

Лишь бы полетели

пассажирские перевозки

Российские власти прилагают немалые усилия для оживления региональных авиаперевозок. Прежде всего финансовые. Средства в виде субсидий направляются компаниям, организующим региональные рейсы и приобретающим для этого воздушные суда на условиях лизинга. Но, как признают и власти, и сами перевозчики, только денежными вливаниями задачу развития авиасообщения внутри России не решить. Поэтому одновременно приходится менять систему подготовки пилотов и техников, чтобы обеспечить отрасль молодыми квалифицированными кадрами.



Правительство РФ приняло так называемую дорожную карту развития авиаперевозок, сообщил премьер-министр Дмитрий Медведев на совещании о положении дел в этой сфере, которое провел в середине марта. По словам выступившего на совещании министра транспорта Максима Соколова, ее реализация позволит увеличить рост объемов перевозок к 2015 году до 45 млн человек год, на региональных маршрутах — до 6-7 млн. При этом количество региональных линий предполагается довести до 1,5 тыс. Таким образом, ожидается рост внутренних регулярных перевозок на 50% к уровню 2012 года, а к 2020 году — в 2,5 раза. Убеждать в необходимости наращивать эти объемы никто не надо. «Межрегиональные перевозки по России развиты пока недостаточно, — констатируют в пресс-службе «Уральских авиалиний», — это подтверждает и тот факт, что большинство перелетов между регионами страны осуществляется через Москву. Например, человек летит из Хабаровска в Москву, а потом из Москвы в Самару».

Обеспечить рост должны мощные финансовые вливания в отрасль. По словам главы правительства, в 2013 году в федеральном бюджете предусмотрено 3,5 млрд руб. для обеспечения авиасообщения Дальнего Востока и Сибири с европейской частью страны. По данным министра Соколова, уже подготовлен проект государственного постановления о правилах субсидирования перевозок на территории четырех федеральных округов, включая Сибирский. «За счет федерального бюджета предусматривается субсидирование 50% среднего тарифа на авиаперевозку всех категорий пассажиров без возрастных ограничений по 32 маршрутам. Мы рассчитываем, что она (программа субсидирования, — «Ъ») потребует примерно 1,3 млрд руб., — рассказал Максим Соколов. По данным окружного информационного центра «Сибирь», в новую субсидируемую сеть в первую очередь войдут маршруты, на которых отсутствует альтернативное сообщение. При этом субсидия составит 34% от стоимости авиабилета. Перевозчики, разумеется, против расширения практики субсидирования не возражают. «Это уже отлаженный механизм субсидирования. Если развивать его дальше, например расширить перечень направлений, то это могло бы способствовать развитию межрегиональных полетов», — отметили в пресс-службе «Уральских авиалиний».

2,1 млрд руб. в 2013 году пойдет на субсидирование авиакомпаниям лизинга примерно 40 самолетов не старше 10 лет и с числом пассажирских мест не более 72. В прошлом году, когда объем субсидий составил 1,5 млрд руб., этой господдержкой воспользовались шесть компаний, включая три сибирские — «КрасАвиа», «Таймыр» и «Томск Авиа» (все, по данным правительства Новосибирской области, в СФРО базируются 26 авиакомпаний, из которых 15 занимаются региональными и местными перевозками). Еще 3 млрд руб. власти потратят на субсидирование федеральных казенных предприятий, созданных на базе ряда аэропортов Крайнего Севера и других удаленных территорий.

Авиаперевозчики давно обращаются за господдержкой для организации региональных маршрутов. Попытки освоить их исключительно собственными силами, а иногда и с помощью властей субъектов федерации не часто приносят успех. В сентябре 2010 года «Томск Авиа» рискнула открыть рейс по маршруту Томск — Новосибирск — Омск — Новосибирск — Томск на 48-местном Ан-24 с частотой три раза в неделю. Билет Томск — Новосибирск стоил около 3 тыс. руб. Маршрут планировалось вывести на уровень рентабельности через три месяца. Но уже в конце марта 2011 года про-

ект пришлось заморозить. Как сообщил тогда коммерческий директор авиакомпании Николай Федоров, «Томск Авиа» получила убыток в 25 млн руб. Средняя загрузка рейсов составила 14-15 человек.

