Муров А.Е.
канд. экон. наук, докторант
Санкт-Петербургского университета сервиса и экономики

Подкормка... для стальных птиц

современные аспекты инвестирования в развитие объектов авиатранспортной инфраструктуры российского континентального шельфа

В настоящее время наряду с проблемами развития парка воздушных судов нового поколения существуют первоочередные задачи развития объектов авиатранспортной инфраструктуры. Безусловно, при формировании стратегии инвестирования подобных мероприятий необходимо учитывать и прогнозируемые на период до 2010 года объемы авиаперевозок и требования авиатранспортного рынка к качеству и эффективности перевозок и работ.

Авиакомпаниям до 2010 года потребуется 563 единицы новых воздушных судов, учитывая нарастающее списание устаревшей части эксплуатируемого парка и планируемое в этот период поэтапное введение в действие на территории России ограничений ИКАО по точности самолетовождения, авиационному шуму и эмиссии вредных веществ при полетах воздушных судов.

Такое развитие парка обеспечит увеличение в структуре его провозной мощности доли современных воздушных судов всех типов до 60%, что необходимо для качественного удовлетворения спроса на авиаперевозки, развития региональных перевозок, повышения эффективности авиатранспортной деятельности и доступности воздушного транспорта, существенного снижения вредного воздействия авиации на окружающую среду. Вместе с тем в ходе переоснащения парка воздушных судов современными типами самолетов и вертолетов всех классов предполагается стимулирование поступления новых воздушных судов, разрабатываемых и производимых в России.

Отметим, что общая потребность в инвестициях на развитие парка воздушных судов нового поколения оценивается в 206,5 млрд. рублей[1].

[1] Аброскин А. Транспортные услуги и экономическое развитие (методологические аспекты статистического анализа) // Вопросы статистики. – 2007. – №10. – С.42-47.

Таблица 1

№	Класс воздушных судов	Количество воздушных судов по годам							Итого 2004-2010
		2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	
1	Магистральные пассажирские самолеты	2	10	13	26	31	35	47	164
2	Региональные пассажирские самолеты	-	4	15	22	34	37	34	146
3	Магистральные грузовые самолеты	3	2	6	6	6	7	7	37
4	Региональные грузовые самолеты	2	2	-	2	2	2	-	10
5	Вертолеты	2	2	8	20	32	52	62	179
	Всего: 2004-2010	**9**	**20**	**42**	**76**	**105**	**134**	**150**	**536**
	Поставка воздушных судов в 2002-2005 гг., всего								27
	Всего: 2002-2010 гг.								**563**

Планируемые поставки новых воздушных судов, разрабатываемых и производимых в России, представлены в т*аблице 1.*

На наш взгляд, эффективность и безопасность функционирования авиатранспортной системы во многом зависит от состояния наземной материально-технической базы аэропортов. При этом необходимо отметить, что обеспеченность многих аэропортов производственными мощностями находится но низком уровне. Недостаточная оснащенность аэропортов современным оборудованием приводит к нарушению технологического процесса перевозок и снижению их качества.

В соответствии с транспортной стратегией Российской Федерации в структуре опорной сети аэропортов федерального значения выделены узловые аэропорты (крупные пересадочные аэропорты), которые обеспечивают международные и внутренние транспортные авиаперевозки, и региональные аэропорты.

Безусловно, современная сеть аэропортов является важной предпосылкой экономического развития страны и ее интеграции в мировую экономику. Так, например, по существующим оценкам, в 2005 году для совершенствования материально-технической базы российских аэропортов было выделе-

но 9,3 млрд. руб. при потребности более чем в 25 млрд. руб. При этом характерно, что из внебюджетных источников на развитие аэропортов сегодня поступает не более 35% инвестиций притом, что доля федерального бюджета все время растет (с 41% в 2002 г. до почти 60% в 2006 г.)[2]. Государственные вложения идут на модернизацию ВПП и рулежных дорожек (РД), то есть в наиболее капиталоемкие и долго окупаемые объекты. Объем государственной поддержки аэропортов для модернизации материально-технической базы за прошедшие годы составлял не более 20-40% от общего объема инвестиций.

Отметим, что в целях повышения уровня регулярности полетов, а также качества обслуживания авиапассажиров предусматривается развитие основных объектов (ВПП, аэровокзалы, светосигнальное оборудование ССО) наземной инфрастуктуры аэропортов федерального значения, аэропортов, являющихся составными элементами международных транспортных коридоров, а также других аэропортов, инвестируемых за счет ФЦП «Модернизация транспортной системы России».

В настоящее время на основе уточнения прогноза социально-экономического развития страны выделены крупные пилотные инвестиционные проекты по строительству и реконструкции объектов аэропор-

общая потребность в инвестициях на развитие парка воздушных судов нового поколения оценивается в 206,5 млрд. рублей

тов. Так, в указанные проекты вошли 24 аэропорта. При этом реконструкция аэродромов крупных узловых аэропортов позволит увеличить международный транзит через аэропорты, повысить их конкурентоспособность на рынке авиационных услуг, привлечь дополнительные пассажиропотоки и внебюджетные средства на расширение аэровокзальных комплексов[3].

