

UDK 656.71(470+571)“2018”

АЭРОПОРТ, КАК МЕСТО КОНЦЕНТРАЦИИ АВИАТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ**Муравьева Наталия Николаевна**

к.э.н., доцент кафедры теории и технологий в менеджменте факультета управления
Южного федерального университета, Ростов-на-Дону,
Российская Федерация

Аннотация

Начиная с 1991 по 2018 год, отмечено сокращение количества функционирующих аэропортов на территории Российской Федерации с 1450 до 261, то есть за 27 лет прекратили функционирование 1189 аэропортов регионального значения и узловых гаваней местных воздушных линий, расположенных в районах Сибири, Дальнего Востока и Крайнего севера. В указанный период, воздушный транспортный потенциал страны сократился более чем в 4 раза. На сегодняшний день, состояние аэропортовой инфраструктуры, включающей основные фонды и материально-техническую базу, т.е. федеральные аэродромы гражданской авиации, остается неудовлетворительным. В том числе и по правилам, обеспечивающим безопасность полетов. Таким образом, следствием всех существующих проблем отрасли стало разрушение внутрироссийских авиационных перевозок и связей по воздушному транспорту, что повлекло за собой существенную деформацию динамики развития рынка авиатранспортных услуг.

Ключевые слова: *развитие гражданской авиации, аэропорт; воздушные перевозки; услуги воздушного транспорта*

AIRPORT, AS A PLACE OF CONCENTRATION OF AIR TRANSPORT SERVICES**Natalia N. Muraveva**

Ph.D., associate professor of the theory and technology department in the management department of the Southern Federal University, Rostov-on-Don, Russian Federation

E-mail: Natasha_2009@inbox.ru

Abstract

From 1991 to 2018, there was a decrease in the number of operating airports in the Russian Federation from 1,450 to 261, that is, for 27 years, 1,189 regional airports and hubs of local airlines located in Siberia, the Far East and the Far North ceased to function. During this period, the country's air transport potential decreased by more than 4 times. Today, the state of the airport infrastructure,

including fixed assets and material and technical base, i.e. federal aerodromes of civil aviation remains unsatisfactory. Including the rules for safety. Thus, the consequence of all the existing problems of the industry was the destruction of domestic air transport and air transport links, which resulted in a significant deformation of the dynamics of the development of the air transport services market.

Keywords *development of civil aviation; airport; air travel; air transport services*

Текущее состояние и будущее мирового рынка авиаперевозок связано с формированием альянсов авиакомпаний, которые в свою очередь базируются на основе аэропортов. Это выстраивает сеть перевозок и обеспечивает прирост пассажиров для авиакомпаний, которые в них базируются, то есть – членам альянса. Конкуренция на мировом рынке авиаперевозок – это борьба альянсов авиакомпаний и крупных узловых аэропортов за владение как можно большей части потребительского рынка.¹

Как и авиационные компании и предприятия по организации воздушного движения аэропорты являются ключевыми элементами в системе гражданской авиации. Функция аэропортов заключается в интеграции и социальной направленности экономической инфраструктуры страны.

Аэропорт, как комплекс сооружений, предназначенных для обслуживания воздушных судов, является и отправной точкой, и завершающим звеном авиатранспортного процесса одновременно, а в некоторых случаях – и перевалочным пунктом (если речь идет о транзите).

Определим основные элементы аэропорта: аэродром, служебно-техническая зона (СТЗ), обособленные сооружения и приаэродромная территория. Здания и сооружения СТЗ группируются в комплексы: пассажирско-грузовой, инженерно-авиационный, вспомогательный. Пассажирско-грузовой комплекс включает аэровокзал (одни или несколько), перронные сооружения, грузовой аэровокзал или грузовой комплекс, здание по обслуживанию почтовых перевозок, гостиницу и привокзальную площадь с автостоянками, станциями городского транспорта и торговыми киосками. Как правило, на территории пассажирско-грузового комплекса располагается и командно-диспетчерский пункт аэропорта, где сосредоточено управление движением летательных аппаратов в воздухе и на земле, Инженерно-авиационный комплекс включает сооружения, предназначенные для технического обслуживания и ремонта самолётов и вертолётов (ангары, места стоянок авиатехники, мастерские, подсобные сооружения). В комплекс вспомогательных сооружений входят автобаза и база механизации, сооружения водо- и теплоснабжения, склады, здание аварийно-спасательной службы и т. п. Современные крупные аэропорты оборудованы системой централизованной заправки самолётов авиатопливом. Для обеспечения взлёта и посадки летательного аппарата в любое время суток независимо от состояния погоды аэропорты оборудуются соответствующим светотехническими и радиоэлектронными

¹ Веселова, Е.В. Основные тенденции развития рынка международных и российских авиаперевозок / Е.В. Веселова // Международная экономика. – 2012. – № 1/2012. – С. 41–49.

