

ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ АЭРОПОРТОВ В РОССИИ



Сегодня состояние отечественной гражданской авиации нельзя считать благополучным. Износ инфраструктуры аэропортов, включая взлетно-посадочные полосы, большая часть которых была построена более 25 лет назад, негативно отражается на системе воздушного транспорта. Предприятия не имеют достаточных собственных средств, а бюджет не в состоянии покрыть необходимые издержки в полном объеме. Многие субъекты Российской Федерации фактически полностью лишились как сети местных авиалиний, так и аэродромов местных воздушных линий. С целью обеспечения транспортной доступности регионов Правительство Российской Федерации в марте этого года утвердило «Дорожную карту» развития региональных авиаперевозок в России до 2030 года.

В рамках реализации «Дорожной карты» запущен пилотный проект в Приволжском федеральном округе по субсидированию внутрирегиональных авиаперевозок. Объем финансирования из средств федерального бюджета в 2013 году составит 300 млн руб. Города Приволжья свяжет маршрутная сеть субсидируемых рейсов, и у пассажиров появится возможность добираться до пунктов назначения без пересадок. Аналогич-

ная программа готовится для Южного, Северо-Западного, Уральского и Сибирского федеральных округов.

В этом году в федеральном бюджете предусмотрено 3,5 млрд руб. для обеспечения авиасообщения между Дальним Востоком, Сибирью и европейской частью страны. Около 500 млн руб. выделяется на субсидирование авиасообщения с Калининградом в определенный период для всех возрастных категорий граждан. Кроме того, на базе ряда аэропортов

Крайнего Севера и других удаленных территорий созданы федеральные казенные предприятия. В 2013 году на их субсидирование направляется около 3 млрд руб., и еще более 2 млрд руб. предназначено для обновления парка региональных самолетов.

На федеральном уровне развитие аэропортовой деятельности регулируется подпрограммой «Гражданская авиация» федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010–2015 годы)». Так, в 2012 году была проведена реконструкция аэродромов более чем в 40 аэропортах (Внуково, Шереметьево, Домодедово, Сочи (Адлер), Казань, Саранск, Анапа и др.), заменено светосигнальное оборудование взлетно-посадочных полос в 12 аэропортах. Предусматривается завершение работ в аэропортах Кольцово (Екатеринбург), Курумоч (Самара), Махачкала, Нарьян-Мар, Палана, Николаевск-на-Амуре и др. К 2015 году должно быть введено в эксплуатацию после реконструкции 104 взлетно-посадочных полосы.

Несмотря на прилагаемые органами государственной власти усилия, решение задачи финансирования транспортной отрасли не может быть целиком возложено на федеральный и местные бюджеты. Фактические бюджетные инвестиции в развитие

аэропортовой инфраструктуры гораздо ниже требуемого уровня даже для поддержания количества действующих узлов. Согласно подпрограмме «Гражданская авиация», строительство и реконструкция аэропортовых комплексов будут производиться с привлечением средств частных инвесторов и с применением механизма государственно-частного партнерства (ГЧП), включая использование концессионных соглашений и инвестиционных контрактов.

Основные проблемы развития региональных аэропортов заключаются в сложности долгосрочного инвестиционного планирования в силу отсутствия инвестиционной составляющей в системе тарифного регулирования, в высоких тарифах и доли постоянных издержек, в неподъемной арендной ставке на землю и аэродромную инфраструктуру, что особенно заметно в аэропортах с небольшим пассажиропотоком. Поэтому они нуждаются в дополнительных (частных) источниках финансирования.

На сегодняшний день 24 воздушно-транспортных узла России, такие как Шереметьево, Домодедово, Внуково, Пулково, Толмачево, Курумоч, Большое Савино, уже вошли в приоритетные инвестиционные проекты с привлечением внебюджетных средств на основе инвестиционных договоров с применением различных форм ГЧП.

Подобным образом будут модернизированы 16 региональных аэропортов (Калининград, Ростов-на-Дону, Томск, Иркутск, Улан-Удэ, Архангельск, Мурманск, Владикавказ, Пермь, Омск и др.).

В составе всех перечисленных инвестиционных проектов предусматривается расширение, реконструкция и техническое перевооружение объектов, находящихся в федеральной собственности, за счет средств федерального бюджета. Инвестиции за счет средств субъектов РФ направлены на развитие объектов, имеющих большое значение для жизнедеятельности регионов и не принадлежащих РФ.

Так, правительство Омской области в скором времени планирует построить международный аэропорт Омск-Федоровка. Он включен в перечень приоритетных инвестиционных проектов Сибирского федерального округа, утвержденный Председателем Правительства Российской Федерации. Инвестиции составят около 8 млрд



Аэропорт Кольцово

руб., пропускная способность нового узла будет не менее 1 млн пассажиров в год. Также здесь появится крупный грузовой терминал. Омский аэропорт станет важнейшей частью крупного мультимодального транспортного узла, создаваемого в Прииртышье. С вводом нового аэропорта старый — Омск-Центральный — будет закрыт. В настоящее время правительство Омской области совместно с ГК «Внешэкономбанк» разрабатывают бизнес-план проекта с применением возможных механизмов ГЧП. В дальнейшем будет проведен открытый инвестиционный конкурс на строительство аэропорта Омск-Федоровка. К участию в нем уже проявили интерес некоторые зарубежные инвесторы: консорциум Hochtief AG (Германия), международная компания Cushman & Wakefield, ADP Ingenierie (Франция).

Основным претендентом на строительство аэропорта является ООО «НПО «Мостовик», которому принадлежит 51% акций специально созданного ОАО «Омск-Федоровка».

