

ВЗЛЕТНО-ПОСАДОЧНЫЙ ВОПРОС

С РОСТОМ СПРОСА НА АВИАУСЛУГИ И РАЗВИТИЕМ СУПЕРСОВРЕМЕННЫХ ТЕХНОЛОГИЙ В ПРОИЗВОДСТВЕ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ НЕИЗБЕЖНО ВОЗНИКАЮТ НОВЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К АЭРОДРОМНОМУ ОБОРУДОВАНИЮ И ВЗЛЕТНО-ПОСАДОЧНЫМ ПОЛОСАМ (ВПП). БЕЗОПАСНОСТЬ ПАССАЖИРОВ В ВОЗДУХЕ И НА ЗЕМЛЕ НЕ В ПОСЛЕДНЕЙ СТЕПЕНИ ЗАВИСИТ И ОТ ИНФРАСТРУКТУРЫ АЭРОПОРТОВ. ВГ ВЫЯСНИЛ, В КАКОМ СОСТОЯНИИ НАХОДЯТСЯ АЭРОДРОМЫ, КАК ГОСУДАРСТВО СОБИРАЕТСЯ ИХ МОДЕРНИЗИРОВАТЬ И КАК ЧАСТНЫЙ БИЗНЕС МОЖЕТ В ЭТОМ ПОУЧАСТВОВАТЬ.

АЛЕКСЕЙ ЕКИМОВСКИЙ; МАРИЯ МОКЕЙЧЕВА

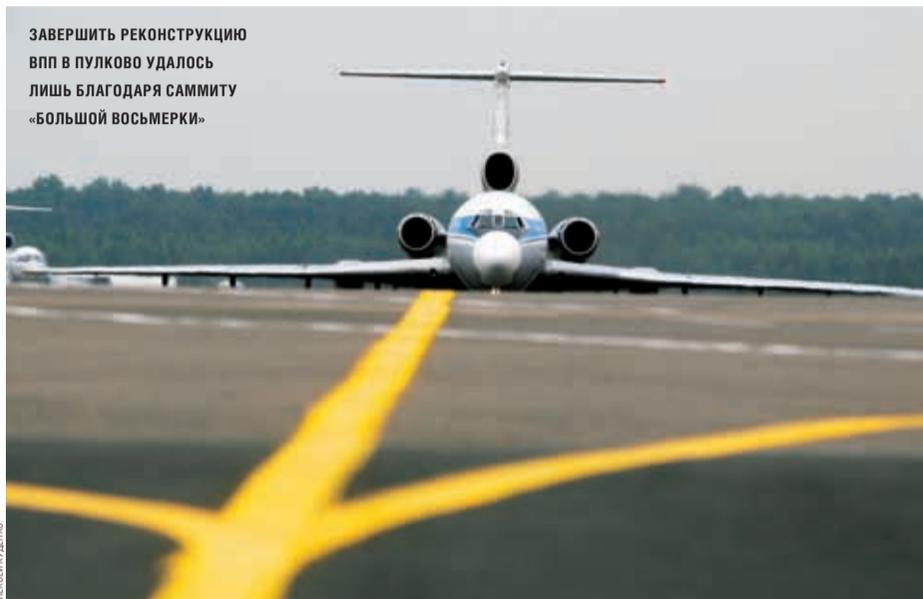
ПОТРЕБНОСТЬ В ИНВЕСТИЦИЯХ —

\$50 МЛРД По данным Минтранса РФ, со времен Советского Союза количество аэродромов существенно сократилось. Из 1302 аэродромов, имевшихся в 1992 году, осталось всего 351. И только 260 из них обслуживают гражданскую авиацию. Износ аэродромного имущества составляет 70–80%, необходимость в реконструкции аэродромов имеется практически повсеместно. В большинстве аэропортов инвестиции в реконструкцию аэродромного хозяйства делались более 20 лет назад. По словам руководителя Федерального агентства воздушного транспорта Министерства транспорта РФ (Росавиация) Евгения Бачурина, с 1991 года объем недофинансирования реконструкции аэродромов гражданской авиации составил порядка 993 млрд руб.

