

▶ Развитие наземной инфраструктуры для малой авиации в СФО

использование малой авиации
как элемента тур. продукта

Андрей Крамаренко
Высшая школа экономики (ВШЭ)



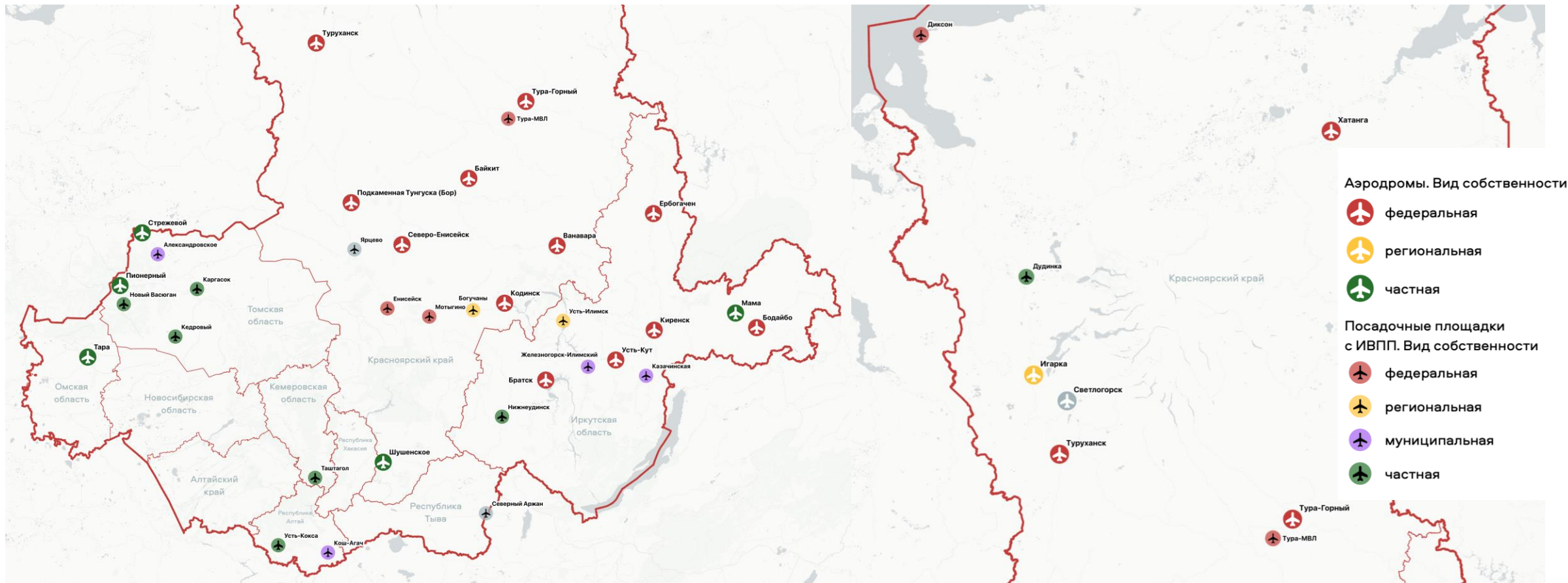
В СФО матрица «инфраструктура / форма собственности» заполнена на 75%

в остальной России она заполнена на 100%

	<i>федеральная</i>	<i>региональная</i>	<i>муниципальная</i>	<i>частная</i>
<i>аэродромы</i>	●	●	●	●
<i>ПП с жесткой ИВПП</i>	●	●	●	●
<i>ПП с ГВПП</i>	●	●	●	●
<i>вертодромы, вертолетные ПП</i>	●	●	●	●

Объекты инфраструктуры малой авиации в СФО по формам собственности

на карте – все аэродромы и все посадочные площадки с ИВПП, куда выполняются регулярные перевозки



