

Развитие авиатранспортного потенциала ЕврАзЭС

А.И. Забоев, А.М. Абсаметова

Александр Игоревич Забоев – к.э.н., заведующий отделом Федерального государственного унитарного предприятия «Научный центр по комплексным транспортным проблемам Минтранса России». Специализируется в области экономики транспорта, внешнеэкономических связей и торговли. Имеет опыт в анализе проектов по развитию транспортной инфраструктуры. Участвовал в разработке планов развития транспортной политики, а также международных программ сотрудничества в области транспорта.

Электронная почта: alex.zaboev@mail.ru

Абсаметова Айгуль Малисовна – к.э.н., старший специалист отдела экономического анализа и консалтинга Аналитического управления ЕАБР. Магистр управления Эдинбургского университета (Великобритания). Закончила аспирантуру Казахского национального технического университета им. К.Сатпаева. Имеет ряд публикаций на тему налогообложения нефтегазового сектора Казахстана.

Электронная почта: absametova_am@eabr.org

Цель данной статьи – исследование процессов экономического сотрудничества в сфере гражданской авиации государств – членов ЕврАзЭС. В исследовании дана характеристика современного состояния гражданской авиации и оценка проблем развития авиаперевозок на направлении Азия – Европа. Также рассмотрены перспективы развития отрасли с акцентом на сферу грузовых авиаперевозок и вопросы дальнейшего сотрудничества в области гражданской авиации в рамках ЕврАзЭС с учетом формирования Единого транспортного пространства (ЕТП), Таможенного союза (ТС) и Единого экономического пространства (ЕЭП). Материал подготовлен на основе отраслевого обзора Евразийского банка развития (ЕАБР) №13 «Развитие авиатранспортного потенциала ЕврАзЭС».

Статья структурирована следующим образом. В начале мы акцентируем внимание на актуальности развития авиатранспортного потенциала, а также на современном состоянии и перспективах развития рынка авиатранспортных услуг. Далее мы выделяем проблемы

расширения грузовых авиаперевозок и анализируем перспективы сотрудничества между государствами – членами ЕврАзЭС в авиационной отрасли.

Введение

В условиях глобализации мировой экономики гражданская авиация играет все более значимую роль и позволяет расширить возможности доступа на мировые рынки для государств – членов ЕврАзЭС. Авиатранспорт имеет особое значение для решения социально-экономических проблем и повышения качества жизни населения, особенно в регионах, лишенных средств наземного транспорта.

На протяжении последних десятилетий роль гражданской авиации в мировой экономике устойчиво росла. Ежегодно по воздуху перевозится 2.5 млрд пассажиров (около 40% населения планеты), 46 млн тонн грузов и почты. Коммерческие авиаперелеты осуществляются с использованием 25 тыс. воздушных судов максимальной взлетной массой более 9 тонн. В настоящее время в мире насчитывается приблизительно 40 тыс. гражданских аэропортов, из которых более 1000 используется для полетов по международным воздушным трассам.

Порядка 8% мирового валового внутреннего продукта (или около \$3 трлн) приходится на долю авиационной отрасли. Еще больший вклад в мировой валовой внутренний продукт (ВВП) гражданская авиация вносит через мультипликативный эффект на другие сектора экономики.

За последние 20 лет грузооборот международного воздушного транспорта возрос в 2.5 раза и достиг величины в 167 млрд тоннокилометров, из которых 90% приходится на регулярные авиалинии (по информации Boeing Corporation, 2010). Компания Boeing прогнозирует трехкратный рост международных авиаперевозок до 2029 года со среднегодовым темпом 5.9%.

В рамках ЕврАзЭС придается большое значение развитию гражданской авиации как элементу Единого транспортного пространства Сообщества. В январе 2008 года решением 20-го заседания Межгосударственного совета ЕврАзЭС на уровне глав правительств была утверждена Концепция формирования ЕТП ЕврАзЭС. Приоритеты, зафиксированные в концепции, – формирование общего рынка транспортных услуг, совершенствование транспортной инфраструктуры, техники и технологии перевозок пассажиров и грузов, а также реализация совокупного транзитного потенциала – в полной мере относятся к гражданской авиации.

Безусловным достижением стран Сообщества в области гражданской авиации является сохранение и использование гармонизированных норм, авиационных правил и процедур (например, в области летной годности воздушных судов, годности к эксплуатации аэродромов и оборудования аэродромов, а также воздушных трасс, расследования авиационных происшествий). Это стало возможным благодаря последовательному выполнению положений Соглашения о гражданской авиации и об использо-

вании воздушного пространства, заключенного в 1991 году, сторонами которого являются все государства – члены ЕврАзЭС.

Вместе с тем интеграционные процессы в рамках Сообщества пока не затронули целый ряд аспектов функционирования гражданской авиации, в том числе в области развития авиаперевозок грузов и реализации транзитного потенциала.

Международный опыт показывает, что интеграции авиатранспортных систем сторон и вопросам построения общего рынка авиатранспортных услуг уделяется пристальное внимание. Тот же опыт свидетельствует, что взаимовыгодное сотрудничество властей, авиаперевозчиков и других поставщиков авиатранспортных услуг осуществляется постепенно. В первую очередь интеграционные процессы затрагивают сферу грузовых перевозок.

Актуальность развития авиатранспортного потенциала

Внешнеторговый оборот государств – членов ЕврАзЭС превысил в 2010 году \$780 млрд, увеличившись по сравнению с 2000-м более чем в 4.6 раза, в том числе экспорт товаров увеличился в 4 раза, импорт – в 6.2 раза. Объем взаимной торговли республик Сообщества в 2010 году составил \$47 млрд, это примерно 10% от совокупного экспорта товаров государств – членов ЕврАзЭС и 16% их импорта (ЕАБР, 2011).