Только в последние два года в аэропортовую инфраструктуру начали приходить государственные деньги. Правда, это касается пока лишь лидеров рынка. «Сейчас финансируется порядка 50 объектов: Шереметьево, Внуково, Домодедово, Сочи, Геленджик, Новосибирск (Толмачево), Екатеринбург (Кольцово), Хабаровск — практически все ВПП крупнейших аэродромов», — рассказал ВГ Евгений Бачурин. По его данным, в 2007–2008 годах федеральный бюджет выделяет на реконструкцию аэродромного хозяйства порядка 20 млрд руб. в год, хотя этого явно недостаточно. Большие надежды Росавиация возлагает на утверждение правительством новой целевой программы развития аэродромной сети до 2015 года, где предполагается эту сумму удвоить. «Цифры пока проектные, но объем расходов федерального бюджета составит около 250 млрд руб. на шесть лет», — говорит Евгений Бачурин. Однако, по расчетам Минтранса, представленным в проекте концепции развития аэродромной сети до 2020 года, и этих сумм не хватит. Для сохранения приемлемого уровня аэродромов гражданской авиации требуется финансирование на уровне 65 млрд руб. в год, а всего потребные инвестиции в аэропорты гражданской авиации составляют 1,27 трлн руб. (около \$50 млрд).

Как считают в Минтрансе, федеральный бюджет без каких-либо условий должен обеспечить реконструкцию аэродромов федерального значения, которые необходимы для «осуществления государственных функций Российской Федерации». Этот перечень должно утвердить правительство, а пока в Минтрансе составили список из 57 крупнейших аэропортов, которые отвечают необходимым критериям. Всего же в опорную сеть аэропортов гражданской авиации входит 121 аэропорт. Консолидация всего аэродромного имущества, не подлежащего приватизации, будет проводиться на балансе специально созданного в 2001 году ФГУП «Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)». Эта организация будет обеспечивать учет, сохранность имущества и эффективное его использование, а также поддерживать информационно-аналитическую базу данных о состоянии объектов аэродромной инфраструктуры и потребностях в инвестициях.

БОЛЬШИЕ НАДЕЖДЫ РОСАВИАЦИЯ ВОЗЛАГАЕТ НА УТВЕРЖДЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВОМ НОВОЙ ЦЕЛЕВОЙ ПРОГРАММЫ РАЗВИТИЯ АЭРОДРОМНОЙ СЕТИ ДО 2015 ГОДА. ОБЪЕМ РАСХОДОВ ФЕДЕРАЛЬНОГО БЮДЖЕТА МОЖЕТ СОСТАВИТЬ ОКОЛО 250 МЛРД РУБ. НА ШЕСТЬ ЛЕТ



ЗАВЕРШИТЬ РЕКОНСТРУКЦИЮ ВПП В ПУЛКОВО УДАЛОСЬ ЛИШЬ БЛАГОДАРЯ САММИТУ «БОЛЬШОЙ ВОСЬМЕРКИ»

АЛЕКСЕЙ КУТЕНКО

Как отмечают в Росавиации, новое законодательство позволило также эффективно использовать средства, получаемые от аренды имущества аэродромов. «До последнего времени вся арендная плата уходила в бюджет, поэтому использовать эти деньги для развития имущества не представлялось возможным», — рассказывает Евгений Бачурин. — Сейчас вышли поправки к федеральному закону, по которым ФГУП, у которых находится имущество аэродромов на правах хозяйственного ведения, могут оставлять часть арендной платы себе и вкладывать в развитие этого имущества».

РЕГИОНЫ ПОМОГУТ Порядка 22% от всей суммы необходимых инвестиций (около 280 млрд руб.) Минтранс планирует привлечь из региональных бюджетов, благодаря законодательная база к этому готова. «До последнего времени у субъектов федерации не было оснований для участия в реконструкции аэродромного оборудования, но сейчас вышли поправки к закону, которые позволяют передавать имущество аэродромов регионального и местного значения в собственность региональных властей», — говорит Евгений Бачурин. Согласно концепции Минтранса, в собственность регионов можно передать не только акции операторов аэропортов, но и аэродромное хозяйство, находящееся в ведении федеральных унитарных предприятий. В министерстве уже предварительно подсчитали, что на баланс субъектов федерации может быть передано 64 аэропорта регионального и местного значения, входящих в опорную сеть. Скорее всего, первым окажется аэропорт Пулково в Петербурге. Сделка по передаче акций аэропорта на баланс города была обременена обязательствами городского бюджета по реконструкции взлетно-посадочной полосы №1. Однако с точки зрения бюджетного законода-

КАТЕГОРИИ ПОЛОС

По классификации ИКАО существует три международных категории светосигнального оборудования на взлетно-посадочных полосах, что позволяет выполнять те или иные операции при различных погодных условиях. Категория I разрешает заход на посадку и приземление с высотой принятия решения не ниже 60 м (200 футов) над взлетно-посадочной полосой, а также при дальности ви-