Трансформация матрицы владения инфраструктурой: от хаоса к порядку

развитие малой авиации не «убежит вперед» от её инфраструктуры



	<i>федеральная</i>	<i>региональная</i>	<i>муниципальная</i>	<i>частная</i>
<i>аэродромы</i>	●	●	●	●
<i>ПП с жесткой ИВПП</i>	●	●	●	●
<i>ПП с ГВПП</i>	●	●	●	●
<i>вертодромы, вертолетные ПП</i>	●	●	●	●

- ▶ **Ключевой принцип:** собственник объекта инфраструктуры должен иметь ресурс решить три задачи:
- наиболее эффективное управление [в т.ч. передача в аренду],
 - содержание в нормативном состоянии,
 - инвестиции в развитие

Структура издержек по двум почти идентичным аэропортам местных ВЛ

вводные условия:

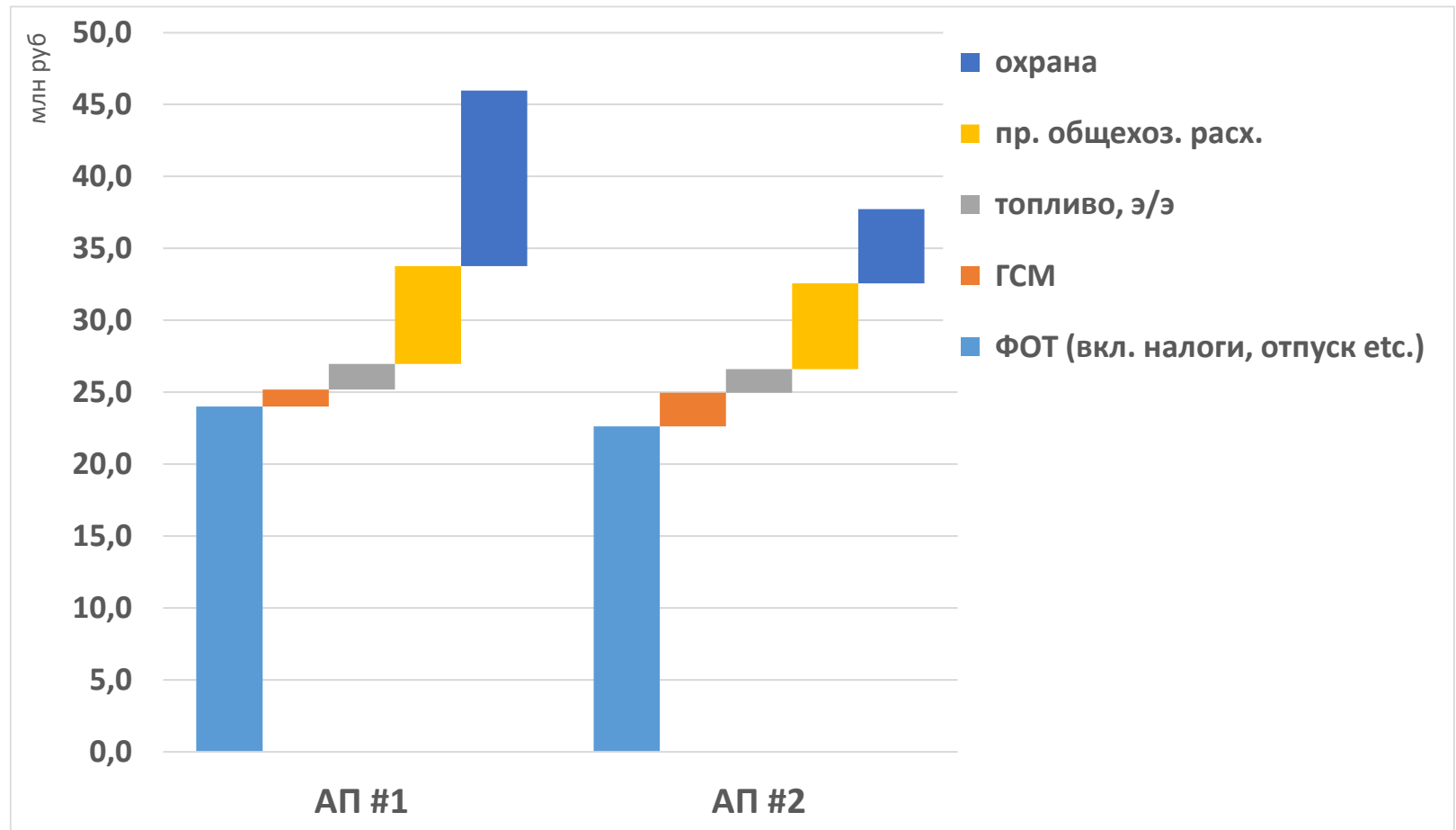
- один регион, один оператор
- сопоставимая инфраструктура (ИВПП, АВК)
- только операционные затраты: искл. сарех (их немного) и амортизация;
- исключены разовые расходы