В декабре 2010 года иркутская «Ангара», входящая в группу «Истланд», начала дважды в неделю выполнять рейсы из Новосибирска в только что реконструированный аэропорт Горно-Алтайск. Затем число рейсов на Ан-24 было увеличено до четырех в неделю. Руководство «Ангара» делало ставку на рост туристического потока в Республику Алтай и финансовую поддержку ее руководства. Республиканские власти компенсировали затраты иркутского перевозчика на этом рейсе до уровня рентабельности. Первоначально цена билета была установлена в размере 1,98 тыс. руб. в одну сторону. В мае 2012 года она выросла до 2,99 тыс. руб. Но даже с учетом республиканской субсидии (около 23 млн руб. в год) «Ангара» рейс не вытнула. Он был закрыт в октябре прошлого года. Как сообщила тогда портал «Новости Горного Алтая» директор по маркетингу и рекламе группы «Истланд» Елена Дуберштейн, прогнозы на рост пассажирского потока не оправдались. Тем более что S7 Airlines запустила рейс Москва — Горно-Алтайск, благодаря которому пассажирам больше не надо делать пересадку в Новосибирске. Попыткавшаяся заменить «Ангара» на направлении в Горно-Алтайск (только из Томска) «Томск Авиа» также потеряла неудачу. Речь шла о четырех полетах в неделю на Cessna Grand Caravan 208В при цене билета в одну сторону 5,6 тыс. руб. Но уже после одного рейса в марте этого года «Томск Авиа» прекратила полеты из-за отсутствия спроса. Как пояснил «Ъ» гендиректор перевозчика Виктор Марьенкин, продажа билетов на этот рейс сохранила, но осуществляться он будет только при фактической загрузке. Рентабельность же, по данным господина Марьенкина, может быть достигнута при загрузке самолета в 75%.

На отсутствие достаточного пассажирского потока сетуют и более крупные перевозчики. В частности, «Уральские авиалинии», выполняющие рейсы из Новосибирска в Хабаровск, Владивосток и Екатеринбург. «Мы видим, что спрос на этих направлениях есть, но пока он недостаточен, основной пассажиропоток в стране формируется на московском направлении», — прокомментировали ситуацию в пресс-службе авиакомпании.

Тем не менее региональные компании не оставляют попыток расширить географию полетов. «Ангара» в конце прошлого года приобрела несколько Ан-148-100Е, сразу выставила новые машины на несколько рейсов из Иркутска. В том числе в Новосибирск. Причем пробрести билет при соблюдении некоторых условий можно за 5 тыс. руб. в одну сторону. По данным компании, спрос оказался настолько велик, что в первой половине марта было решено увеличить число полетов на маршруте Иркутск — Новосибирск с четырех до пяти в неделю, а на маршрутах Новосибирск — Благовещенск и Новосибирск — Мирный (Республика Саха — Якутия) с одного до двух. Другая иркутская компания — «ИрАэро» — для освоения новых территорий в конце февраля этого года открыла филиал в Омске. Из столицы Прииртышья она в настоящее время осуществляет рейсы в Тюмень (стоимость билета 2 тыс. руб.), Красноярск (1,8 тыс. руб.) и Новосибирск (1,6 тыс. руб.). Как подчеркнул гендиректор омского филиала Алексей Назаров, такие тарифы, установленные авиакомпанией, сравнимы с железнодорожными.

По оценке «Уральских авиалиний», расширение практики федеральных субсидий увеличит возможности перевозчиков.

