внимание местным воздушным линиям, так как это не менее важная составляющая авиаперевозок, чем линейные маршруты, необходимо проработать возможность субсидирования авиакомпаний выполняющих полеты по местным воздушным линиям и обратить внимание на оснащение воздушных судов и состояние инфраструктуры малых аэродромов. В целом подпрограмма «Гражданская Авиация» целевой программы показывает, хорошие результаты реализации своих целей и задач.

Использованные источники:

1. Официальный сайт Федерального казенного учреждения «Дирекция государственного заказчика по реализации федеральной целевой программы «Модернизация транспортной системы России». Статья «Итоги реализации федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы в России (2010-2021 годы)».

<http://ppp-transport.ru/ru/o-fcp/itogi-realizacii-federalnoj-celevoj-programmy/>

2. Основные итоги реализации федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы в России (2010-2021 годы) за 2019 год».

http://ppp-transport.ru/mod_files/es_files/rts_2016.pdf

3. Основные итоги реализации федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы в России (2010-2021 годы) за 2020 год».

<http://ppp-transport.ru/ftpgetfile.php?id=523>

4. Отчет Росавиации за 2020 год.

<https://www.aex.ru/docs/4/2018/4/5/2743/>

5. Официальный сайт Правительства Российской Федерации. Статья «Воздушный транспорт: некоторые важные результаты и показатели 2020 года».

<http://government.ru/info/32044/>