результат:

- идентичные объем и структура издержек, искл. охрану объектов;
- ФОТ составляет 75-80% издержек

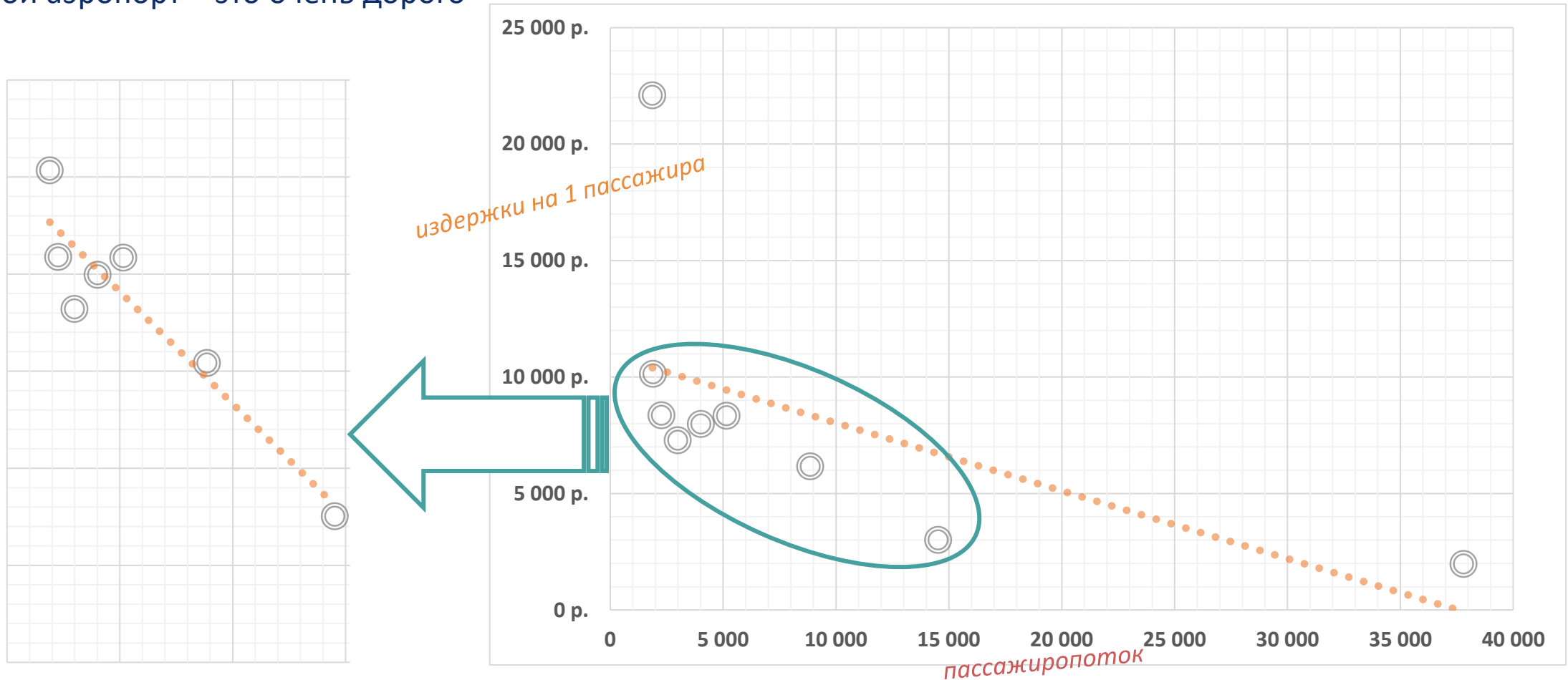
а в чем разница?