Отсутствие достаточного пассажиропотока на региональных линиях заставляет авиаперевозчиков задуматься о господдержке
ФОТО АЛЕКСАНДРА КРЯЖЕВА

Подобные примеры доказывают, что средства для дальнейшего роста у региональных компаний есть. Но, как выясняется, только инвестициями в открытие новых рейсов проблему не решить. Помимо финансовой недостаточности авиаперевозчики ощущают острый кадровый голод, утилит который возможно, лишь внес изменения в структуру образования. Как сообщил на мартовском заседании координационного совета по транспорту межрегиональной ассоциации «Сибирское соглашение» и. о. начальника управления Западно-Сибирского межрегионального территориального управления (МТУ) воздушного транспорта Росавиации Вячеслав Сорогочев, возраст специалистов в сибирских авиакомпаниях подходит к критическому уровню. По его данным, средний возраст летного состава в «Ельцовке» достигает 45 лет, в «Аэроузбасе» и «Томск Авиа» — 46, в «Аэросибирь» — 47 лет, в «Алтайских авиалиниях» — 51 год. В свою очередь, глава Красноярского МТУ Сергей Родькин признал, что из-за нехватки высококвалифицированных кадров в Красноярском крае «появляются случайные люди без специального образования». Острейшей же проблемой первый заместитель директора Сибирского НИИ авиации Владимир Драгочинский считает нехватку командиров экипажей, что влияет прежде всего на безопасность полетов. По его словам, ликвидировать дефицит здесь можно, только возродив сеть аэролюбов, существовавшую в советские времена. Проблема усугубляется появлением у авиакомпаний новой техники — вертолетов Ми-171, самолетов Ан-148, Pilatus, Cessna и др.

В Туве проблема с подготовкой пилотов вызвала конфликт между руководством республики и ЗАО «Авиа Менеджмент Групп», развивающим проект авиатракса Dexter. В 2010 году компания открыла рейсы из Кызыла в Красноярск, а в следующем году — в Новосибирск на Pilatus PC-12. Но в феврале этого года глава Тувы Шолбан Кара-оол заявил о прекращении полетов на том основании, что перевозчик не выполнил одно из условий соглашения с властями — не организовал обучение местных летчиков. По мнению заместителя начальника управления летной эксплуатации Росавиации Михаила Губанова, если не изменить ситуацию, «через пять лет мы можем остаться в регионах без специалистов с высшим образованием».

Руководство РФ, судя по выступлению министра транспорта на мартовском совещании у главы правительства, готово решать проблему, используя разные средства. Например, в 2013 году планируется увеличить прием студентов-курсантов по специальности «пилот» до 1 тыс. человек. Но участники сибирского рынка авиаперевозок считают, что просто увеличения числа учащихся недостаточно. Необходимо применять зональный набор абитуриентов, то есть набирать определенное их число с конкретной территории. Такой способ, по словам господина Губанова, позволяет надеяться на то, что после окончания учебного заведения его выпускники вернутся в Сибирь для работы на местных предприятиях. Кроме того, предлагает директор Омского летно-технического колледжа гражданской авиации Анатолий Якуш, власти должны определиться с основными типами воздушных судов для региональных перевозок, чтобы молодым специалистам не пришлось срочно переучиваться, приходя на работу в авиакомпанию.

Валерий Лавский

Таможенные перемены союзного значения

административный ресурс

Только спустя два года после вступления РФ в Таможенный союз можно сказать, что наши бизнесмены поняли, какие преимущества и проблемы он им принес. По словам экспертов, именно благодаря союзу РФ увеличила обороты внешней торговли. Перераспределение грузовых потоков, сил на рынке грузовых услуг сегодня происходит также не без оглядки на его правила.

Китай стал ближе

Таможенный союз, заключенный между Россией, Беларуссией и Казахстаном, дал толчок для развития нового автомобильного маршрута для доставки груза в Китай и обратно — транзитом по территории Казахстана. Хотя, по сути, этот путь известен давно, долгое время он не привлекал к себе особого внимания. Компании — операторы ВЭД единогласно подтверждают, что Таможенный союз помогает сегодня популяризировать маршрут. Впрочем, логистика этого направления не была бы так интересна, если бы не недостатки привычных путей доставки грузов из Китая, которые широко используются сегодня транспортными компаниями.

