

УДК 338.47

Аэродромы и аэропорты как один из элементов системы региональной авиации России

Немудрый К.В.

Северный Арктический федеральный университет имени М.В. Ломоносова,

ул. Набережная Северной Двины, 17, Архангельск, 163002, Россия

e-mail: nemoudryi@gmail.com

Аннотация

Аэродромы и аэропорты наравне с авиакомпаниями и предприятиями по организации воздушного движения являются ключевыми элементами системы гражданской авиации. Однако сегодняшнее состояние дел в этой сфере вызывает серьезную озабоченность. Общесистемный кризис привел к сокращению с 1992 года более чем 900 аэродромов. Количество действующих аэродромов на территории России, начиная с 1991 года по настоящее время, сократилось в 5 раз.

В настоящее время в реестр аэродромов гражданской авиации включено 393 аэродрома, 62 из которых имеют федеральное значение и образуют опорную сеть российской гражданской авиации.

Проблема развития местных и региональных перевозок, прежде всего в районах со слаборазвитой сетью наземных путей сообщения, является особенно актуальной. Непринятие действенных мер может привести к необратимым последствиям, которые приведут к прекращению деятельности перевозчиков обслуживающих местные и региональные авиалинии, что в свою очередь приведет к серьезным социально-экономическим последствиям в регионах.

Ключевые слова: аэродромы, аэропорты, гражданская авиация, региональные перевозки.

Аэродромы и аэропорты наравне с авиакомпаниями и предприятиями по организации воздушного движения являются ключевыми элементами системы гражданской авиации. Однако сегодняшнее состояние дел в этой сфере вызывает серьезную озабоченность. Общесистемный кризис привел к сокращению с 1992 года более чем 900 аэродромов. Количество действующих аэродромов на территории России, начиная с 1991 года по настоящее время, сократилось в 5 раз, из них класса «Г-Е» (классификация по длине взлетно-посадочной полосы (далее – ВПП) и несущей способности покрытия) – с 1200 до 210 штук. Сокращение количества происходит за счет аэропортов регионального значения и местных воздушных линий, которые расположены, как правило, в районах Сибири, Дальнего Востока и Крайнего Севера. В настоящее время в реестр аэродромов гражданской авиации включено 393 аэродрома, 62 из которых имеют федеральное значение и образуют опорную сеть российской гражданской авиации [1].

В Архангельской области действует 23 аэродрома класса «В, Г, Е». Наиболее оснащенный из них – аэропорт «Талаги», имеет I категорию ИКАО, способен принимать следующие типы воздушных судов (далее – ВС): Ту-154, Ту-134, Ил-18, Ан-12, Як-40, Як-42, МД-87, SAAB-2000, Ил-76ТД, Дс-10-30, МД-11, Ил-114, Ан-74, Boeing 737, Boeing 767 и его модификации, а также другие типы ВС III и IV классов, вертолеты всех типов круглосуточно. Остальные аэродромы области в большинстве своем имеют грунтовые ВПП.

Девяносто пять процентов аэропортов и аэродромов России принадлежат государству в лице разных структур. Остальные – частному бизнесу. Последнее время инвесторы все больше интересуются аэропортовой инфраструктурой и начинают активнее входить в этот бизнес. Сегодня крупнейшими частными игроками аэропортового бизнеса являются группа «Ренова» Виктора Вексельберга, «Новпорт», подконтрольный президенту Объединенной судостроительной корпорации Роману Троценко, и «Базэл Аэро» Олега Дерипаски. Все они начали активно развиваться в 2006-2007 годах [2].

