

УДК 656.7:658

СТРАТЕГИЯ РАЗВИТИЯ НАЗЕМНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ АЭРОПОРТОВ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

И.П. ЖЕЛЕЗНАЯ

Статья представлена доктором экономических наук, профессором Фридляндом А.А.

В статье описываются задачи развития наземной инфраструктуры аэропортов ГА, включающие такие вопросы, как обеспечение сбалансированного развития всей инфраструктуры воздушного транспорта - наземной авиатранспортной инфраструктуры, системы топливообеспечения полетов гражданской авиации, инфраструктуры технического обслуживания и ремонта воздушных судов.

Ключевые слова: транспортная система страны, воздушный транспорт, аэропорт, аэродром, наземная инфраструктура аэропорта гражданской авиации, модернизация отрасли.

Развитие транспортной системы страны в целом и системы воздушного транспорта в частности становится не только необходимым условием реализации инновационной модели экономического роста Российской Федерации, но и фактором повышения качества жизни населения и конкурентоспособности национальной экономики.

Воздушный транспорт имеет особое значение для Российской Федерации как средство обеспечения дальних магистральных пассажирских сообщений и конкурирует с железнодорожным транспортом на дальних и средних пассажирских перевозках.

Аэропорты как часть транспортной системы являются важнейшим компонентом национальной, региональной и местной инфраструктуры. Аэропорт – не просто поставщик авиационных услуг, чья деятельность регулируется государством, но и самостоятельный коммерческий комплекс с собственными бизнес-целями и стратегией развития, направленной на рост и экономическую эффективность функционирования.

Российский рынок авиатранспортных услуг стал формироваться в начале 1990-х гг., и первые этапы его развития характеризовались беспрецедентным падением объемов авиаперевозок, приведшем к закрытию многих региональных и местных аэропортов. Общее количество аэропортов сократилось с 1302 в 1992 г. до почти 300 в 2013 г.

В настоящее время инфраструктура выполняет не только вспомогательные функции в сфере производства и оказания услуг, но и может рассматриваться как самостоятельный вид предпринимательской деятельности.

Инфраструктура транспортной отрасли представляет собой важнейшую составную часть производственной инфраструктуры, а её устойчивое и эффективное функционирование является необходимым условием высоких и устойчивых темпов экономического роста государства, обеспечения целостности его территории, пространственной безопасности и повышения качества жизни населения. Вместе с тем в настоящее время состояние и темпы модернизации транспортной отрасли, а также достигнутые технический и экономический уровни транспортной инфраструктуры в Российской Федерации не удовлетворяют возросшие общественные потребности в их развитии. Это проявляется, в частности, в несоответствии между недостаточным уровнем развития транспортной инфраструктуры, эффективностью и качеством её функционирования и возрастающим спросом экономики и общества на транспортные услуги.

Динамичное развитие рынка пассажирских авиаперевозок в последнее десятилетие осложняется наличием проблем, связанных с неудовлетворительным состоянием инфраструктуры воздушного транспорта. Недостаточная оснащённость аэропортов современным оборудованием, особенно аэровокзалов и грузовых комплексов, приводит к нарушению технологического процесса перевозок, снижению комфорта и качества обслуживания пассажиров, нарушению

сроков хранения и доставки грузов. Основная причина такого состояния инфраструктуры воздушного транспорта и в первую очередь аэропортов России связана с недостаточным объемом инвестиций и отсутствием эффективных механизмов управления аэропортовыми комплексами и обеспечивающими их инфраструктурными элементами.

Доли годового оборота и объема перевозок гражданской авиации России не превышают 2% в мировом авиатранспортном потоке и доходах. Очевидно, что без создания привлекательных условий для стратегических частных инвестиций, без применения рыночных механизмов управления и эффективного расходования ресурсов и средств преодолеть системный кризис в отрасли и выйти на конкурентоспособный уровень невозможно.