Таблица 1
Корреспонденция взаимных внешнеторговых перевозок грузов между государствами – членами ЕврАзЭС в 2010 году (млн тонн)

Государства	Беларусь	Казахстан	Кыргызстан	Россия	Таджикистан	Итого экспорт
Беларусь		0.2	0.1	6	0.1	6.4
Казахстан	0.7		2.4	29.4	1	33.5
Кыргызстан	0	0.3		0.2	0.1	0.6
Россия	7.9	6	1.4		1.4	16.7
Таджикистан	0	0.06	0.04	0.2		0.3
Итого импорт	8.6	6.6	3.9	35.8	2.6	57.5

Источник: ЕАБР, 2011

Чистый транзит третьих стран по территории ЕТП ЕврАзЭС в 2010 году (всеми видами транспорта за исключением водного и трубопроводного) оценивался в 5 млн тонн грузов и концентрировался на трех главных направлениях: Восточная и Юго-Восточная Азия (включая Китай) – Европа, Центральная Азия (Афганистан, Туркменистан, Узбекистан) – Европа, страны Черноморского бассейна (Украина, Турция и другие) – страны Балтии и Северной Европы (см. таблицу 2).

Таблица 2
Прогноз грузопотоков, обслуживаемых автомобильным и железнодорожным транспортом, по территории ЕврАзЭС на 2015–2020 годы (млн тонн)

	2000	2005	2010	2015 (прогноз)		2020 (прогноз)	
				консерв.	оптим.	консерв.	оптим.
Между государствами – членами ЕврАзЭС	23.4	45.9	57.6	70	90	80	120
Транзит третьих стран по территории ЕврАзЭС	1	2	5	7	10	10	15

Источник: ЕАБР, 2011

В общем объеме грузовых перевозок государств Сообщества гражданская авиация играет пока малозаметную роль (см. таблицу 3). Объем грузовых авиаперевозок между государствами – участниками ЕврАзЭС в 2010 году оценивается в 0.015 млн тонн, или 0.03% (без учета трубопроводного транспорта).

Таблица 3
Корреспонденция взаимных воздушных перевозок грузов и почты на регулярных и нерегулярных авиалиниях между государствами – членами ЕврАзЭС в 2010 году (тонны)

Государства	Беларусь	Казахстан	Кыргызстан	Россия	Таджикистан	Итого экспорт
Беларусь		н.д.	н.д.	н.д.	н.д.	н.д.
Казахстан	н.д.		13	1458	5	н.д.
Кыргызстан	н.д.	н.д.		746	11	н.д.
Россия	53	5388	2386		653	н.д.
Таджикистан	н.д.	79	8	1274		н.д.
Итого импорт	н.д.	н.д.	н.д.	н.д.	н.д.	н.д.

Источник:
Межгосударственный авиационный комитет

Примечание:
н.д. – нет данных

В то же время через воздушное пространство государств – членов ЕврАзЭС национальными и иностранными авиакомпаниями перевозится порядка 0.4 млн тонн транзитных грузов (с транзитной посадкой в международных аэропортах, расположенных в странах Сообщества). Помимо этого, по данным корпорации Boeing (2010), дополнительно в 3 млн тонн оценивается транзитный грузопоток, осуществляемый между странами Азии и Европы, через воздушное пространство стран Сообщества традиционными пассажирскими авиакомпаниями (в грузовых отсеках пассажирских самолетов), грузовыми авиакомпаниями и авиакомпаниями экспресс-доставки.

На долю воздушного транспорта приходится порядка 3% в весовом выражении и до 15% в стоимостном выражении от общего объема перевозок грузов на направлении Европа – Азия. В последние 20 лет эта доля неуклонно растет, темпы прироста грузовых авиаперевозок на данном направлении существенно превышают аналогичные темпы прироста пассажирских авиаперевозок.

Воздушный транспорт при перевозке грузов между Европой и Азией обладает неоспоримыми преимуществами:

- самая высокая скорость доставки (несколько часов);
- возможность доставки из точки в точку;
- высокое качество перевозок (точность, сохранность, безопасность).

Значительное внимание уделяется вопросам сокращения времени наземной обработки грузов, которое нередко достигает 90–93% общего времени доставки грузов до потребителей.

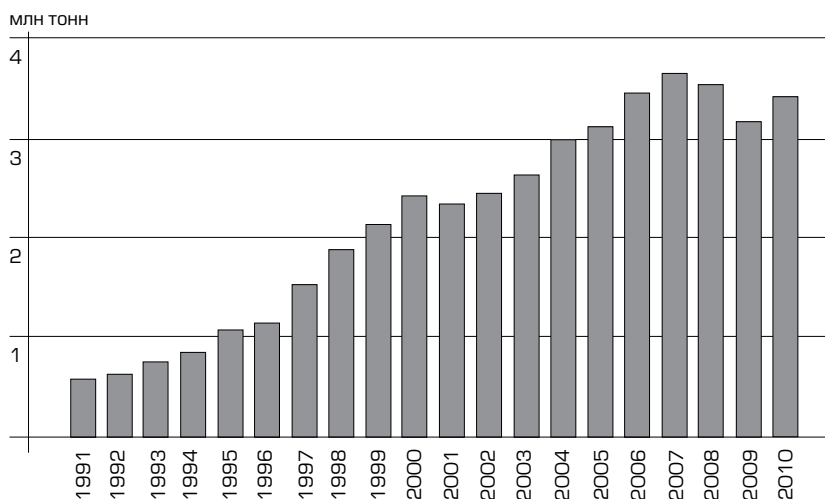
Привлечение транзитных грузопотоков, следующих в направлениях Европа – Азия, на авиатрассы, проходящие через воздушное пространство ЕврАзЭС, весьма актуально по трем главным причинам:

1. Получение дополнительных аэронавигационных сборов за транзитные пролеты, что позволит совершенствовать инфраструктуру ОВД и ОрВД в государствах – членах ЕврАзЭС.
2. Увеличение числа технических посадок воздушных судов в аэропортах Сообщества не только станет стимулом развития аэродромной и аэропортовой инфраструктуры, но и будет вести к увеличению числа рабочих мест и получению мультипликативного эффекта в других секторах экономики (топливообеспечение, техническое обслуживание).
3. Увеличение числа коммерческих посадок воздушных судов позволит развивать логистические схемы доставки грузов в Евразии, повысить скорость доставки грузов до потребителей в государствах ЕврАзЭС, а также расширить возможности для экспортеров по доступу их товаров на крупнейшие мировые рынки. Развитие грузовых авиаперевозок между Европой и Азией с коммерческими посадками в аэропортах стран Сообщества будет создавать максимальный мультипликативный эффект как для транспортных систем, так и для других секторов экономики.