Наименее обеспеченными основными производственными комплексами сегодня являются аэродромы местного значения. Их наземная производственная

база находится в состоянии, не соответствующем не только перспективным, но часто и текущим потребностям транспортного процесса. Большинство аэропортов регионального и местного значения пребывают в критическом состоянии, а часть их находится на стадии прекращения существования. Проблема – частота полетов, которая составляет от одного в день до одного в месяц. Причина – не в отсутствии у граждан потребности и желания передвигаться, а в высоких тарифах, не соответствующих их платежеспособности. Обеспечение авиационным сообщением должно быть подкреплено соответствующим безопасным и эффективным функционированием. Это зависит в первую очередь от обеспеченности основными производственными комплексами и их состояния.

Аэропорты, находящиеся в федеральной собственности, объем которых сократился в десять и более раз по сравнению с концом 1980-х годов, продолжают функционировать только в тех регионах, где им оказывается финансовая поддержка, как со стороны местных властей, так и со стороны градообразующих предприятий, заинтересованных в их существовании. К числу таких аэропортов можно отнести Ханты-Мансийск, Ярославль, Когалым и Нижнекамск.

Доля аэропортов Московского авиационного узла (далее - МАУ) в общем объеме авиаперевозок на территории России сегодня составляет более 80 %. Концентрация основных объемов пассажирских и грузовых перевозок сосредоточена в 12 крупных узловых аэропортах и не позволяет в полной мере использовать транзитно-трансфертный потенциал страны.

Аэродромы и аэропорты, прекратившие свою деятельность в последние годы, не используются даже в качестве запасных. Вследствие этого авиакомпании, в ущерб коммерческой загрузке, вынуждены брать на борт ВС дополнительные запасы авиатоплива для обеспечения посадки в случаях ухода на запасные аэродромы, что, в свою очередь, отрицательно влияет на обеспечение безопасности полетов и экономические результаты. Особо это опасно в районах со сложными климатическими условиями при выполнении региональных и местных авиаперевозок.

За последнее время органами государственной власти создаются условия и принимаются решения, которые ужесточают требования к аэродромам и аэропортам. Например, согласно требованиям существующих федеральных авиационных правил необходима установка ограждения по периметру аэродрома. Стоимость установки ограждения сопоставима для некоторых с годовым бюджетом. Все это происходит на фоне критического состояния – средний износ основных фондов превышает 90 % [3]. Помимо этого,

- всего 58 % таких аэродромов имеют ВПП с искусственными покрытиями (далее – ИВПП), остальные аэродромы до сих пор имеют грунтовые ВПП;

- 70 % взлетно-посадочных полос с ИВПП были построены более 20 лет назад, из них только на 24 % за последние 10 лет проводилась реконструкция;

- 12 % ИВПП требуют проведения реконструкции, 18 % взлетно-посадочных полос с грунтовым покрытием требуют проведения капитального ремонта;

- только 48 % аэродромов оборудованы системой светосигнального оборудования, 14 % систем светосигнального оборудования требует замены;

- физическое и моральное старение основных производственных фондов аэропортов продолжается на фоне роста цен на аэродромное и аэропортовое оборудование, аэропортовую технику и авиационное топливо (за последние пять лет, ставки на наземное обслуживание в аэропортах выросли на 119-211 %);

- средний уровень обеспеченности аэропортов основными производственными комплексами составляет по аэродромным, пассажирским и грузовым комплексам – 95 %, объектам технического обслуживания – 53 %, объектам топливообеспечения – 85 %;

- 90 % объектов, включая ВПП, по данным бухгалтерского учета имеют полный износ основных фондов. Объекты выведены из налогообложения и по ним не начисляется амортизация на воспроизводство имущества.

В своем нынешнем состоянии аэродромная сеть не способна в полной мере и с требуемым качеством выполнять основные функции в интересах экономики и граждан страны, не способствует нормальному развитию авиационного бизнеса и

обеспечению национальной безопасности России. В дополнении к вышеперечисленным проблемам не урегулированы земельные отношения предприятий наземной инфраструктуры гражданской авиации. Действующий механизм расчета платежей является неясным. Например, аэропорт Домодедово (25,7 млн. пассажиров в 2011 году) платит в год 90 млн. руб., а Шереметьево (22,5 млн.) — 200 млн. руб. Многие эксперты предлагают, что рассчитывать арендную плату на землю, занятую аэродромами, необходимо не по рыночной цене, а в зависимости от пассажиропотока. [4].