В целях модернизации отрасли уже приняты следующие документы: «Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года», утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 г. № 1734-р в части гражданской авиации, подпрограмма «Гражданская авиация» Федеральной целевой программы (ФЦП) «Развитие транспортной системы России (2010-2015 годы)», утвержденная постановлением Правительства Российской Федерации от 5 декабря 2001 г. № 848, «Концепция развития аэродромной (аэропортовой) сети Российской Федерации до 2020 года», в которых отражены мероприятия и основные показатели развития отрасли. В ФЦП заложены инвестиции в развитие инфраструктуры гражданской авиации в размере 1,2 трлн. руб., включая внебюджетные средства.

Доступность транспортных услуг относится к числу важнейших параметров, определяющих качество жизни населения и уровень развития экономики. Достижение цели по обеспечению доступности услуг транспортного комплекса для населения предусматривает решение задач по развитию региональных сетей аэропортов, обеспечивающих связность опорной аэропортовой сети.

Особое место в модернизации и развитии наземной инфраструктуры воздушного транспорта будет занимать национальная опорная сеть аэродромов, состоящая из аэродромов международных и внутрироссийских узловых аэропортов и неуловых аэропортов, обеспечивающих связность сети, стратегическое единство и безопасность авиационных связей. Предусматривается формирование трехуровневой сети аэродромов по видам обслуживаемых линий, включающей аэродромы федерального, регионального и местного значения.

Организация воздушных перевозок на базе узловых аэропортов, обеспечивающих концентрацию и распределение пассажиро- и грузопотоков, позволит оптимизировать маршрутную сеть, повысить эффективность перевозок, осуществить специализацию аэропортов. Неотъемлемой частью узловой схемы обслуживания авиаперевозок являются региональные и местные аэропорты.

Предусматривается развитие социально-значимых аэродромов (аэропортов), значительная часть которых находится в Северных регионах и на Дальнем Востоке Российской Федерации.

В период до 2015 г. предусматривается:

- развитие наземной инфраструктуры аэропортов, входящих в национальную опорную аэропортовую сеть;
- строительство и реконструкция объектов в крупных международных узловых аэропортах: аэропорты Московского авиационного узла («Домодедово», «Внуково», «Шереметьево»), Екатеринбург, Новосибирск, Хабаровск, Красноярск, Самара, Санкт-Петербург, Калининград и др.;
- строительство и реконструкция объектов в других аэропортах: Волгоград, Омск, Благовещенск, Нижний Новгород, Уфа, Пермь, Челябинск, Сочи, Анапа, Минеральные Воды, Астрахань, Пенза, Саратов, Нижневартовск, Барнаул, Магнитогорск, Кемерово, Новокузнецк, Братск, Воронеж, Воркута, Быково, Ханты-Мансийск и др.;
- оборудование аэродромов в соответствии с требованиями I, II и III категории ИКАО;
- создание инфраструктуры для деловой авиации;

- создание 12 укрупненных центров организации воздушного движения (Московского, Санкт-Петербургского, Ростовского, Самарского, Екатеринбургского, Тюменского, Новосибирского, Красноярского, Иркутского, Якутского, Хабаровского, Магаданского) и модернизация Калининградского укрупненного центра организации воздушного движения;

- модернизация системы организации воздушного движения, развитие метеорологического обеспечения аэронавигации, развитие единой системы авиационно-космического поиска и спасания.

В период 2016-2030 гг. предусматривается развитие инфраструктуры аэропортов, не вошедших в состав опорной сети, и поддержание в эксплуатационной годности аэропортов опорной сети. Это позволит увеличить долю населения, проживающего в зоне транспортной доступности до 100 км от ближайшего аэропорта.

Предусматривается дальнейшее развитие инфраструктуры аэронавигационной системы России путем строительства новых и реконструкции действующих объектов.

Важной задачей является обеспечение сбалансированного развития всей инфраструктуры воздушного транспорта – наземной авиатранспортной инфраструктуры, системы топливообеспечения полетов гражданской авиации, инфраструктуры технического обслуживания и ремонта воздушных судов, аэронавигационного обслуживания и метеорологического обеспечения полетов воздушных судов, системы авиационно-космического спасания, медицинского обеспечения полетов и неавиационного бизнеса в аэропортах.