Несмотря на экономические рецессии 1997 и 2001 годов, а также глобальный экономический кризис 2008–2009-го, объемы авиаперевозок грузов между Европой и Азией росли со среднегодовым темпом в 9.8% и достигли в 2009 году 3.2 млн тонн. В 2010-м объем грузовых авиаперевозок на этом направлении оценивается в 3.7 млн тонн (см. рисунок 1).

Рисунок 1
Динамика
авиационных
перевозок грузов
между Европой
и Азией в 1991–
2010 годах
(млн тонн)

Источник: Boeing
Corporation, 2010



На направление Европа – Азия в настоящее время приходится 19.3% мирового грузооборота коммерческой гражданской авиации и 9.2% объема перевезенных по воздуху грузов (в тоннах). Направление Европа – Азия рассматривается как одно из самых привлекательных для авиатранспортного бизнеса.

Оптимальное соотношение трех факторов (цена/качество/сроки доставки) позволяет привлечь часть грузопотока с морского транспорта, являю-

щегося основным при осуществлении перевозок грузов между Европой и Азией.

Современное состояние и перспективы развития рынка авиатранспортных услуг

Первое десятилетие XXI века характеризовалось устойчивым ростом объема пассажирских и грузовых авиаперевозок в государствах – членах ЕврАзЭС. Этому способствовали рост реальных располагаемых доходов населения, расширение спроса на перевозки авиатранспортабельных грузов как в странах Сообщества, так и между ведущими мировыми рынками (Европа и Азия).

Несмотря на спад авиаперевозок в 2008–2009 годах, вызванный последствиями глобального экономического кризиса, во всех государствах – членах ЕврАзЭС с 2010 года рынок авиаперевозок постепенно восстанавливает утраченные позиции.



Затраты авиаперевозчиков на приобретение топлива являются одной из крупнейших статей расходов, непосредственно влияющей на тарифы. Рост тарифов на пассажирские и грузовые авиаперевозки, начавшийся вслед за эскалацией цен на нефть, станет в ближайшей перспективе сдерживающим фактором для развития гражданской авиации в государствах ЕврАзЭС.

Развитие гражданской авиации в Евразийском экономическом сообществе связано с общими тенденциями международной гражданской авиации и обусловлено общемировыми социально-экономическими, политическими и другими факторами. В 2010 году мировой пассажирооборот на регулярных авиалиниях государств – членов ИКАО (Международная организация гражданской авиации) превысил 4.5 трлн пасс.-км, увеличившись

на 7.3% по сравнению с 2009 годом, а приведенный тоннокилометраж составил 523.3 млрд (рост на 3.8%)

На гражданскую авиацию государств – членов ЕврАзЭС в 2010 году приходилось 3.6% от общего тоннокилометража мировой гражданской авиации. Удельный вес гражданской авиации Сообщества возрос за последние пять лет в полтора раза (см. таблицу 4).

Таблица 4

Приведенный тоннокилометраж ГА государств – членов ЕврАзЭС и ИКАО в 2005–2010 годах (млрд приведенных тонно-км)

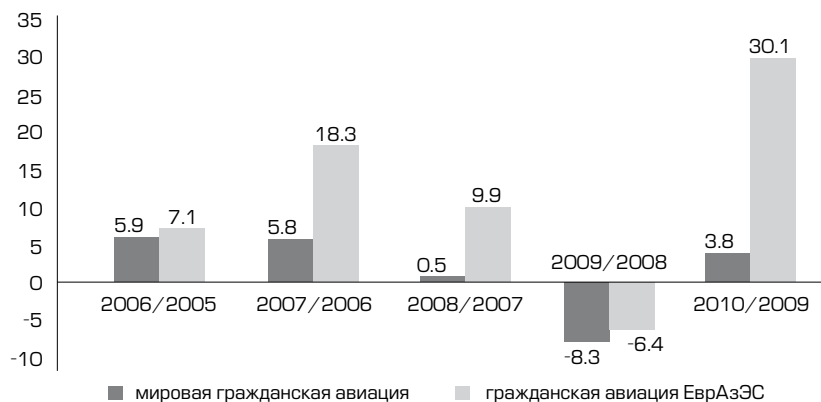
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2010/2005 (%)
Государства – члены ИКАО	487.9	516.7	546.7	549.7	504.1	523.3	107.3
Государства – члены ЕврАзЭС	11.2	12	14.2	15.6	14.6	19	169.6
Удельный вес ЕврАзЭС (%)	2.3	2.3	2.6	2.8	2.9	3.6	+1.5%

Источники: ИКАО, Межгосударственный авиационный комитет

За последние пять лет темпы прироста приведенного тоннокилометража в государствах – членах ЕврАзЭС были выше, чем в целом по международной гражданской авиации, представленной 189 государствами – членами ИКАО (см. рисунок 3).

Рисунок 3

Ежегодные темпы прироста приведенного тоннокилометража мировой гражданской авиации и ЕврАзЭС в 2005–2010 годах (%)



Источники: ИКАО, Межгосударственный авиационный комитет

В 2010 году гражданской авиацией государств Сообщества было перевезено свыше 964 тыс. тонн грузов и почты. За последние 10 лет объем этих авиаперевозок вырос на 69%. Наибольшее увеличение объема перевозок и грузов наблюдалось в Беларуси (почти в четыре раза). Вместе с тем в Кыргызстане в 2010 году зафиксировано сокращение объемов перевозок грузов (почти в три раза по сравнению с 2000-м). Более 96% от общего объема перевозок приходится на Российскую Федерацию (см. таблицу 5).