Реализация такого инвестиционного проекта, как расширение аэропорта, позволит значительно увеличить пропускную способность крупного международного аэропорта, обеспечить прием практически всех типов воздушных судов зарубежных и российских авиакомпаний, выполняющих полеты по основным маршрутам, а также круглосуточные полеты в зимний период.

Следует учитывать также мероприятия, осуществляемые на авиапредприятиях за счет внебюджетных источников инвестирования, по строительству, расширению и реконструкции:

[2] Аброскин А. Транспортные услуги и экономическое развитие (методологические аспекты статистического анализа) // Вопросы статистики. – 2007. – №10. – С.42-47.

[3] Березин В.Ф. Информационное обеспечение транспортного комплекса // Бюллетень транспортной информации. – 2006. – №3. – С.25-30.

– грузовых комплексов (терминалов);
– объектов авиатопливообеспечения;
– ангаров;
– природоохранных объектов в составе проектов реконструкции аэропортов, включая сооружения по очистке поверхностных производственных и хозяйственно-бытовых сточных вод;
– устройств (систем), улавливающих пары тяжелых и легких органических жидкостей (топлива) на складах, горюче-смазочных материалов;
– площадок для антиобледенительной обработки наружной поверхности воздушных судов.

Отметим, что общие инвестиционные вложения на развитие объектов авиатранспортной инфраструктуры на период до 2010 г. составляют 49287,5 млн. руб., в том числе: средства федерального бюджета – 25536,9 млн. руб.; средства бюджетов субъектов Российской Федерации – 2169,3 млн. руб.; внебюджетные средства – 21581,3 млн. руб.

При этом инвестиции за счет средств федерального бюджета направляются на расширение, реконструкцию и техническое перевооружение объектов, находящихся в федеральной собственности.

Инвестиции за счет средств субъектов Российской Федерации предназначены для развития объектов аэропортов, имеющих важное значение для жизнедеятельности регионов, а также для расширения и реконструкции объектов, не находящихся в федеральной собственности. Однако наряду с этим развитие объектов наземной инфраструктуры в ряде аэропортов необходимо осуществлять с применением форм государственно-частного партнерства.

В общем, следует отметить, что политика государства в отношении развития гражданской авиации в условиях ограниченности средств бюджета должна строиться на принципе мотивированного сокращения количества аэропортовых комплексов и развития за счет концентрации ресурсов ключевых, системообразующих аэропортов.

При этом необходимо учитывать, что в настоящее время в стране не сформирован рынок гражданской авиатехники. Отсутствуют стабильные условия взаимоотношений между авиакомпаниями, промышленностью, финансовыми структурами и государством на этапах производства, реализации, сервиса и эксплуатации авиатехники нового поколения.

Кроме того, следует уделить значительное внимание проблемам развития рынка воздушных перевозок и услуг авиации для удовлетворения

> в настоящее время на основе уточнения прогноза социально-экономического развития страны выделены крупные пилотные инвестиционные проекты по строительству и реконструкции объектов аэропортов

потребностей населения и экономики страны. Намечаемый на среднесрочную перспективу рост валового внутреннего продукта будет способствовать значительному увеличению объемов грузовых и пассажирских перевозок.

Существенным фактором роста авиатранспортной мобильности населения и увеличения объема пассажирских авиаперевозок является относительное снижение стоимости билетов в сравнении с динамикой зарплаты и развитие внутренних, в том числе региональных и местных воздушных сообщений. Будет продолжаться процесс укрупнения и оптимизации количества авиакомпаний, системы воздушных линий с организацией узловых аэропортов, восстановления инфраструктуры и развития региональных и местных воздушных сообщений.

следует уделить значительное внимание проблемам развития рынка воздушных перевозок и услуг авиации для удовлетворения потребностей населения и экономики страны

Литература

1. Аброскин А. Транспортные услуги и экономическое развитие (методологические аспекты статистического анализа) // Вопросы статистики. – 2007. – №10.
2. Березин В.Ф. Информационное обеспечение транспортного комплекса // Бюллетень транспортной информации. – 2006. – №3.

рп

A.Ye. Murov
Cand. Econ. Sci., doctoral student, St Petersburg University of Service and Economics

Modern aspects of investment into the development of air-transport infrastructure facilities

The study explores aspects of air-transport infrastructure facility improvement and development, of the strategy of investment in the domestic aircraft industry, and modernisation of existing, and construction of new, airports. Table 1 presents statistics on the planned deliveries of new aircraft developed and manufactured in Russia.
The item is meant for businessmen active in the aviation sector, researchers of ways to improve the performance of airports and of civil aviation in general.