системами и приборами. Ввиду особых технических требований и необходимости защиты городов и другие населенных пунктов от шума новые аэропорты располагают, как правило, на значительном расстоянии от жилых массивов.²

Аэропорт является местом концентрации и координации действий основных поставщиков авиатранспортных услуг: авиаперевозчиков, авиатранспортных предприятий и аэронавигационных служб, чем и объясняется высокая значимость аэропортов для эффективной организации транспортного обслуживания. Выступая в качестве оператора перевозочного процесса, аэропорт предоставляет группы услуг для участников различных уровней транспортной системы: для авиакомпаний (техобслуживание, заправка, стоянка, метеорологические услуги и т.д.), пассажиров (залы ожидания, магазины, рестораны, камеры хранения и др.); а также услуги, отвечающие интересам государства в целом (таможенный контроль, обеспечение безопасности полетов, анализ пассажиропотока и пр.). Для авиакомпаний, как главных участников перевозочного процесса, большое значение при формировании и обосновании себестоимости рейса имеют расходы на обслуживание в аэропорту. Перевозчики, стремятся к снижению издержек и стоимости авиаперелета, и заинтересованы в том, чтобы воздушные суда находились в воздухе как можно дольше. В этом случае обеспечивается максимально возможный коэффициент загрузки, лучшая координация передвижения воздушных судов, налета экипажей и графиков технического обслуживания.

Таблица 1 - Типы аэропортов согласно общепринятой классификации³

Типы аэропортов	Ключевые характеристика	Отношения с авиакомпаниями
Международные хабы	- высокая доля трансферных перевозок; - большая зона покрытия; - более 40 млн. пассажиров	- главный хаб крупной международной авиакомпании; - роль лидера в альянсе
Международные аэропорты федерального значения	- доля трансферных перевозок ниже; - большая зона покрытия; - более 20 млн. пассажиров	- базовый аэропорт для дальнемагистральных авиакомпаний или вторичный для крупных; - подчиненный ,нишевый игрок в альянсе
Вторичные хабы и аэропорты	- низкая доля трансферных перевозок; - большая, но часто перекрывающаяся зона покрытия; - более 10 млн. пассажиров	- главный хаб региональной авиакомпании или вторичной крупной; - роль подчиненного в альянсе
Региональные аэропорты	- нет трансферных перевозок; - небольшая зона покрытия	Региональные компании, low-cost перевозчики

² Авиация: Энциклопедия. — М.: Большая Российская Энциклопедия. Главный редактор Г.П. Свищев. 1994.
URL =

https://dic.academic.ru/dic.nsf/enc_tech/89/%D0%B0%D1%8D%D1%80%D0%BE%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82

³ Волкова Л.П. Управление деятельностью аэропорта. Часть 2. Организационные основы управления деятельностью аэропортов. – М.: МГТУГА, 2010. – 106 с.

Авиационный транспорт является одним из главных секторов экономики Российской Федерации, который обеспечивает территориальную и экономическую целостность страны. Основной проблемой данной отрасли является локализация большинства аэропортов в западной части государства и отсутствие перспектив на развитие авиаузлов в восточной части. Для страны таких географических масштабов как Россия, использование только одного международного, транзитного авиационного комплекса является не рациональным.

Текущее состояние, перспективы развития гражданской авиации и аэропортовой сети России характеризуются:

- количеством допущенных к эксплуатации аэропортов и аэродромов, имеющих возможность обслуживать гражданские воздушные суда, включая аэропорты и аэродромы совместного базирования;
- характеристика общего состояния основных производственных фондов аэропортовых и аэродромных комплексов;
- имущественные права собственности аэропортов;
- земельное право;
- уровень зависимости развития аэропорта и других участников системы гражданской авиации; имеющиеся тенденции и проекты по развитию аэропортовой сети в России.

Большинство конструкций грунтовых аэродромов утратили свои эксплуатационные качества, по причине отсутствия государственной поддержки. В период межсезонья, около 20% ВПП с конструкцией грунтового покрытия испытывают сложности в работе.

Результатом этих проблем является пребывание большого числа аэропортов регионального и местного значения в стадии критического состояния и находится на стадии завершения аэропортовой деятельности.