В настоящее время 71.4% всего объема перевозок грузов и почты в ЕврАзЭС выполняется регулярными рейсами. В Казахстане, Кыргызстане и Таджикистане эта доля превышает 90%. И только в Беларуси преобла-

	2000	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2010/2000 (%)
Беларусь	4.4	14.5	25.7	20.8	17.8	22	17.48	397.3
Казахстан	13.8	20.7	16.5	25.7	17.6	15.8	17.2	124.6
Кыргызстан	2.9	1.4	0.7	0.6	0.9	0.8	1	34.5
Россия	546.6	628.9	640.3	732.2	779.4	712.2	926.4	169.5
Таджикистан	2	3.7	2.4	2.1	2.5	2.2	2.2	110
Итого по ЕврАзЭС	569.7	669.2	685.6	781.4	818.2	737.2	964.3	169.3

Таблица 5
Динамика авиаперевозок грузов и почты в ЕврАзЭС в 2000–2010 годах на внутренних и международных авиалиниях (тыс. тонн)

Источник: Межгосударственный авиационный комитет

дают чартерные грузовые перевозки, на долю которых в 2010 году пришлось 91.4% от общего объема (см. рисунок 4).



Рисунок 4
Удельный вес регулярных и нерегулярных авиалиний в общем объеме грузов и почты, перевезенных ГА ЕврАзЭС в 2010 году (%)

Источник: Межгосударственный авиационный комитет

Опережающий рост перевозок грузов на регулярных авиалиниях вызван, с одной стороны, ужесточением требований к чартерным перевозчикам грузов, а с другой – расширением участия отдельных авиакомпаний государств Сообщества в выполнении регулярных грузовых программ, в частности на маршрутах Европа – Азия.

В международном сообщении в целом по ЕврАзЭС было перевезено 693 тыс. тонн грузов и почты (71.9% от общего объема), а во внутреннем

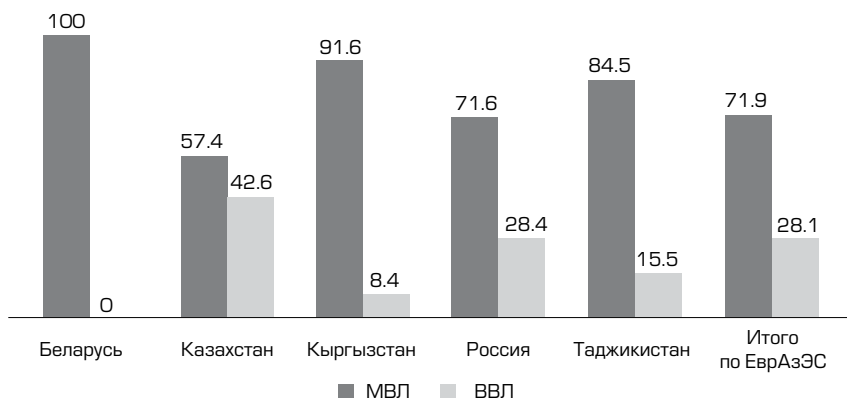


Рисунок 5
Удельный вес международных и внутренних авиалиний в общем объеме грузов и почты, перевезенных ГА ЕврАзЭС в 2010 году (%)

Источник: Межгосударственный авиационный комитет

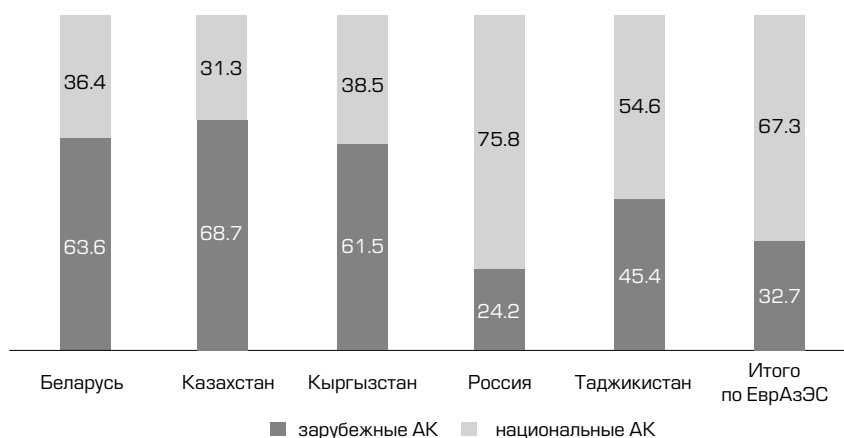
– 271 тыс. тонн (28.1%). В Беларуси грузы и почта перевозятся воздушным транспортом только в международном сообщении (см. рисунок 5). Внутренние перевозки грузов и почты более развиты в России (28.4% от общего объема) и Казахстане (42.6%).

Удельный вес иностранных авиакомпаний в отправлениях грузов и почты из международных аэропортов Сообщества составил в 2010 году 32.7%. Лишь в России менее 25% всех отправок грузов и почты приходится на иностранные авиакомпании. В остальных государствах – членах ЕврАзЭС их удельный вес значительно выше: в Беларуси – 63.6%, в Казахстане – 68.7%, в Кыргызстане – 61.5%, в Таджикистане – 45.4% (см. рисунок 6).

Рисунок 6

Участие национальных и зарубежных авиакомпаний в отправлениях грузов и почты в международном сообщении из аэропортов ЕврАзЭС в 2010 году (%)

Источник: Межгосударственный авиационный комитет



С 2000 года грузооборот гражданской авиации государств Сообщества возрос на 76.1%. Наиболее значительный рост грузооборота был в Беларуси (в 3.3 раза). В Казахстане и Кыргызстане грузооборот гражданской авиации сократился (см. таблицу 6).