- пассажиропоток АП #1 почти в пять раз выше, чем АП #2



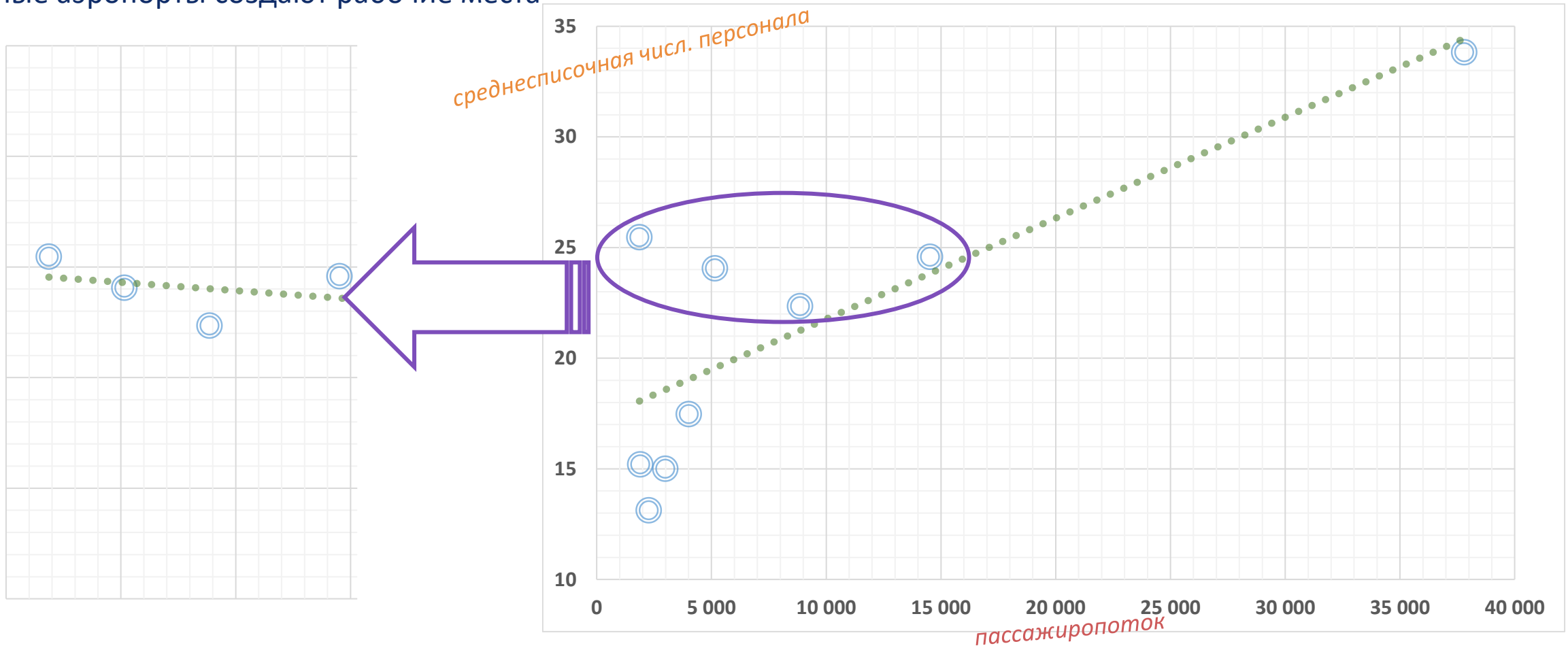
Издержки малых аэропортов фиксированные и не зависят от пассажиропотока