Перегруженность московского авиационного узла и очевидный перекос маршрутной сети в эту сторону подталкивают аэропортовых операторов к формированию пересадочных узлов (хабов) в регионах. Для сокращения

транспортных издержек и времени доставки грузов необходимо создать крупные грузовые хабы. В Южном федеральном округе это может быть Ростов-на-Дону или Краснодар, в Сибирском — Новосибирск или Красноярск, в Дальневосточном — Владивосток.

В связи с выводом грузовых перевозок из столичного авиатранспортного узла правительство Тульской области в прошлом году неоднократно заявляло о создании мультимодального логистического центра на территории Ефремовского района Тульской области (на базе аэропорта Ефремов). Прединвестиционные исследования в отношении развития этого объекта ООО «ТРАНСПРОЕКТ» принимало непосредственное участие. Совместно с Минэкономразвития и Минтранс России рассматривалась возможность привлечения инвесторов с целью реконструкции полосы и строительства транспортной инфраструктуры, прежде всего, для международных грузовых кроссполярных перевозок.

Предполагается, что комплексный инвестиционный проект МЛЦ «Ефремов» будет реализован на основе механизма ГЧП с участием Российской Федерации, Тульской области и частных инвесторов. В результате



Аэропорт Омск-Федоровка. Визуализация

появится новый международный хаб, в котором будет базироваться грузовая авиакомпания.

На первом этапе реконструкции начнется строительство взлетно-посадочной полосы длиной 3300 м (это позволит принимать тяжелые воздушные суда типа Ан-124, Boeing 747-400), включая водосточно-дренажную сеть и рулежные дорожки, а также возведение перрона грузового терминала и логистического центра.

На втором этапе завершатся работы на взлетно-посадочной полосе. Кроме того, будет введена в строй сеть рулежных дорожек, увеличится площадь мест стоянок грузовых самолетов. Вместе с тем продолжится дальнейшее расширение логистического центра и грузового терминала, контейнерного склада.

Проблема модернизации инфраструктуры воздушного транспорта наиболее остро стоит в свете проведения крупнейших международных спортивных мероприятий на территории Российской Федерации — универсиады в Казани в 2013 году, зимних Игр 2014 года в Сочи и чемпионата мира по футболу в 2018 году.

Согласно требованиям FIFA, должна быть обеспечена пропускная способность аэропортов, за исключением фонового потока пассажиров, в размере 20% вместимости стадиона (то есть 8,8 тыс. человек для городов — организаторов матчей группового этапа) — подразумевается прилет за 10

часов до начала матча и вылет в течение 10 часов после матча. Аэропорты должны обслуживать как внутренние, так и международные авиарейсы в ночное и дневное время при любых погодных условиях.

И если в крупных городах (Москва, Санкт-Петербург, Казань) вряд ли возникнут проблемы с перевозкой пассажиров, то небольшие региональные аэропорты впервые столкнутся с такой масштабной задачей.

Так, например, в Калининграде планируется увеличение пропускной способности аэропорта к 2014 году до 2–3 млн пассажиров, а в преддверии чемпионата мира по футболу в 2017 году — 5 млн пассажиров в год. Для решения подобных задач правительство Калининградской области в сентябре прошлого года подписало инвестиционное соглашение с ООО «Аэроинвест», задачами которого будут создание, расширение и перевооружение объектов транспортного назначения аэропорта в Хrabрово. В 2013–2014 годах должны завершить строительство и реконструкцию здания аэровокзала, в 2015–2020 годах предполагается развитие многофункционального коммерческого комплекса, аэровокзального и аэродромного комплексов: взлетно-посадочной полосы, рулежных дорожек, мест стоянок самолетов, авиационной метеорологической станции, финансируемой за счет средств федерального бюджета.

Площадь терминала в здании аэропорта после реконструкции увеличится на 26 500 м². Протяженность взлетно-посадочной полосы в настоящий момент составляет 2500 м, а для того чтобы Калининград мог принимать широкофюзеляжные дальнемагистральные самолеты, необходима полоса 3300 м. Также здесь хотят добиться введения режима «открытого неба». Региональному правительству предложен 20%-ный пакет акций ЗАО «Аэропорт Храброво».

В Саранске аналогичные проблемы решаются иным способом. Чтобы увеличить пропускную способность местного аэропорта до 1000 пассажиров в час во время футбольного чемпионата, здесь собираются строить временный терминал. В течение двух лет власти республики планируют потратить более 1,4 млрд руб. на реконструкцию аэропортовой инфраструктуры, а также превратить собственную авиакомпанию «Авиалинии Мордовии» в межрегиональную. В аэропорту реконструируют перрон (в частности, число стоянок для самолетов вырастет вдвое — до 20) и модернизируют материально-техническую базу. После реконструкции, которая завершится в 2014 году, аэропорт должен получить сертификацию для приема Boeing и Airbus и статус международного.

Очевидно, что в нашей огромной державе с ее расстояниями между крупными городами авиационный транспорт порой является единственным средством сообщения. Поэтому немалое значение приобретают наземная инфраструктура и воздушные суда малой авиации — здесь механизм ГЧП может быть также востребован. Конечно, это потребует эффективной подготовки подобных проектов со стороны региональных администраций, справедливого распределения рисков в долгосрочных соглашениях о ГЧП, разработки мер гарантирования и возвратности частных инвестиций, в отдельных случаях прямого субсидирования. Но только таким образом мы можем увидеть в отрасли частные средства средних компаний, заинтересованных в развитии своего региона, своей страны, своего бизнеса.

**В.В. Максимов, к.э.н.,
председатель совета директоров
ООО «ТРАНСПРОЕКТ»**