Первый маршрут — сухопутный через Забайкалье. Большая часть грузов на этом направлении транспортируется от китайского производителя по железной дороге или автотранспортом через пограничный переход Маньчжурия — Забайкальск и дальше по Транссибирской магистрали. Стоит отметить, что этот путь пользуется большой популярностью у транспортных компаний. Товары на границу и терминалы в Маньчжурии доставляются автотранспортом по прямым накладным. Кроме того, по нему товар сравнительно быстро достигает территории РФ.

Второй способ доставки грузов из Китая — комбинированный: от китайского партнера товар идет морем до Владивостока

или Находки и дальше по железной дороге приходит в пункт назначения.

Оба маршрута хорошо изучены и привычны для транспортных компаний и грузопользователей. Но их главный недостаток — очень низкая скорость доставки, в результате чего товар может находиться в дороге около двух месяцев, а то и больше. «Сегодня мы наблюдаем, как перенаправляются грузовые потоки товаров в Россию на новый маршрут, — говорит Алексей Волков, руководитель департамента внешнеэкономических связей оператора ВЭД «СибирьТрансАзия». — В пользу маршрута транзитом через Казахстан говорит и тот факт, что логистика через Дальний Восток и Забайкальск год от года дорожает за счет повышения железнодорожных тарифов. Ежегодно ставки на перевозку по железной дороге увеличиваются на несколько процентов. Кроме того, этот маршрут короче и более легко прогнозируется, чем вариант поставки через Дальний Восток».

То есть уже сегодня можно говорить о перераспределении грузовых потоков и сил на рынке транспортной логистики. «Однако это не означает, что поставки морем и железной дорогой лишится спроса, — продолжает Игорь Грищенко, директор компании «СибирьТрансАзия». — Но какая-то часть грузовых потоков будет пушена на новый автомобильный маршрут. Ведь, по сути, маршрут через Дальний Восток и не справился с теми грузовыми потоками, что через него шли. С другой стороны, есть часть определенных товарных групп, которые и дальше будут возить исключительно железной дорогой».

Безусловно, популяризации нового «шелкового пути» способствует само явление Таможенного союза. «Это предпосылки к ближайшим изменениям грузопотока, — продолжает Алексей Волков. — Кроме того, об этих изменениях говорит и пристальный интерес московских транспортных компаний к новому автомобильному маршруту. Они уже оценили его

возможности и находят маршрут конкурентоспособным по сравнению с железной дорогой».

Легче пока не будет

Работа Таможенного союза именно в оптимизации маршрутов в целом принесет, как считают участники рынка, немало пользы. Но все же, как утверждают операторы ВЭД, союз работает пока больше декларативно. Реального взаимодействия между таможенными службами стран-участниц как не было, так и нет. Все дело в том, что сегодня унифицировано только таможенное законодательство, а другие сферы деятельности союза остаются национальными. Поэтому операторам ВЭД до сих пор приходится сталкиваться как с терминологическими несоответствиями союзного и российского кодексов, так и с фактическими различиями. Участники рынка говорят о необходимости унифицировать уголовное и административное законодательство и, как следствие, правила ответственности за нарушение этих норм. В данный момент административное и уголовное законодательство у каждой из трех стран свое.

Кроме того, статьи Таможенного кодекса по-разному трактуют таможенные службы союзных стран. «К примеру, идут разночтения мер не тарифного регулирования на коды товарной номенклатуры, — говорит Игорь Грищенко. — Определенные товарные группы мы можем ввозить в Россию без разрешительных документов. В то же самое время таможенные службы страны, по территории которой осуществляется транзит, ее требуют». И в ближайшем будущем легче участникам ВЭД точно не будет. Поэтому на рынке грузовых услуг эксперты отмечают перераспределение сил. Операторы ВЭД, не способные работать по новым правилам игры, уходят с рынка грузовых услуг или поглощаются более крупными игроками.