небольшой аэропорт – это очень дорого



Издержки малых аэропортов фиксированные и не зависят от пассажиропотока

малые аэропорты создают рабочие места





Издержки и субсидии в зависимости от типа инфраструктуры и ВС

реальный маршрут ≈300 км, посадочная площадка, ИВПП 1100 м, спец. тариф 2500 руб.

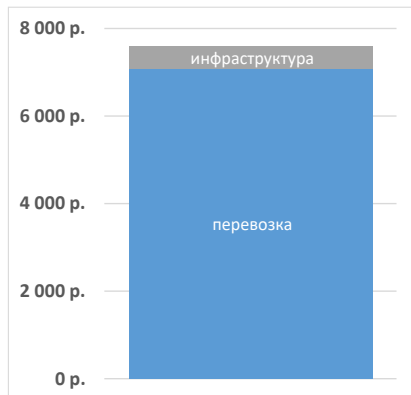
7600 руб.

L-410

7 рейсов в неделю

9900 пасс. в год

субсидия **50,4 млн руб.** в год



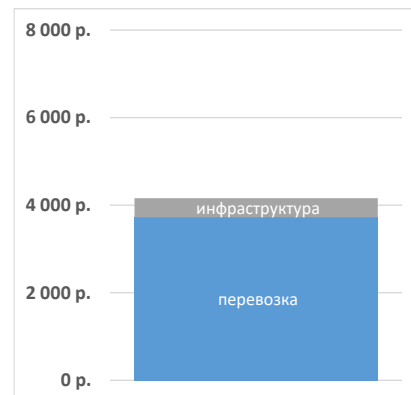
4200 руб.

Ан-24

3 рейса в неделю

12 000 пасс. в год

субсидия **19,9 млн руб.** в год



6200 руб.

Ан-24 (перевод в статус аэродрома)

3 рейса в неделю

12 000 пасс. в год

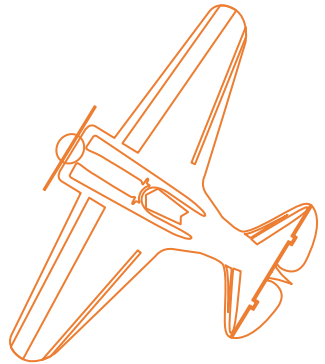
субсидия **44,7 млн руб.** в год



≈ 110 млн руб.

- продление ИВПП (асфальт) на 500 м
- новый перрон
- служебно-произв. здание на 50 пасс.
- периметровое ограждение

Меры по развитию инфраструктуры и перевозок малой авиации в СФО



- рабочая классификация маршрутов, приоритетное субсидирование маршрутов жизнеобеспечения, в т.ч. сезонных;
- субсидирование туристических маршрутов на принципе [частичной?] возвратности субсидий за счет новых налоговых доходов;
- внедрение инструментов многолетних [не менее трех-пяти лет] PSO-контрактов с проведением конкурсов по пулам маршрутов;
- объединение разрозненных аэродромов местных ВЛ и посадочных площадок с ИВПП в новое ФКП [или присоединение к действующему];
- обеспечение возвратности частных инвестиций в инфраструктуру на основе многолетних контрактов (в т.ч. с механизмом take-or-pay);
- повышение «вверх» границы посадочной площадки с «19 / 1100 м» до «50 / 1500 м» [возможно, с ограничением по реактивным ВС]