



ИНФОДОСЬЕ

Информационная подборка материалов на основе ресурсов
Управления библиотечных фондов (Парламентской библиотеки)*

Тема	<i>Законодательное обеспечение реализации комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года в части развития региональных аэропортов и маршрутов</i>
Дата	<i>12.11.2019</i>
Составители	<i>Поиск, анализ, отбор, систематизация материалов, формирование контента инфодосье и библиографического списка, подготовка выходных форм – А.В. Павлицева (ведущий консультант отдела ведения баз данных и государственной библиографии по официальным документам УБФ (ПБ))</i>
Контакты	<i>тел. 8(495)692-68-75, факс 8(495)692-97-36, e-mail: parlib@duma.gov.ru</i>

Часть 1. Публикации в журналах, сборниках, газетах и интернет-ресурсах

Максим Акимов провел заседание проектного комитета транспортной части Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры. Рассмотрен ход реализации федерального проекта «Развитие региональных аэропортов и маршрутов»	2
<i>Юрчик А.А.</i> Программный тренд авиаотрасли. Региональный вектор – новые рабочие места и миллиарды экономии	4
<i>Дюкина Т.О., Вишнева М.А., Григорьев А.Н.</i> О реализации стратегии развития сети аэропортов в России	9
<i>Семенов С.</i> Масштабная реконструкция инфраструктуры региональных аэропортов позволит разгрузить воздушные гавани столицы	13
<i>Байбеков Ш.</i> Масштабы и перспективы пространственного развития. Задачи и риски инфраструктурных авиапроектов	15
<i>Ларионова Т.</i> Обеспечить региональный прорыв необходимо в сфере региональных перевозок	19
Новые и безопасные: как меняются аэропорты в регионах. Россия намерена модернизировать десятки аэропортов в рамках нацпроекта	24

Часть 2. Библиографический список публикаций в журналах, сборниках, газетах и интернет-ресурсах 26

* В материалах, использованных для подготовки инфодосье, сохранены оригинальные тексты источников опубликования.

В соответствии с законодательством Российской Федерации в части, касающейся соблюдения авторских прав, публикации, представленные в инфодосье, не предназначены для тиражирования, размещения в Интернет, распространения или продажи.

Часть 1. Публикации в журналах, сборниках, газетах и интернет-ресурсах

МАКСИМ АКИМОВ ПРОВЕЛ ЗАСЕДАНИЕ ПРОЕКТНОГО КОМИТЕТА ТРАНСПОРТНОЙ ЧАСТИ КОМПЛЕКСНОГО ПЛАНА МОДЕРНИЗАЦИИ И РАСШИРЕНИЯ МАГИСТРАЛЬНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ*

Рассмотрен ход реализации федерального проекта «Развитие региональных аэропортов и маршрутов»

Открывая заседание, заместитель Председателя Правительства Максим Акимов отметил, что тема носит комплексный характер, выходя за рамки мероприятий, предусмотренных Комплексным планом. «Необходимо принятие системных решений, которые касаются всех четырех существенных аспектов организации региональных воздушных перевозок, – это наземная инфраструктура, воздушные судна, экипажи и те, кто этим управляет, обеспечивает предоставление транспортной услуги, – сказал вице-премьер. – По всем этим направлениям есть большие блоки проблем, не решив которые, даже сделав почти 70 аэропортов, предусмотренных федеральным проектом, мы не получим результата».

Глава Росавиации Александр Нерадько доложил о благоприятном прогнозе по достижению целевых показателей федерального проекта на 2019 год: авиационная подвижность составит 0,75 полетов на 1 жителя России в год; объем перевозок, минуя Москву, превысит 16 миллионов человек; количество субсидированных маршрутов на внутренних воздушных линиях уже составляет 130 единиц (с начала года на таких маршрутах перевезено в 3 раза больше пассажиров, чем за аналогичный период прошлого года); по программе субсидирования лизинга в рамках постановления №1212 будет поставлено 11 воздушных судов.

В части аэродромной инфраструктуры Комплексный план предусматривает в 2019 году введение в эксплуатацию трех взлетно-посадочных полос. По двум объектам работы уже завершены (Норильск и до конца августа Саратов). По третьему – аэродрому Хабаровска – Росавиация просит перенести ввод на 2020 год. Как пояснил Александр Нерадько, строительство непосредственно плоскостного сооружения завершено, но существует риск невыполнения объекта в целом до конца этого года, так как необходимо уточнение проектной документации по дренажно-водосточной сети, очистным сооружениям и светосигнальному оборудованию. «В Хабаровске работает один из сильнейших строительных подрядчиков, но и ему не удалось справиться с задачей в отведенный срок», – сказал глава Росавиации. Участники проектного комитета детально обсудили сложности, с которыми сталкивается авиационная отрасль в инфраструктурном строительстве.