Те аэропорты, которые находятся в федеральной собственности, сократившие объемы работ от 10 и более раз в сравнении с окончанием 1980-х годов, продолжают свою деятельность только в регионах, где им оказывается финансовая поддержка, как со стороны власти, так и со стороны бизнеса, который заинтересован в функционировании авиапредприятий. В своем большинстве, это регионы, где низкая доступность наземного транспорта.

Приоритеты государственных органов направлены на финансирование работ, поддерживающих развитие аэропортовой и аэродромной сети, но финансирование указанных целей, распределяется без учета реальных требований и потребностей отрасли. Кроме этого, средства для поддержания работ и развития аэропортовой сети выделяются по остаточному принципу, что приводит к ситуации, когда вместо планово-предупредительного ремонта выполняется текущий, который не может заменить требуемый капитальный ремонт и предупредить износ имущества аэродромов.

Однако следует отметить положительную динамику.

В 2017 году, в Ростове-на-Дону был открыт узловой аэропорт «Платов», первый в истории постсоветской России построенный «с нуля». Не смотря на то, что Краснодарский край в рейтинге регионов занимал лидирующую позицию по ЮФО, организация аэропортового комплекса на территории Ростовской области обоснована

тем, что этот проект входил в Федеральную целевую программу «Развитие транспортной системы России 2010-2020 г.».

Международный аэропорт Платов (входит в холдинг «Аэропорты Регионов») официально получил сертификат международного агентства Skytrax, подтверждающий присуждение высшего рейтинга пять звезд. 5 звезд Skytrax - самая престижная на сегодняшний день награда за качество и качество обслуживания пассажиров. Аудиторы Skytrax оценивают работу воздушной гавани почти по 500 параметрам, включая скорость передачи данных, скорость передачи данных, качество и скорость, Wi-Fi соединения, чистота в терминалах и другие. Российский аэропорт получил высший рейтинг авторитетного агентства Skytrax впервые за всю историю организации с 1989 года.

Аэропорт Симферополь основан в 1936 году. На протяжении последних пяти лет он входит в первую десятку российских аэропортов по объему перевезенных пассажиров. С 2015 года воздушная гавань ежегодно обслуживает более 5 млн. пассажиров.⁴ В 2018 году Международный аэропорт Симферополь обладал самой широкой маршрутной сетью в России на внутренних воздушных линиях, пассажиропоток составил 5,1 млн. человек. С 16 апреля 2018 года рейсы обслуживаются в новом современном аэровокзальном комплексе, построенном за 32 млрд. рублей частных инвестиций.

В преддверии и в дни проведения Петербургского международного экономического форума (ПМЭФ) 2019, с 4 по 8 июня, аэропорт Пулково обслужил 3222 рейса на прилет и вылет. Более четверти из них – 912 взлетно-посадочных операций – пришлось на воздушные суда деловой авиации. Это на 9% больше, чем в период ПМЭФ 2018.

Пик нагрузки пришелся на заключительный день форума – 8 июня 2019 года. В этот день Пулково обслужил 704 рейса на прилет и вылет, в том числе 252 взлет-посадки самолетов бизнес-авиации.

ПМЭФ 2019 проходил в Санкт-Петербурге с 6 по 8 июня 2019 года. В период проведения ПМЭФ все службы аэропорта Пулково работали в усиленном режиме. На площадке форума работали стойки регистрации на рейсы из Пулково. Участники могли прямо в «Экспофоруме» зарегистрироваться на вылет, получить посадочный талон и оформить багажные бирки.

Аэропорт Пулково занимает четвертое место по объему пассажиропотока в России. В январе-апреле 2019 года аэропорт Санкт-Петербурга обслужил 5,1 млн человек, что на 13,7% превышает результат за аналогичный период 2018 года. В 2019 году Пулково в четвертый раз подряд стал победителем ежегодной национальной премии «Воздушные Ворота России» как лучший аэропорт страны по итогам голосования пассажиров. Главным оператором Пулково с 2010 года является международный консорциум «Воздушные Ворота Северной Столицы», который на основе государственно-частного партнерства осуществляет управление аэропортом и проект его реконструкции и развития.⁵

⁴ Отчет о реализации ФЦП «Социально-экономическое развитие Республики Крым и г. Севастополя до 2020 года» за 1 полугодие 2017 года <https://www.favt.ru/dejatelnost-tcelevie-programmy-otchety-o-realizacii/?id=3757>

⁵ Итоги работы аэропорта Пулково в период ПМЭФ 2019 URL = <https://www.favt.ru/novosti-novosti/?Id=5490>

В общем объеме авиаперевозок на территории РФ большую долю занимает Московский Авиационный узел, за период в 17 лет, процент пассажиропотока вырос с 25% до 50% от общего числа пассажиров в РФ. Эта тенденция привела к концентрации пассажиропотока в западной части страны, что не позволяет в полной мере использовать транзитный потенциал государства.