Таблица 6

Грузооборот ГА ЕврАзЭС в 2000–2010 годах на внутренних и международных авиалиниях (млн тонно-км)

Источник: Межгосударственный авиационный комитет

	2000	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2010/2000 (%)
Беларусь	18	58.8	91.5	66.3	53.8	48	59.4	330
Казахстан	117.5	81	77.9	42.3	46.5	30	56.3	47.9
Кыргызстан	8.8	4.5	1.4	1.3	2.5	1.8	3.4	38.6
Россия	2600	2830.3	2932.2	3424.3	3691.6	3557.7	4715.4	181.4
Таджикистан	4.3	7.6	9.4	4.8	5.2	5.1	5.4	125.6
Итого по ЕврАзЭС	2748.6	2982.2	3112.4	3539	3799.6	3642.6	4839.9	176.1

Как свидетельствуют данные рисунка 7, эффективность использования парка ВС в авиакомпаниях членов ЕврАзЭС в 2010 году отличается от среднемирового уровня (по показателю использования пассажирских кресел – 77%).

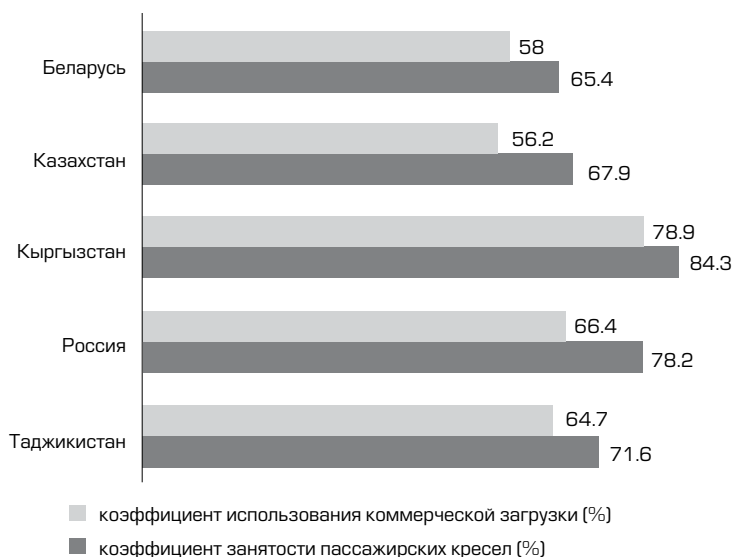


Рисунок 7
Эффективность использования парка воздушных судов ГА ЕврАзЭС в 2010 году

Источник:
Межгосударственный авиационный комитет

Эффективность использования парка ВС существенно варьируется в государствах Сообщества, достигая наибольших значений в Кыргызстане (84.3% по пассажирским и 78.9% – по грузовым перевозкам) и России (78.2% и 66.4% соответственно).

В общей сложности на рынке международных коммерческих авиаперевозок в государствах ЕврАзЭС функционирует свыше 200 национальных и около 100 зарубежных авиакомпаний.

Крупнейшей грузовой авиакомпанией ЕврАзЭС является AirBridge Cargo, входящая в состав группы компаний «Волга-Днепр» и осуществляющая авиаперевозки на воздушных судах Boeing-747F, в том числе на направлениях Европа – Азия. Другой перспективный авиаперевозчик – авиакомпания «Полет», первой начавшая коммерческую эксплуатацию грузового самолета ИЛ-96-400. На пять авиакомпаний – AirBridge Cargo, Аэрофлот, Volga-Dnepr, Polet и Transaero – приходится около 84% всего грузооборота гражданской авиации ЕврАзЭС.

Особенностями развития рынка грузовых авиаперевозок в государствах ЕврАзЭС являются лидерство национальных авиаперевозчиков в области нерегулярных перевозок с использованием рамповых воздушных судов, а также активное расширение доступа иностранных авиакомпаний на рынок экспресс-доставки грузов и почты.

Рынок экспресс-доставки в странах Сообщества представлен компаниями так называемой «большой четверки» (DHL, TNT Express, United Parcel Service, Federal Express), на долю которых приходится более 50% авиаперевозок почты. Лидирует на этом рынке DHL.

На начало 2011 года в государствах ЕврАзЭС функционировало 99 международных аэропортов, 49 (49.5%) из которых имели аэродромы, категорированные по нормам ИКАО (см. таблицу 7).

Таблица 7
Число международных аэропортов и категорированных аэродромов в их составе в ЕврАзЭС

Источник: СНГ (2007)

Примечание:

* Аэродромы, имеющие ИВПП, категорированные по нормам ИКАО

Государство	Общее число международных аэропортов	Категорированные аэродромы *				
		всего	в т.ч. по категориям			
			I	II	IIIa	
Беларусь	7	1	-	1	-	
Казахстан	16	7	4	1	2	
Кыргызстан	2	1	1	-	-	
Россия	72	39	26	10	3	
Таджикистан	2	1	1	-	-	
Итого по ЕврАзЭС	99	49	32	12	5	

Из общего числа международных аэропортов стран Сообщества лишь менее трети способны принимать воздушные суда больших взлетных масс, таких как McDonnell-Douglas MD-11 и Boeing-747 (различных модификаций), которые используются для регулярных грузовых перевозок на дальнемагистральных маршрутах. Такие аэропорты, как Алматы, Астана, Домодедово (Москва), Емельяново (Красноярск), Казань, Кольцово (Екатеринбург), Кневичи (Владивосток), Толмачево (Новосибирск), Шереметьево (Москва), Новый (Хабаровск), по техническим характеристикам их аэродромов и установленного на них светосигнального и радиотехнического оборудования могут претендовать на роль грузовых хабов, расположенных вдоль авиатрасс, связывающих Европу и Азию. В большинстве из указанных аэропортов за период 2005–2011 годы осуществлены масштабные проекты по развитию, модернизации и строительству новой аэродромной инфраструктуры.