В 2019 году в рамках развития аэропортовой инфраструктуры запланировано 45 мероприятий с общим бюджетом 23,7 млрд рублей, включая 17 мероприятий, реализация которых началась в предыдущие годы, и 28 новых. Однако поздний срок доведения лимитов бюджетных обязательств по новым объектам существенно – на 4-5 месяцев – сдвинул сроки начала конкурсных процедур (по словам Александра Нерадько, по 13 объектам лимиты были доведены только 8 мая, по 12 объектам – в июне). В итоге на данный момент на заключение контрактов вышли только по 4 объектам, по остальным идут конкурсные процедуры, а по двум аэродромам Камчатки, включенным в планы 2019 года, Росавиация уже сейчас предлагает перенести старт начала работ на 2020 год.

«По результатам мониторинга реализации федерального проекта наши проблемы: позднее доведение лимитов, заключение контрактов только со второй половины августа, – сообщил глава Росавиации. – В климатических условиях Дальнего Востока и Сибири строительный сезон 2019 года фактически утрачен, в связи с чем существует риск неосвоения в этом году средств в объеме около 7 млрд рублей».

Административные особенности – только часть проблемы. Например, по 8 объектам даты конкурсных процедур и заключения контракта сдвигаются, так как они неинтересны подрядчикам. «Подрядные организации не могут предоставить обеспечение исполнения контрактов (а это 10-30% от стоимости контракта), у них отсутствуют оборотные средства для приобретения материалов и оборудования в условиях казначейского обеспечения, в ряде регионов фактическая стоимость строительных материалов выше стоимости, предусмотренной проектно-сметной документацией, отсутствуют подрядные организации с достаточным опытом работ», – перечислил Александр Нерадько и сформулировал предложения Росавиации.

В частности, он предложил отменить норму о казначейском обеспечении обязательств по контрактам в отношении объектов, включенных в Комплексный план, при сохранении казначейского

* Максим Акимов провел заседание проектного комитета транспортной части Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры. Рассмотрен ход реализации федерального проекта «Развитие региональных аэропортов и маршрутов» // Официальный сайт Правительства Российской Федерации, 5 августа 2019 г. - <http://government.ru> (дата обращения 05.11.2019)

сопровождения использования целевых средств. Другие предложения: разработка индексов изменения сметной стоимости строительно-монтажных работ за третий квартал 2019 года с учетом реальной ресурсно-технологической модели регионов; актуализация методики определения стоимости строительной продукции на территории России, предусматривающая обязательное включение в сводный сметный расчет полного перечня фактических затрат на строительно-монтажные работы; формирование начальной максимальной цены контракта по проектам, уже получившим положительное заключение Главгосэкспертизы, с пересчетом из базового уровня цен в текущий с применением индекса аэродромов гражданского назначения.

Министр транспорта Евгений Дитрих поддержал позицию главы Росавиации, напомнив, что с теми же проблемами сталкиваются и при реализации дорожных объектов, но благодаря решениям Государственного совета, состоявшегося 26 июня 2019 года, большинство из них будут сняты.

Максим Акимов поручил организовать работу со стороны Правительства по тиражированию решений Госсовета на инфраструктурные объекты транспортной части Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры. В этом его поддержал помощник Президента Игорь Левитин.

Еще одним препятствием к развитию аэродромной инфраструктуры Александр Нерадько назвал нередко чрезмерные нормативные ограничения по безопасности. «У нас два параллельных законодательства. Одно – об авиационной безопасности, сформированное на основании требований Международной организации гражданской авиации. Второе – о транспортной безопасности. Требования по транспортной безопасности часто избыточны, - пояснил он. – Например, аэропорт Итуруп. Высота ограждения 2,43 м. Высота снежного покрова зимой превышает высоту ограждения. После того, как приходит весна, снег просто рвет его. И десятки миллионов рублей каждый год мы выбрасываем на восстановление этого ограждения».

Максим Акимов дал поручение дополнительно рассмотреть обоснованность обязательных требований по транспортной безопасности в увязке с фактическими условиями эксплуатации объектов, что позволит существенно снизить издержки аэропортов, особенно малых, но при этом обеспечит безусловный уровень безопасности гражданской авиации.

Заместитель министра промышленности и торговли Олег Бочаров проинформировал о мерах поддержки по выведению на рынок авиационной техники. Так, в 2019 году предусмотрено 5,8 млрд рублей на субсидии для лизинговых компаний по погашению части процентных ставок по кредитам для обеспечения лизинговой деятельности в гражданской авиации. В 2020 году запланировано 6,97 млрд рублей, на 2021 год – 9,4 млрд рублей. Этих средств на данный момент достаточно. Но дополнительный флот, прибытие которого ожидается в следующие три года (90 самолетов SSJ-100 и 18 MC-21), не обеспечен финансовой поддержкой по действующей программе субсидий в полном объеме, что создает у лизинговых компаний неопределенность. «Мы с Минфином ждем заключения всех текущих контрактов, чтобы к концу года выйти с конкретными предложениями по перспективе до 2030 года», – сообщил Олег Бочаров.