Таким образом, результатом долговременного недостаточного финансирования отрасли на протяжении длительного времени являются проблемы износа, нехватки производственных мощностей для обслуживания и ремонта воздушных судов. Дополнительной проблемой становится дефицит производственных мощностей используемых для технического обслуживания современного парка воздушных судов зарубежного производства.

Налоговая база для таможенных платежей, установленная государственным аппаратом, на импортные комплектующие и оборудование для аэропортов – завышена. Это является причиной заторможенного технического обновления аэропортов и негативно сказывается на их имидже и финансовом состоянии.

Итоговый анализ состояния аэропортовой и аэродромной сети Российской Федерации, подчеркивает, что:

- Износ основных фондов аэродромов приближается к отметке 80%, что при таком критическом состоянии уровня износа приводит к потере устойчивости.

- Закрытые аэродромы не содержатся в должной форме и перестали использоваться в качестве запасных. Следствием этого является урон экономике гражданских перевозок: воздушные суда должны брать на борт дополнительный запас авиационного топлива, для обеспечения посадки в случаях захода на запасные аэродромы. Особенно это необходимо в труднодоступных и отдаленных уголках РФ. Этот факт отрицательно сказывается на обеспечении безопасности полетов и на экономике перевозки в целом.

- Ряд закрытых аэропортов утратил интересы для использования имущества и прилегающих земельных участков воздушными судами. В итоге, около 50 тысяч человек потеряли рабочие места, а порядка 12 млн. жителей России, проживающих в рассматриваемых местностях, лишены возможности свободного передвижения. Следствием закрытия аэропорта, как правило, является закрытие населенного пункта, что приводит к ухудшению демографической обстановки и уменьшению плотности населения.

- Череда назначений руководящего состава в федеральных аэропортах, проведена недостаточно объективно. Росимущество и Росавиация не имеют четких границ ответственности в процедуре назначений и освобождений от должности руководителей аэропортов. Следствием данной неопределенности, стала постоянная практика вседозволенности органов управления при освобождении от должности специалистов которые им неуютны и назначении на данные вакансии некомпетентных лиц. Это приводит к экономическому ущербу в рассматриваемых субъектах, подрывает имидж со стороны потребителей рынка и профессиональной общественности.

- В текущем состоянии, сеть аэропортов не способна к исполнению в полной мере и в соответствии с качеством выполнять свои функции, что не способствует нормальному развитию авиации как бизнеса и обеспечению безопасности РФ.

Текущее состояние рынка авиаперевозок можно охарактеризовать беспрецедентным ростом объемов авиаперевозок, динамика роста в этом году достигла 16,5%. Но это не решает всех проблем отрасли.

Подводя итог, нужно сказать, что кризис аэропортовой отрасли можно назвать «национальным вызовом». Принимать современные воздушные суда аэропорты не готовы ни со стороны способности аэродромов, ни по выполняемым операциям. Оборот воздушного судна в любом аэропорту составляет минимум 1,5 часа, при современных тенденциях в 45 минут для обеспечения работы парка воздушных судов с приемлемым уровнем утилизации.

В силу общей ситуации, складывающейся в макроэкономике, можно сказать, что рост пассажиропотока произойдет в планируемых пределах, отмеченных в прогнозных сценариях. Но вопросом остается та часть, которую обслуживают российские перевозчики. Бизнес авиаперевозок является одним из самых динамично развивающихся и нестандартных в своих бизнес-идеях, но он всецело зависит от политики государства и государственного регулирования деятельности сферы. Не смотря на большое количество целевых программ, государство еще не обозначило конкретные цели в области авиатранспорта. В текущей системе отношений государство не оказывает поддержки бизнесу в организации воздушных перевозок.