Необходимо осуществление системных мер по адаптации аэропортов в регионах Севера, Сибири и Дальнего Востока страны для эксплуатации современных воздушных судов для региональных перевозок при низких температурах, укомплектованию ассортиментов авиаГСМ, созданию централизованных систем заправки воздушных судов и оснащению технологическим оборудованием для обработки воздушных судов противообледенительными жидкостями, обеспечивающими необходимую безопасность и регулярность полетов.

В настоящее время аэропортовая деятельность, во-первых, направлена на обеспечение решения государственных задач по содержанию и развитию аэропортовой инфраструктуры государства, а, во-вторых, представляет собой диверсифицированный и высокотехнологичный транспортный бизнес, целью которого является получение дохода. Поэтому сегодня государство сохраняет жёсткий контроль над состоянием и развитием аэропортовой инфраструктуры. Этот факт, очевидно, необходимо учитывать при решении экономических и коммерческих задач, стоящих перед собственниками и менеджерами предприятий, владеющими и осуществляющими управление аэропортовыми комплексами. В свою очередь, решение бизнес-задач требует рационализации издержек и поиска путей роста доходов за счёт совершенствования системы управления аэропортами, внедрения передовых технологий, привлечения компетентного персонала, современного оборудования и использования других ресурсов, необходимых для развития бизнеса. Отсюда – потребность в крупных, высокотехнологичных и долгосрочных инвестициях в инфраструктуру воздушного транспорта и прежде всего в аэропортовую инфраструктуру.

Для поэтапного развития объектов наземной инфраструктуры аэропортов в увязке с перспективой развития транспортной системы страны, а также парка воздушных судов, реализации приоритетных мероприятий, включающих реконструкцию взлетно-посадочных полос и замену светосигнального оборудования, а также модернизацию имеющихся мощностей объектов для эффективного транспортного обслуживания и удовлетворения спроса населения и хозяйствующих субъектов на авиаперевозки, и приравненных к ним местностях, необходимо обеспечить:

- формирование опорной сети аэропортов федерального значения, в том числе крупных пересадочных узлов и региональных аэропортов;

- расширение, реконструкцию и техническое перевооружение объектов наземной инфраструктуры в аэропортах для осуществления перевозок на самолетах нового поколения российско-

го производства, приема зарубежных самолетов, внедрения современных технологий и новых типов наземной техники для обслуживания пассажиров, грузоотправителей и грузополучателей;

– привлечение внебюджетных средств и средств бюджетов субъектов Российской Федерации для развития объектов наземной инфраструктуры аэропортов, в том числе на основе совершенствования управления имуществом, находящимся в федеральной собственности.

ЛИТЕРАТУРА

1. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года: утв. распоряжением Правительства РФ от 22 ноября 2008 г. № 1734-р.

2. Подпрограмма «Гражданская авиация» Федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010-2015 годы)»: утв. постановлением Правительства РФ от 5 декабря 2001 г. № 848.

3. Концепция развития аэродромной (аэропортовой) сети Российской Федерации до 2020 г.

THE STRATEGY OF DEVELOPMENT OF GROUND BASED INFRASTRUCTURE OF THE AIRPORTS OF CIVIL AVIATION

Zheleznaja I.P.

The tasks of development of ground-based infrastructure of the airport of civil aviation including such aspects as supply of balanced development of the whole infrastructure of Civil Aviation, ground-based (surface mounted) airtransportation infrastructure (system), ground based fuel supply system of flights of Civil Aviation, maintenance and aircraft overhauling infrastructures are described.

Key words: transport system of the country, airtransport, airport, airfield, ground-based infrastructure of the airport, modernization of the industry.

Сведения об авторе

Железная Ирина Петровна, окончила МГТУ ГА (2002), кандидат технических наук, доцент кафедры организации перевозок на воздушном транспорте МГТУ ГА, автор 20 научных работ, область научных интересов – организация перевозок и коммерческая работа авиакомпаний.