Политика государств – членов ЕврАзЭС, направленная на расширение торгово-экономического сотрудничества и снятие барьеров во взаимной торговле, создала реальные предпосылки для дальнейшего роста грузовых авиаперевозок, в том числе транзитных. Однако существующий потенциал, как и возможности международного транзита через территорию Сообщества, используется пока не в полной мере.

Согласно прогнозным оценкам Всемирной торговой организации, роль основного генератора товарных потоков в будущем сохранится за странами Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР), а объем грузопотоков в направлении стран Европы будет динамично расти. В этих условиях максимальные выгоды получают те страны, которые смогут привлечь на свои транспортные коммуникации (включая воздушные трассы) транзитные евроазиатские грузопотоки.

Проблемы развития грузовых авиаперевозок

С учетом общей истории государства – члены ЕврАзЭС имеют схожие проблемы, ограничивающие развитие гражданской авиации. Можно выделить пять групп проблем, которые в той или иной степени препятствуют реализации транзитно-транспортного потенциала Сообщества в сфере грузовых авиаперевозок:

1. Значительный износ основных фондов (объектов аэродромной и аэропортовой инфраструктуры, парка воздушных судов).
2. Незрелость логистических систем в странах региона, в которые могут быть интегрированы грузовые авиаперевозки.
3. Незрелость грузовых авиаперевозчиков в государствах ЕврАзЭС, способных конкурировать в сегменте евроазиатских авиационных грузовых перевозок. В последние два десятилетия существовала тенденция технического и технологического отставания отрасли (низкий технологический уровень оснащенности авиапредприятий, доля затрат на топливо авиакомпаний выше, чем в мире, и другие).
4. Необходимость дальнейшей гармонизации систем ОрВД.
5. Нормативные и правовые проблемы (затрагивающие, главным образом, вопросы доступа на рынок и коммерческие права), которые могут стать барьером в реализации авиатранспортного потенциала стран Сообщества.

Среди указанных проблем основной является несоответствие наземной технической базы современным и перспективным потребностям в области развития грузовых авиасообщений. Лишь несколько аэропортов и входящих в их состав аэродромов могут претендовать на роль современных и конкурентоспособных авиатранспортных узлов.

Функционирование большей части аэропортов связано со следующими ключевыми проблемами (СНГ, 2007):

- высокий возраст аэропортов (в отношении действующих аэропортов средний возраст эксплуатации составляет порядка 50 лет);
- недостаточная техническая оснащенность аэропортов;
- несоответствие наземной производственной базы выполняемым и перспективным объемам транспортной работы, а также типам перспективных ВС;
- неудовлетворительный уровень обслуживания пассажиров и обработки грузов (низкие показатели регулярности полетов, комфорта и другие);
- недостаточное количество аэродромов, категорированных по метеоминимумам¹ ИКАО.

Для интеграции государств – членов ЕврАзЭС в систему международных грузовых авиасообщений и развития авиатранзита необходимо обеспечение высокой регулярности полетов вне зависимости от погодных условий.

¹ Метеорологический минимум (метеоминимум) – минимальное значение высоты нижней границы облаков и горизонтальной видимости, при которых возможно выполнение взлетов, посадок и полетов по маршруту. Метеоминимум устанавливается отдельно для аэродрома, для типа воздушного судна и для пилотов. Для аэродрома метеоминимум может устанавливаться отдельно для разных взлетно-посадочных полос и для разных схем захода на посадку.

Всегодняя эксплуатация на аэродромах становится возможной только при условии соответствия аэродромов и их оборудования уровню требований I, II или III категорий ИКАО.

Категория ВПП	Видимость (м)		Режим управления ВС на аэродроме		
	Вертикальная (высота нижней кромки облаков)	Горизонтальная на ВПП от точки приземления	Пробег по ВПП после касания	Сход с ВПП на РД	Руление по РД к терминалу
I	не менее 60	не менее 800	экипаж	экипаж	экипаж
II	не менее 30	не менее 400	экипаж	экипаж	экипаж
III A	не менее 15	не менее 200	экипаж	экипаж	экипаж
III B	0	не менее 75	автомат	экипаж	экипаж
III C*	0	0	автомат	автомат	автомат

Таблица 8
Категорирование ВПП в соответствии со стандартами и рекомендуемой практикой ИКАО

В настоящее время лишь менее половины аэродромов в государствах ЕврАзЭС категорировано по нормам ИКАО, только пять аэродромов имеют категорию III A и ни одного – категории III B.

Текущее состояние аэродромов стран Сообщества характеризуется следующими параметрами:

Источник:

Евразийский банк развития

Примечание:

* Категория III C ИКАО является наилучшей возможной системой, обеспечивающей инструментальную посадку и автоматическое руление ВС в условиях нулевой видимости. Однако до настоящего времени ни одной взлетной полосе где-либо в мире пока не присвоена категория III C

1. Недостаточная оснащенность аэродромов точными системами захода на посадку и визуальными средствами, обеспечивающими эксплуатацию в сложных метеоусловиях.
2. Выработка большинством ВПП установленных сроков службы с необходимостью проведения мероприятий по капитальному ремонту или реконструкции.
3. Моральный и физический износ светосигнального оборудования и оборудования электроснабжения.
4. Моральный и физический износ большинства радиотехнических средств обеспечения полетов.
5. Эксплуатация аэродромов с использованием большого количества мероприятий, обеспечивающих эквивалентный уровень безопасности полетов (СНГ, 2007).

Появление новых крупногабаритных воздушных судов (Airbus-A-380 всех модификаций, Boeing-747-800) требует проведения работ по реконструкции элементов аэродромов и увеличению несущей способности аэродромных покрытий. В настоящее время только ограниченное количество аэродромов на всем пространстве ЕврАзЭС способно принимать такие самолеты и быть запасными при обеспечении их пролетов по транзитным авиатрассам. Незрелость сети логистических центров приводит к снижению конкурентных преимуществ авиационной доставки грузов, поскольку экономия времени за счет авиаперелета «съедается» затратами на наземную доставку между аэропортом и грузовладельцем. В настоящее время лишь московские аэропорты Шереметьево и Домодедово в большей или меньшей степени интегрированы в логистические цепочки доставки грузов в Евразии. Развитие логистических центров, связанных с

аэропортами, может выступить стимулом к привлечению дополнительных внешнеторговых грузопотоков, следующих между государствами Сообщества и зарубежными странами.

