
АВИАТРАНСПОРТНАЯ СИСТЕМА СОВРЕМЕННОЙ РОССИИ: ИСТОРИЯ СТАНОВЛЕНИЯ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ

А.А. Котихина

Кафедра государственного и муниципального управления
Российский университет дружбы народов
ул. Миклухо-Маклая, 10–2, Москва, Россия, 117198

В данном научном сообщении рассмотрен исторический аспект становления российской авиатранспортной системы, современное состояние рынка авиационных услуг, а также прогноз в области авиационной деятельности. Проведенный анализ, основанный на анализе пассажиропотока, и, как следствие, растущего спроса на авиационные услуги, выявил потребность в расширении мощностей, а также модернизации существующей инфраструктуры.

Ключевые слова: авиатранспортная система, гражданская авиация, аэропорт, локост.

Гражданская авиация открывает новые возможности и преимущества для всех категорий населения. Она повышает качество жизни, расширяя возможности для отдыха и знакомства с различными странами. Развитие авиации и аэропортов находится в тесной зависимости. В настоящее время много исследований посвящено анализу возросшего пассажиропотока как в Российской Федерации, так и за рубежом. Примером могут послужить отчеты авиакомпании Boeing, статьи, опубликованные в журналах «Гражданская авиация».

Вместе с тем пути решения проблем, связанных с перегрузкой имеющихся мощностей, не получили должного освещения, что и делает обращение к теме актуальным и значимым с исследовательской точки зрения.

Первым российским аэродромом считается территория Ходынского поля в г. Москве, где 17 июня 1910 г. Обществом воздухоплавания на пожертвования любителей авиации было начато строительство взлетно-посадочной полосы. Спустя десять лет с Центрального аэродрома начали выполняться первые регулярные рейсы, сначала по маршруту Москва–Нижний-Новгород, годом позже – Москва–Кенигсберг. Приказом Реввоенсовета СССР № 2456 от 3 ноября 1923 г. Центральному аэродрому было присвоено имя Л.Д. Троцкого [1]. В ноябре 1931 г. здесь было открыто первое в СССР здание аэровокзала. В 1947–1948 гг. большая часть авиарейсов была переведена с Центрального аэродрома во вновь созданные аэропорты Быково (1933 г.) и Вну-

ково (1936 г.), с тех пор и на все последующие десятилетия основным назначением Центрального аэродрома стали испытания новых самолетов.

1936 г. является переломным в развитии пассажирских перевозок как г. Москвы, так и России – в этом году принято Постановление Правительства СССР «О развитии и оснащении Гражданской авиации», в соответствии с которым начато строительство Московского центрального аэропорта (МЦА) «Внуково», а позже «Домодедово» и «Шереметьево», которые до сих пор составляют Московский авиационный узел (МАУ).

На сегодняшний день воздушные перевозки являются главным компонентом гражданской авиации. Организация воздушных перевозок ускоряет поступление гуманитарной помощи повсеместно и обеспечивает быструю доставку социально-значимых товаров. Современные аэропорты являются центрами, в которых сосредоточены новейшие технологии, промышленные парки и коммерческие комплексы. Возрастающая потребность в авиатранспорте заставляет аэропорты расширять свои мощности, способствуют строительству новой инфраструктуры.

В каждой отрасли имеются свои проблемы, и авиатранспортная не является исключением. Для организации доступности для населения авиационных услуг и, как следствие, повышение его мобильности требуется более развитая инфраструктурная сеть, чем та, что в настоящий момент существует в России. Основное препятствие развитию гражданской авиации является отсутствие платежеспособного населения, особенно в регионах Российской Федерации [2].

По мнению автора, решением данной проблемы может стать снижение стоимости перелетов в соответствии с возможностями пассажиров, а именно организация бюджетных перевозок (другое название – лоукост, от англ. low cost – низкие издержки).

Согласно стратегии развития низкобюджетных авиаперевозок в России, разработанной совместно Центром стратегических разработок в гражданской авиации и Санкт-Петербургским государственным университетом гражданской авиации, к 2020 г. доля лоукост авиакомпаний может достигнуть 37% от суммарных объемов перевозок на внутренних воздушных линиях. Таким образом, к 2035 г. низко бюджетные перевозчики смогут перевозить порядка 55 млн пассажиров в год [3]. Важным отличием от других перевозчиков является тот факт, что пассажирооборот лоукостеров устойчив к кризисным явлениям в экономике, что особенно актуально вследствие снижения объемов перевозок начиная с 2014 г. (рис. 1).

В нашей стране достаточно аэропортов, где возможна реализация лоукост-модели, одним из таких примеров является аэродром, расположенный на территории городского округа Жуковский. В 2008 г. вышел Указ Президента России № 217 «О создании Национального центра авиастроения» и последующие документы в его исполнение, которые определили стратегическую задачу – сформировать на территории наукограда современный кла-

стер, который призван дать импульс развитию гражданской авиации, а также создать объекты транспортной и социальной инфраструктуры.