Налоговое бремя для предприятий, осуществляющих аэропортовую деятельность, является чрезмерным и препятствует нормальному функционированию и развитию.

Не решены в полной мере правовые аспекты деятельности службы авиационной безопасности (далее – САБ) аэропортов в зависимости от масштабов и специфики их деятельности, в том числе вопросы финансирования мероприятий по обеспечению авиационной безопасности и передачи отдельных функций САБ в ведение органов внутренних дел.

Не решена проблема специализации региональных и местных аэропортов для целей авиации общего назначения, в том числе возможности их передачи в частную собственность или долгосрочную аренду.

Одной из основных причин создавшегося положения в наземной базе является недостаточный объем инвестиций, направляемых на поддержание и развитие аэропортов. Количество объектов, финансируемых за счет средств федерального бюджета, за последние годы практически не увеличивается и сохраняется на уровне 35-40 объектов. Более 35 % объектов, включенных в перечень для федеральных государственных нужд, имеют годовой объем финансирования более 100 млн. рублей, из них 4 объекта (Внуково, Домодедово, Пулково, Сочи) – более 1 млрд. рублей. Для завершения реконструкции всех объектов, включенных в перечень, требуется порядка 57 млрд. рублей. В условиях ограниченных возможностей федерального бюджета, а также с учетом готовности не только многих субъектов Российской Федерации, но и частных структур инвестировать в объекты

гражданской авиации необходимо создавать благоприятные условия для их вхождения в бизнес. До настоящего времени в России не получило должного развития частно-государственное партнерство в этой сфере. Однако следует подчеркнуть, что в последние годы интерес органов власти субъектов Российской Федерации и частных инвесторов к развитию региональной авиации существенно возрос, о чем наглядно свидетельствуют примеры Красноярского края, Хакасии (Абакана) и Новосибирской области [5].

Аэродромная сеть в России должна быть представлена тремя группами аэропортов: федерального, регионального и местного значения.

Группу федеральных аэропортов должны составлять аэропорты, имеющие социально-экономическую значимость для России в целом, выполняющие преимущественно роль пунктов концентрации внутрирегиональных и межрегиональных потоков по отношению к узловым аэропортам (например, Москва, Краснодар, Санкт-Петербург, Хабаровск, Новосибирск, Екатеринбург, Уфа, Минеральные воды).

К задаче региональных аэропортов должно относиться обеспечение воздушных перевозок между субъектами Российской Федерации (нахождение – административный центр области).

Группа аэропортов местного значения должна быть представлена аэропортами, обеспечивающими выполнение воздушных перевозок на местных воздушных линиях внутри одного субъекта Российской Федерации (концентрация – один аэропорт в радиусе 300 км по примеру США).

Сегодня состояние объектов наземной инфраструктуры аэропортов, обеспечивающих эксплуатацию воздушных судов малой авиации, характеризуется существенными диспропорциями. С одной стороны высокий износ основных производственных фондов, с другой – низкий уровень обеспеченности аэропортов производственными зданиями и сооружениями. Конструкции грунтовых аэродромов в значительной мере утратили эксплуатационные качества, что обуславливает трудности в работе, особенно в период межсезонья. Согласно Концепции развития аэропортовой (аэродромной) сети Российской Федерации на

период до 2020 года целью государственной политики в данной области является создание необходимых условий для эффективного функционирования воздушного транспорта, обеспечивающих удовлетворение потребностей населения и экономики в воздушных перевозках и авиационных работах. Для реализации поставленной цели государственная политика направлена на содействие развитию узловых аэропортов и крупных авиаперевозчиков, концентрирующих в этих аэропортах основные транзитные (трансферные) потоки. Кроме того, неотъемлемой частью трансферной сети маршрутов являются региональные и местные авиаперевозки, а составной частью узловой схемы обслуживания авиаперевозок – региональные и местные аэропорты, развивающиеся, в том числе, с использованием элементов субсидирования.