Рынок регулярных грузовых авиасообщений в регионе ЕврАзЭС можно охарактеризовать как неразвитый или находящийся в самом начале развития. Об этом, в частности, свидетельствует такое сравнение: грузооборот лишь одной гонконгской авиакомпании Cathay Pacific в 2010 году был вдвое больше грузооборота всех авиакомпаний государств Сообщества вместе взятых (ATW, 2010; Airline Business, 2010). Основной фактор неконкурентоспособности авиакомпаний стран ЕврАзЭС в сфере грузовых перевозок – отсутствие современных экономичных грузовых воздушных судов (ИЛ-96-400, Boeing-747, MD-11), удовлетворяющих международным стандартам по шуму на местности, эмиссии двигателей и точности навигации. Неразвитость рынка грузовых авиасообщений и отсутствие конкуренции делают авиаперевозку непривлекательной для потенциальных грузоотправителей. А это, в свою очередь, делает малопривлекательным развитие грузового авиабизнеса. Таким образом, проблема во многом вновь упирается в недостаток инвестиций в развитие аэродромной сети.

В сфере ОрВД в государствах – членах ЕврАзЭС должна быть завершена работа по совершенствованию воздушного пространства в планируемых к созданию укрупненных центрах организации воздушного движения, а также внедрению сокращенных интервалов вертикального эшелонирования воздушных судов в воздушном пространстве (RVSM).

Приоритетными задачами технического перевооружения систем ОрВД в регионе ЕврАзЭС являются:

- техническое обеспечение воздушных трасс;
- создание укрупненных центров управления воздушным движением;
- модернизация технического обеспечения полетов воздушных судов в районах аэродромов.

Кроме этого, должно быть введено в эксплуатацию оборудование для организации международных спутниковых каналов между центрами ОрВД в государствах Сообщества, с одной стороны, и в Европе, Америке и Азии – с другой.

Критичными для развития международных грузовых регулярных авиаперевозок в странах ЕврАзЭС и через их воздушное пространство являются также административные (нефизические) барьеры, которые могут быть сведены к трем группам:

1. Барьеры ведения бизнеса (главным образом проявляются в высоких таможенных пошлинах и налогах на приобретаемые, в том числе новые воздушные суда).
2. Барьеры, связанные с процедурами пересечения границ при грузовых авиаперевозках (длительные процедуры таможенной очистки авиа-

грузов и другие формальности в аэропортах республик Сообщества снижают эффект быстрой доставки). Опыт показывает, что время на прохождение формальностей в разы, а иногда в десятки раз больше времени, затрачиваемого на авиаперелет.

3. Регулятивные барьеры по доступу на рынок – в ЕврАзЭС отсутствует эффективный рынок доставки грузов в третьи страны. Это связано с положениями, зафиксированными в двусторонних межправительственных соглашениях о воздушном сообщении, заключенных попарно друг с другом государствами – членами ЕврАзЭС.

Решение большинства указанных проблем находится в компетенции правительств стран Сообщества и зависит от их политической воли. Развитие инфраструктуры требует привлечения инвестиций, в том числе на основе механизма государственно-частного партнерства. Следует привести инфраструктуру аэродромов в соответствие с современными требованиями по приему тяжелых воздушных судов, а также с нормами и рекомендуемой практикой ИКАО. Это позволит создать серьезный импульс для развития внутренних и международных (включая транзитные) перевозок. Авиатранспортный бизнес заинтересован в облегчении процедуры приобретения и замены воздушных судов, а также в упрощении процедур пересечения границ и расширении доступа на зарубежные рынки, в том числе на рынки перевозок между третьими странами.

Перспективы сотрудничества между государствами – членами ЕврАзЭС в авиационной отрасли

В региональном экономическом сотрудничестве транспорт (и гражданская авиация в его составе) является ключевым звеном, без которого не могут быть реализованы в полном объеме зона свободной торговли, Таможенный и экономический союз, а также общий рынок.

Развитие интеграционных объединений способствует увеличению объемов перевозок пассажиров и грузов. К началу XXI века в различных регионах планеты процессы экономической интеграции активно набирали обороты. Сектор гражданской авиации не является исключением, и это нашло отражение в области международного регулирования отрасли, в том числе со стороны ИКАО.

Сотрудничество на многостороннем уровне по развитию международных авиаперевозок, гармонизация коммерческих аспектов на основе модельных соглашений ИКАО о международном воздушном сообщении, а также расширение доступа на рынок должны проходить ускоренными темпами. Также ИКАО поддерживает заключение многосторонних региональных соглашений о воздушном сообщении, которые предусматривают гармонизацию и упрощение владения авиаперевозчиками и контроля их деятельности, обеспечение недискриминационного доступа к рынку и другие важные аспекты.

Помимо расширения взаимного доступа на рынок для авиаперевозчиков, важным направлением сотрудничества стран в области гражданской авиации является снятие ограничений на инвестиции в транспортный сектор.

Транспортные компании могут более свободно инвестировать в развитие бизнеса на территории других государств-членов, покупать доли в уставном капитале авиакомпаний, поглощать их или создавать новые интегрированные структуры.

Еще одно направление региональной интеграции – обеспечение свободного перемещения профессиональной рабочей силы (пилотов), возможность устройства на работу в другом государстве – члене интеграционного объединения (в настоящее время запрет на работу иностранных пилотов зафиксирован в большинстве воздушных кодексов стран Сообщества). Эта политика затрагивает как членов экипажей ВС, так и ключевой персонал авиакомпаний (руководителей, главных бухгалтеров и других).