Ирина Овдина

ЧТО ДАЕТ ТАМОЖЕННЫЙ СОЮЗ

Таможенный союз ввел на территории стран-участниц (Россия, Казахстан, Белоруссия) единые таможенные правила и закрепил их в общем Таможенном кодексе. В частности, он предусматривает создание единой таможенной территории, в пределах которой не применяются таможенные пошлины и ограничения экономического характера, за исключением специальных защитных, антидемпинговых и компенсационных мер.

Большинство статей кодекса направлено на упрощение таможенных операций. Ради этого, собственно, и создавался союз. Например, существенно сокращены сроки выпуска вывозимых товаров, к которым не применяются вывозные таможенные пошлины, — со стандартных двух дней до четырех часов с момента регистрации декларации. Для тех же товаров в два раза сокращено количество доку-

ментов, представляемых экспортными, — с 14 до 7. Исключены, например, документы, подтверждающие таможенную стоимость товаров, полномочия лица, подающего декларацию, совершение внешнеэкономической сделки или транспортные документы.

Еще одно новшество — процедура удаленного выпуска товаров. Суть ее заключается в том, что декларация подается и оформляется во внутреннем таможенном органе, а фактический контроль осуществляется в приграничном таможенном пункте. По новым правилам при подаче предварительной декларации товары могут быть предъявлены как таможенному органу, зарегистрировавшему таможенную декларацию, так и иному таможенному органу (в отличие от ТК РФ, в котором такое распределение функций между разными таможенными запрещено).

КЕМЕРОВО

Ресторан «Кебаб»
ул. Орджикидзе, 4
Стейк-хаус «Рибай»
Советский проспект, 63
Развлекательный комплекс «Зимняя вишня»
пр. Ленина, 35
Кофейни Traveler's Coffee
ул. Весенняя, 16
ул. 50 лет Октября, 26

БЕРДСК

Курорт-отель «Сосновка»
Речуновская зона отдыха
Отель «Борвиха»
ул. Морская, 3
SunRise cafe
ул. Ленина, 27
Гриль-бар «Весело-Село»
Речуновская зона отдыха

НОВОКУЗНЕЦК

Гостиница «Паллада»
ул. Лазо, 18
Гостиница «Фонарь»
ул. Ростовская, 11
Кофейни Traveler's Coffee
ул. Кирова, 33
пр. Металлургов, 25
ТОМСК
Ресторанный комплекс «БАМБУК»
ул. Гагарина, 2
Ресторан «Славянский базар»
пр. Ленина, 10
Ресторан «The Хмель»
ул. Ленина, 95
Трактор «Вечный зов»
ул. Советская, 47
Ресторан «Секс №10»
проезд Вершинина, 10/2

«ЦУМ-кафе»

пр. Ленина, 121
«Сибирский Паб»
Новособорная площадь, 2
Кафе-кофейня Baden-Baden
ул. Вершинина, 19
Кафе-кондитерская «Пралине»
ул. Герцена, 26
т. (3822) 43-56-66
Кофейня Prado Exclusive
Набережная р. Ушайки, 4а
Кофейня Prado Diplomat
пр. Кирова, 516
Кофейня «Кофешенк»
пр. Ленина, 63
Кофейня «Кафе-Хаус»
пр. Беллинского, 28/1
Гостиница «Томск»
пр. Кирова, 65
Отель «Магистрат»
пр. Ленина, 15

Отель-усадьба «Шансон»