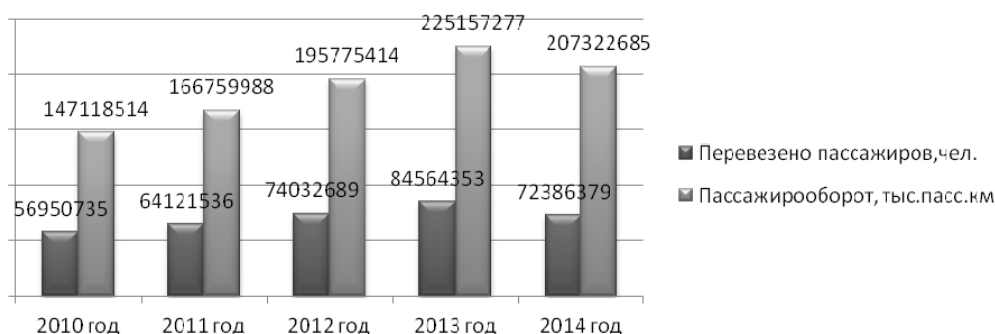


Рис. 1. Объем перевозок пассажиров и пассажирооборот в 2010–2014 гг. (международные и внутренние перевозки) [4]

Необходимость строительства еще одного аэропорта вызвана объективными причинами. Согласно составленному компанией Boeing прогнозу развития авиаперевозок, в ближайшие два десятилетия рост рынка авиаперевозок составит 5%, а грузоперевозок – 5,2%. Кроме этого, по результатам исследования группы авиационного и аэропортового развития «Vegas Lex» в МАУ выявлен потенциал роста с 70,9 млн пассажиров в 2014 г. до 179 млн пассажиров до 2030 г.

Одним из существенных ограничителей развития пассажиропотока является система организации воздушного движения (ОрВД). Значительные ограничения роста авиаперевозок связаны с аэропортовой инфраструктурой: а именно: перегрузкой терминальных мощностей существующих аэропортов; ограниченностью подъездных путей (реконструкции автомобильной дороги А-105 – подъездной дороги от Москвы к аэропорту «Домодедово»); невозможностью строительства еще одной ВПП во «Внуково». Но даже при реализации всех запланированных проектов модернизации действующих аэропортов дефицит пропускной способности может превысить цифру 60 млн пассажиров.

Эти и другие факторы определяют стратегию развития аэропорта в следующих сегментах пассажирских перевозок. На внутренних маршрутах рейсы могут выполняться региональными перевозчиками, имеющими в своем парке небольшие, маневренные самолеты. На международных – отечественными и иностранными чартерными перевозчиками. Наиболее перспективными в этом отношении являются именно низкобюджетные перевозчики, для успешного функционирования которых необходимо наличие соответствующего аэропорта, предлагающего условия, основанные на низких аэропортовых тарифах и сборах, быстром обороте воздушного судна (макси-

мально 35 минут), доступности наземного транспорта и подъездных путей, минимизации обслуживающего персонала, оказании услуг через Интернет.

На основе имеющихся данных можно проанализировать сильные и слабые стороны пассажирских авиаперевозок, применив хорошо зарекомендовавший себя в практике менеджмента метод стратегического SWOT-анализа на примере г. Жуковский (табл. 1).

Таблица 1

Анализ авиаперевозок в г. Жуковский

Сильные стороны	Слабые стороны
<ul style="list-style-type: none"> • Высокая пропускная способность; • Близость к г. Москве (30 км) • Большой потенциал для размещения инфраструктуры; • Низкие затраты на оборудование терминала; • Две ВПП (одна из которых является самой длинной в Европе); • Существующий оборудованный таможенный пост 	<ul style="list-style-type: none"> • Отсутствие инфраструктуры для осуществления авиаперевозок; • Строящиеся подъездные пути; • Базирование авиации МЧС; • Проведение международных выставок (6 дней в год); • Проведение экспериментальных полетов
Возможности	Угрозы
<ul style="list-style-type: none"> • Дополнительный временной интервал для рейсов; • Низкие аэропортовые сборы; • Создание условий для технического осмотра и ремонта воздушных судов; • Возможность принимать воздушные суда любого типа 	<ul style="list-style-type: none"> • Создание аналогичного аэропорта в Калужской области; • Совмещение экспериментальной и гражданской авиации на одной территории

Предполагается, что проект развития аэропорта обладает значительной бюджетной и социальной эффективностью, обеспечивая на долгосрочную перспективу увеличение конкурентоспособности транспортной системы и реализацию транзитного потенциала Российской Федерации; создание не менее 10 тыс новых рабочих мест, в том числе и для высококвалифицированных кадров; увеличение налоговых отчислений в региональный и федеральный бюджеты; повышение коэффициента авиационной подвижности населения, увеличение доступности и удовлетворение потребностей всех слоев населения в воздушных перевозках и др.

Текущая ситуация на рынке пассажирских авиаперевозок благоприятна для создания еще одного аэропорта в г. Жуковский. Во-первых, он будет способствовать эффективному распределению нагрузки, снятию дефицита аэропортовой инфраструктуры. Во-вторых, он станет импульсом для дальнейшего развития авиакомпаний в сегментах региональных, низко бюджетных и чартерных перевозок.

ПРИМЕЧАНИЯ

- [1] *Семенов В.И.* В трудных поисках истины: по страницам советской и зарубежной литературы о Л.Д. Троцком. Харьков, 1991. С. 109.
- [2] *Байбеков Ш.* Минимизация как развитие. *Транспорт России*. 2014. № 1–2.
- [3] Там же.
- [4] Данные Федеральной Службы Государственной Статистики. URL: <http://www.gks.ru/>.
Статистические данные Федерального Агентства Воздушного Транспорта. URL: <http://www.favt.ru>.

AIR TRANSPORT SYSTEM IN MODERN RUSSIA: HISTORY OF ESTABLISHMENT AND PROSPECTS OF DEVELOPMENT

A.A. Kotikhina