Концепция формирования ЕТП ЕврАзЭС утверждена решением №374 Межгосударственного совета Сообщества от 25 января 2008 года на уровне глав правительств. В соответствии с концепцией под Единым транспортным пространством понимается совокупность транспортных систем государств – членов ЕврАзЭС для беспрепятственного перемещения пассажиров, багажа, грузов и транспортных средств, обеспечивающая техническую и технологическую совместимость транспортных процессов, гармонизированное законодательство в области транспорта и единые правила конкуренции. ЕТП охватывает деятельность всех видов транспорта и распространяется на поставщиков транспортных и вспомогательных услуг, связанных с организацией перевозок, всех форм собственности вне зависимости от страны учреждения (ЕврАзЭС, 2008).

Таким образом, гражданская авиация априори не исключена из Единого транспортного пространства, а меры по формированию ЕТП в государствах ЕврАзЭС должны затрагивать сферу международных пассажирских и грузовых перевозок.

Раздел 3.1 Концепции формирования ЕТП «Создание общего рынка транспортных услуг», в частности, предусматривает следующие направления создания общего рынка транспортных услуг (ЕврАзЭС, 2008):

1. Предоставление поставщикам транспортных услуг режима не менее благоприятного, чем режим, действующий в отношении аналогичных национальных компаний.
2. Обеспечение свободы транзита при осуществлении международных перевозок пассажиров и грузов.
3. Гармонизация условий перевозок пассажиров и грузов между государствами – членами ЕврАзЭС и третьими странами.
4. Принятие единых подходов к развитию конкуренции и предотвращению недобросовестной конкурентной практики.
5. Взаимное признание сертификатов, дипломов и других документов, регулирующих доступ к транспортной деятельности.

Эти меры соответствуют целям и задачам формирования ТС и ЕЭП ЕврАзЭС. К примеру, Концепция формирования Единого экономического

пространства (ЕЭП, 2003) ставит целью создание условий для стабильного и эффективного развития экономик государств-участников и повышения уровня жизни населения. Основной принцип функционирования ЕЭП – обеспечение свободы перемещения товаров, услуг, капитала и рабочей силы через границы государств-участников.

ЕЭП должно формироваться постепенно, путем повышения уровня интеграции через синхронизацию осуществляемых государствами-участниками преобразований в экономике, совместных мер по проведению согласованной экономической политики, а также через гармонизацию и унификацию законодательства в сфере экономики, торговли и другие направления с учетом общепризнанных норм и принципов международного права, а также опыта и законодательства Евросоюза.

С учетом изложенного первым шагом по формированию ЕТП, Таможенного союза и ЕЭП может стать работа, связанная с определением возможных механизмов сотрудничества в области развития международных грузовых авиаперевозок в рамках ЕврАзЭС, модернизации инфраструктуры и реализации транзитного потенциала.

Дальнейшее развитие сектора грузовых авиаперевозок в рамках ЕврАзЭС должно осуществляться в соответствии с нормами и рекомендуемой практикой ИКАО и с учетом передового опыта и наилучших практик, имеющихся во многих зарубежных странах, успешно реализующих свой авиатранспортный потенциал (ЕС, США, Китай и другие). Ключевые элементы стратегии развития национальных авиатранспортных систем и сферы грузовых авиаперевозок стран Сообщества в соответствии с основными направлениями развития гражданской авиации и мерами по повышению безопасности полетов в государствах – участниках СНГ, одобренными решением Совета глав правительств СНГ от 22 ноября 2007 года, заключаются в:

- создании благоприятных условий для развития авиационных перевозок;
- развитии инфраструктуры аэропортов, аэродромов и их оборудования;
- развитию использования воздушного пространства и организации воздушного движения;
- модернизации флота и совершенствовании технического обслуживания воздушных судов;
- повышении безопасности полетов, защите гражданской авиации от актов незаконного вмешательства;
- совершенствовании системы подготовки и повышения квалификации специалистов гражданской авиации;
- совершенствовании нормативно-правовой базы гражданской авиации.

Важнейшей задачей государств – членов ЕврАзЭС является реализация в полной мере выгодного географического положения региона и использование потенциала транспортной инфраструктуры, включая аэропорты и воздушные трассы, как естественного транзитного моста между Европой и Азией.

Заключение

Основные задачи статьи: исследование современного состояния гражданской авиации государств – членов ЕврАзЭС с акцентом на сферу международных грузовых авиаперевозок, а также выявление основных проблем, препятствующих развитию авиатранспортных связей в Сообществе и реализации его транзитного потенциала.

По итогам проведенного анализа можно сделать следующий вывод: государства, входящие в Сообщество, находятся в стадии формирования Единого транспортного пространства. В общем объеме грузовых перевозок государств – членов ЕврАзЭС гражданская авиация играет пока малозаметную роль. Страны Сообщества обладают значительным транзитным потенциалом. Регион представляет собой естественный кратчайший транспортный мост между Европой и Азией, однако на сегодняшний день его конкурентные преимущества в сфере транзита не реализованы в полной мере.

Литература

ATW (2010) *World Airline Report 2010. Review. Air Transport World*.

Boeing Corporation (2010) *World Air Cargo Forecast 2010-2011*.

ЕАБР (2011) *Перспективы развития инфраструктуры автомобильных и железных дорог, включенных в транспортные маршруты ЕврАзЭС*. Отраслевой обзор. Алматы.

ЕврАзЭС (2008) *Концепция формирования Единого транспортного пространства ЕврАзЭС*. Утверждена решением №374 Межгосударственного совета ЕврАзЭС от 25 января 2008 года – на уровне глав правительств.

ЕЭП (2003) *Концепция формирования Единого экономического пространства*. Приложение к Соглашению о формировании Единого экономического пространства. Ялта. 19 сентября.

СНГ (2007) *Основные направления развития гражданской авиации и меры по повышению безопасности полетов в государствах – участниках СНГ*. Одобрены решением Совета глав правительств СНГ от 22 ноября 2007 года.