Главной проблемой гражданской авиации Российской Федерации – становится плачевное техническое состояние парка воздушных судов. После развала Советского союза, перелеты мог себе позволить не каждый гражданин, поэтому, до 2004 года воздушный транспорт занимал позицию «элитного» способа передвижения. Авиационная промышленность за эти годы была развалена. Легкомоторные и среднемагистральные самолеты, использовавшиеся на межрегиональных и местных рейсах, приходят в негодность, требуют ремонта. Большинство подобных агрегатов было произведено в СССР, на территории Украины. После кризиса 2014 года и разрыва дипломатических и торговых связей, запчастей для обслуживания имеющейся техники в стране нет и достать их каким-либо образом не представляется возможным. Проблема в том, что самолеты такого типа обслуживают большинство отдаленных регионов страны и заменить эту технику на новую – невозможно.

В отрасли дальнемагистральных самолетов такая же ситуация – они все импортные. Единственный самолет используемый в гражданской авиации, построенный в постсоветское время это «Сухой Суперджет 100». Не так давно вступивший в массовую эксплуатацию. Но, основная проблема этого самолета состоит в том, что на 80% он состоит из импортных запчастей. Поэтому назвать его полностью отечественным тоже нельзя. Имеющиеся авиационные предприятия, работающие на территории РФ, производят только военные и спасательные самолеты, и агрегаты для их технического обслуживания.

Кроме устаревшей техники, в отечественной гражданской авиации существует кризис качества подготовки летного кадрового состава. В Российской Федерации, как и в ряде других стран, существует проблема дефицита кадров летного состава в отрасли гражданской авиации. Средний возраст летного экипажа увеличился до 50 лет, хотя еще 40 лет назад эта цифра была скорее исключением из правил в работе пилота. Спад спроса на авиационные услуги в 90е годы, массовые сокращения персонала, сформировали обширный кадровый резерв. Таким образом, инвестиции в подготовку и обучение новых профессионалов сократились. Это привело к старению экипажей и, как

следствие, нехватке специалистов на рынке отечественных авиаперевозок и привлечению иностранных пилотов и инженеров. Учебные заведения, на сегодняшний день, выпускают в год 220 пилотов, при потребности кадрового рынка в ежегодном пополнении на 400 человек.

Союз этих двух проблем, влечет за собой постановку острого вопроса о безопасности перелетов. Россия занимает первое место в мировом рейтинге по количеству авиакатастроф. Этот факт влияет на выбор пассажиром транспорта, и усиливает конкурентное давление на гражданскую авиацию со стороны других участников транспортного рынка.

Таким образом, можно обобщить, что проблема гражданской авиации состоит в дефиците: дефицит кадров, дефицит аэропортовых комплексов, дефицит техники. Для решения имеющихся проблем, необходима дифференциальная стратегия, которая будет решать проблему авиации не точно, а объемно. Разработать систему обучения авиационных кадров, чтобы не было необходимости отечественным авиакомпаниям прибегать к помощи иностранных специалистов. Обновить парк воздушных судов, развивая государственную авиапромышленность не только в сторону военных комплексов, но и в сторону гражданского авиастроения. Создать сеть аэропортовых комплексов, которые будут охватывать всю страну. Расширить сеть местных маршрутов. Разработать и обеспечить создание региональных международных аэропортов хабов.

ЛИТЕРАТУРА

- Авиация: Энциклопедия. — М.: Большая Российская Энциклопедия. Главный редактор Г.П. Свищев. 1994. URL = https://dic.academic.ru/dic.nsf/enc_tech/89/%D0%B0%D1%8D%D1%80%D0%BE%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82
- Веселова, Е.В. Основные тенденции развития рынка международных и российских авиаперевозок / Е.В. Веселова // Международная экономика. – 2012. – № 1/2012. – С. 41–49.
- Волкова Л.П. Управление деятельностью аэропорта. Часть 2. Организационные основы управления деятельностью аэропортов. – М.: МГТУГА, 2010. – 106 с.
- Государственный реестр аэродромов и вертодромов гражданской авиации Российской Федерации URL=<https://www.favt.ru/reestry-aerodromy-vertodromy/>
- Итоги работы аэропорта Пулково в период ПМЭФ 2019 URL = <https://www.favt.ru/novosti-novosti/?Id=5490>
- Отчет о реализации ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010 – 2020 годы)», подпрограмма «Гражданская авиация» за 1 полугодие 2017 года URL=<https://www.favt.ru/dejatelnost-tcelevie-programmy-otchety-o-realizacii/?id=3757>
- Отчет о реализации ФЦП «Социально-экономическое развитие Республики Крым и г. Севастополя до 2020 года» за 1 полугодие 2017 года URL=<https://www.favt.ru/dejatelnost-tcelevie-programmy-otchety-o-realizacii/?id=3757>