ул. Мичурина, 88/2
БАРНАУЛ
Гостиница «Сибирь»
Социалистический пр., 116
Отель «Александр Хаус»
ул. Профитерная, 4
Караоке-ресторан «Точка»
пр. Ленина, 19
Кофейня «Кофе-сессия»
ул. Молодежная, 29а
Кофейни «Coffee, please»
Социалистический пр., 78
пр. Ленина, 64
Социалистический пр., 117а
Кофе-холл «КРЕМ»
Социалистический пр., 116
Алтайский бильярдный клуб
пр. Стрелителей, 16

Коммерсантъ

в лучших местах Сибири

Указанные здесь заведения индустрии гостеприимства приобретают газету «Коммерсантъ» для своих клиентов

НОВОСИБИРСК

Азимут-отель «Сибирь»
ул. Ленина, 21
Отель-центр «Аванта»
ул. Гоголя, 189/1
Бутки-отель Nord Castle
ул. Аэрофлот, 88/8
Отель Shale
ул. Нижегородская, 18
Гостиничный комплекс Altenga
ул. Новая заря, 51а
Ресторанный комплекс Bellissimo
ул. Иванова, 29
Ресторанный комплекс «Академия вкуса»
пр. Строителей, 19
Ресторан Shamrock
ул. Нарышкова, 23
Ресторанный комплекс «Скорморохи»
ул. Челюскинцев, 21
Ресторан «Блиндаж»
ул. Орджикидзе, 35
Ресторан «Вкусный Центр»
пр. Лаврентьева, 4
Ресторан «Островский»
ул. Горького, 64

Ресторан «Русское застолье»

ул. Серебрянниковская, 9
Ресторан «Однажды в Америке»
ул. Фрунзе, 14
Ресторан Mexico
ул. Октябрьская, 49
Ресторан «Тинькофф»
ул. Ленина, 29
Ресторан «Макароны»
ул. Ленина, 1
Ресторан «Сибирская тройка»
Красный проспект, 17
ул. Иванова, 29
Ресторан «Иль Патно»
Красный проспект, 29
Ресторан La Maison
ул. Советская, 25
Ресторан «Старая Прага»
Красный проспект, 64
Ресторан «Суши Яма»
Красный проспект, 37
Ресторан «Тихая площадь»
ул. Титова, 10
Ресторан «На Даче»
Дачное шоссе, 5
Ресто-паб «БарlN»
ул. Ленина, 8

Ресторан-гриль «Фенимор Купер»

ул. Советская, 64
Ресторан-гриль «Не горюй»
ул. Октябрьская, 49
Кафе «Амиго»
ул. Мусы Джалиля, 11
Кафе «Восток-Запад»
ул. Ильича, 6
Кафе «Шанхай»
Красный проспект, 13
Кафе «Самарканд»
ул. Ленина, 12
Музыкафе Sarpiccio
ул. Ленина, 10
«ФотоGOODКафе»
Красный проспект, 59
Fashion-cafe «Марокана»
ул. Ядринцевская, 46а
Арт-клуб «НИИ Кудя»
ул. Терешковой, 12а
Гастрономический театр PuppenHaus
ул. Чаплыгина, 65/1
The Celtic Dolmen Pub
ул. Аэрофлота, 88
Old Irish Pub
Красный проспект, 37

Бар & пивца BeerLuscopi

ул. Кошурикова, 5
Стейк-хаус «Гудман»
ул. Советская, 5
Блинная Blisso
ул. Ленина, 20
Пельменная «Дюжина»
ул. Военная, 5
Кофейня «В шоколаде»
Морской проспект, 24
Кофейня Traveler's Coffee
пр. Карла Маркса, 43
Кофейня Bliss
ул. Богдана Хмельницкого, 39
Кофейни «Чашка Кофе»
Красный проспект, 22
Морской проспект, 54
ул. Залеского, 5/1
Кофейня «Шансон»
Красный проспект, 37
Кофейня Captain MacKenzie
ул. Ветлужская, 6
Имидж-лаборатория персонального стиля
ул. Урицкого, 32
VIP-сауна «Царь-бани»
ул. Нарымская, 23