димости не менее 800 м или горизонтальной дальности видимости на ВПП не менее 550 м. Категория II позволяет заход на посадку и приземление с высотой принятия решения менее 60 м (200 футов) над взлетно-посадочной полосой, но не ниже 30 м (100 футов) и при дальности видимости (горизонтальной) на ВПП не менее 350 м. Категория III — высшая категория — подразделяется на три подкате-

гории. Категория III A предполагает возможность захода на посадку и приземление с высотой принятия решения менее 30 м (100 футов) над взлетно-посадочной полосой или без высоты принятия решения и при горизонтальной дальности видимости на ВПП не менее 200 м. Категория III B позволяет приземление с высотой принятия решения менее 15 м (50 футов) над взлетно-посадочной полосой или без высоты

приемления решения и при горизонтальной дальности видимости на ВПП менее 200 м, но не менее 50 м. Категория III C — заход на посадку и приземление осуществляются без ограничений по высоте принятия решения или видимости на ВПП. Системы категории III C позволяют производить посадку, используя автопилот самолета и приборы, установленные вдоль поверхности ВПП.

Государство готово позволить частному инвестору участвовать в реконструкции аэродромов только на условиях механизма концессии. Как объяснили ВГ в Росавиации, договор концессии предусматривает обязательства по реконструкции передаваемого в пользование имущества, в течение срока договора инвестор имеет возможность зарабатывать на эксплуатации инфраструктуры, не забывая отчислять определенный процент государству. По истечении периода концессии инвестор обязан вернуть аэродром в федеральную собственность. Но как будет работать эта система в реальности, пока неизвестно. «Реконструкция аэродромного хозяйства требует серьезных финансовых затрат, и очевидно, что большинство аэродромов, за исключением 10–15 крупнейших наших аэропортов, не смогут в обозримой перспективе вернуть потраченное частным ин-

вестициям», — признается Евгений Бачурин, отмечая, что именно на крупных объектах и предстоит опробовать новый для отечественного бизнеса механизм.

Предложенная Минтрансом концепция построения эффективной аэродромной сети и план финансирования программы должны быть рассмотрены правительством в середине ноября. Но, как говорит Евгений Бачурин, утверждение документа может и задержаться по не зависящим от Минтранса и Росавиации причинам. «Сейчас документ проходит согласования в заинтересованных органах исполнительной власти, и практически все замечания МЭРТа и Минфина уже сняты», — говорит господин Бачурин. — Но часть, которую разрабатывает Минобороны, пока отсутствует. Дело в том, что у нас возникли проблемы с трактовкой формулировок поручений правительства по разработке этой концепции. Если изначально мы разработали концепцию развития аэродромов только гражданской авиации, то теперь поставлена задача создания более широкой концепции, включая аэродромы экспериментальной и военной авиации».

Как отмечают в Росавиации, строительство новых аэродромов в России пока не планируется, целесообразнее использовать существующие мощности, которые были выведены из эксплуатации с советского времени. Исключение составляют аэропорты, которые оказались в черте больших городов. После событий июля 2006 года в аэропорту Иркутска, когда самолет А-310 с 204 пассажирами на борту выкатился за пределы взлетно-посадочной полосы и врезался в частные гаражи, располагавшиеся в непосредственной близости от аэродрома, президент страны поручил разработать проект строительства нового аэропорта. Как сообщили ВГ в Росавиации, по соглашению с Минтрансом администрация Иркутской области за свой счет проводит обоснование инвестиций строительства нового аэропорта. «Место уже определено, сейчас идет согласование выбранного участка», — говорит Евгений Бачурин. В следующем году уже совместно с федеральным бюджетом будет начата разработка проектной документации нового аэропорта. Строительство аэродромного комплекса планируется осуществлять за счет федерального бюджета, строительство коммерческих объектов (аэровокзала, грузового терминала и остальных объектов) — за счет областного бюджета и внебюджетных источников. «Как раз здесь мы не исключаем вариант использования механизмов концессии для привлечения капитала в строительство инфраструктуры аэродрома. Не могу говорить о конкретных инвесторах, но, по моим сведениям, уже не меньше трех серьезных частных структур запрашивают информацию о возможности участия в реализации этого проекта», — сообщил Евгений Бачурин.

БОЛЬШАЯ СТРОЙКА Тем не менее крупнейшие российские аэропорты страны уже почувствовали, что дело сдвинулось с мертвой точки. В рамках федеральной целевой программы «Модернизация транспортной системы России» в июне 2005 года была начата масштабная ре-



СМЕЖНИКИ