Согласно концепции к концу 2020 года аэродромная сеть должна включать более 500 аэропортов, в основном, в результате развития региональной авиатранспортной инфраструктуры.

Исходя из этого, базовыми механизмами системы государственной поддержки региональных и местных авиаперевозок и аэропортовой деятельности должно являться:

- субсидирование из соответствующих бюджетов бюджетной системы Российской Федерации аэропортовой деятельности на основании нормативных расчетов средств, необходимых для содержания инфраструктуры аэропортовых комплексов, включая аэродромы;

- субсидирование из соответствующих бюджетов бюджетной системы Российской Федерации авиакомпаний, осуществляющих социаль значимые региональные и местные перевозки;

- отмена или сокращение таможенных пошлин на ввоз воздушных судов вместимостью до 20 кресел;

- рассмотрение вопросов организации аэропортовой деятельности на основе создания казенных предприятий в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях;

- передача аэропортовой инфраструктуры частным компаниям на условиях льготной аренды или выкупа;
- восстановление не менее 160-185 аэродромов классов «Г-Е»;
- установление предельно допустимых цен на социально-важные маршруты для населения.

В период 2010-2015 гг. объем инвестиций в наземную инфраструктуру аэродромов и аэропортов, включая реконструкцию ВПП, должен составить порядка 250,0 млрд. руб. [6]

Аэропорты местного значения должны быть не исключением, а нормой жизни для большей части населения России. Расстояние между ними должно быть не более 300 км на примере норм, используемых в США.

Проблема развития местных и региональных перевозок, прежде всего в районах со слаборазвитой сетью наземных путей сообщения, является особенно актуальной. Непринятие действенных мер может привести к необратимым последствиям, которые приведут к прекращению деятельности перевозчиков обслуживающих местные и региональные авиалинии, что в свою очередь приведет к серьезным социально-экономическим последствиям в регионах.

Библиографический список

1. А.Пчелин. Состояние наземной инфраструктуры гражданской авиации. Государственная политика в области развития аэропортовой сети России.// Минтранс РФ. – 2006. [Электронный ресурс]. URL: http://mintrans.ru:8080/prensa/Novosty_060131_2_Pchelin.htm (дата обращения 01.04.2013).

[2] Александр Панченко, Евгений Хвостик; Владимир Бачуринский, Дмитрий Мальков, Сергей Сурженко. Инвесторы столкнулись на летном поле. // Газета «Коммерсантъ». – 2011. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.kommersant.ru/doc/1807149> (дата публикации 31.10.2011).

- [3] Авиакомпании Красноярского края просят Д.А.Медведева спасти региональные авиаперевозки. // Aviation EXplorer. – 2011. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.aex.ru/docs/2/2011/7/11/1369> (дата публикации 11.07.2011).
- [4] Решение коллегии по вопросу «Современное состояние и перспективы развития аэропортовой сети Российской Федерации». // Коллегия авиационной общественности (КАО). – 2009. [Электронный ресурс]. URL: <http://do.gendocs.ru/docs/index-393634.html> (дата обращения 28.03.2013).
- [5] Мария Черкасова. Аэропорты разберут по округам. // Газета «Коммерсантъ». – 2012. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.kommersant.ru/doc/1997402> (дата публикации 08.08.2012).
- [6] Доклад заместителя Руководителя Федерального агентства воздушного транспорта О.О. Клима. // Российская Авиация SVAVIA.RU. – 2009. [Электронный ресурс]. URL: http://www.svavia.ru/info/lib/favt_02.html (дата обращения 18.03.2013).