Он перечислил направления, на которых сосредоточилось министерство в части поддержки региональной авиации. Это авиационный парк для местной авиации – самолеты L-410, в 2023-2024 годах – «Байкал», который придет на смену Ан-2, а также перспективные L-610 и Ил-114. «Мы видим, что плановое развитие этого парка через субсидии возможно только с государственной лизинговой компанией. Банковским лизинговым компаниям этот сегмент не особенно интересен», – пояснил замглавы Минпромторга. Следующее направление – лизинг двигателей, а в перспективе – лизинг салонов, чтобы эксплуатанты из-за узости своего сегмента могли использовать воздушные суда в разных вариантах. «Особенно это важно для региональных авиакомпаний, которые получают L-410 с тремя вариантами салона. У них должна быть возможность или купить салон, или взять в управление. Взять, например, медицинский салон в лизинг и через три года его отдать», – добавил Олег Бочаров. Кроме того, министерство прорабатывает комплексные подходы по рынку вторичных самолетов так, чтобы он, с одной стороны, не деноминировал инвестиции государства в инфраструктуру, с другой – дал рынку экономически обоснованное предложение. Наконец, в рамках развития послепродажного обслуживания разрабатывается возможность предоставления услуг для малой авиации по льготным расценкам.

Подводя итоги заседания, Максим Акимов отметил, что через развитие инфраструктуры и субсидирование цели, заложенные Указом Президента и обозначенные в Комплексном плане, будут достигнуты, но «есть более масштабная задача, связанная с формированием модели региональных перевозок». «У нас нет необходимости воссоздавать аэродромную сеть образца 1970-х годов, если аэродромы при этом будут стоять пустыми, когда летать не на чем и, тем более, некому. А именно этот риск пока существует в нашей программе – она не связана с воздушными судами и с подготовкой летного состава», – обратил внимание вице-премьер.

Заместитель Председателя Правительства дал поручение Минтрансу проработать комплексную модель авиационных перевозок, которая предусмотрит потребности во флоте и экипажах во взаимосвязи с перспективной маршрутной сетью.

ПРОГРАММНЫЙ ТРЕНД АВИАОТРАСЛИ*

Региональный вектор – новые рабочие места и миллиарды экономии

А.А. Юрчик, заместитель Министра транспорта Российской Федерации

Замминистра транспорта РФ Александр Юрчик рассказал корреспонденту «ТР» о ключевых проблемах развития отечественной гражданской авиации.

– Александр Алексеевич, основные показатели работы гражданской авиации России за I полугодие 2019 года радуют – перевезены более 57,7 млн пассажиров, это почти на 12% больше, чем за аналогичный период прошлого года. Пассажирооборот вырос почти на 14%, перевозка пассажиров – на 11,8%. Вместе с тем международные перевозки продолжают доминировать над внутренними и тем более над местными. Как эта статистика согласуется с региональным вектором развития отрасли?

– В 2018 году объем перевозок пассажиров составил 116,2 млн человек, что на 10,6% выше аналогичного показателя в 2017 году. Вместе с тем прошлый год был очень непростой в силу невероятного роста цен на топливо. Мы знаем, что в удельном весе себестоимости авиаперевозок стоимость керосина занимает 25–30%. Для авиакомпаний непредсказуемость цен на авиатопливо – огромная проблема. Эксплуатанты не закладывают возможность предполагаемого роста в стоимость билетов, которые, как известно, продаются за несколько месяцев до конкретной даты вылета. И когда обязательства по авиаперевозкам предполагают одну цену, а выполнять их приходится за большую, исполнители перевозок несут большие потери. Чтобы их покрыть, приходится идти на соответствующие финансовые заимствования.

Вторая проблема – повышение курса доллара. В прошлом году он подрос. А авиакомпании осуществляют большинство лизинговых платежей за воздушные суда в этой валюте. Зарабатывают средства в значительной степени в рублях, а тратить приходится в иностранной валюте. Следовательно, это еще одна убыточная статья. В совокупности эксплуатанты не досчитались по году порядка 60 млрд руб.

Несмотря на это, у нас в России 68,8 млн человек перевезены на внутренних воздушных линиях. Рост составил 10% к 2017 году. И только 47,4 млн человек – на международных. Это абсолютно ясная тенденция, указывающая на региональный тренд – мы большую часть населения перевозим внутри России. В том числе благодаря мерам, принятым правительством по субсидированию местных и региональных перевозок. Подчеркну, что этот тренд закрепляется новыми программными документами, которые разрабатываются в рамках исполнения поручения Президента России.

– Одно из поручений президента – осуществлять не менее 50% авиаперевозок, минуя Москву...

– И оно оказывает существенное влияние на развитие межрегиональных перевозок. Объем внутренних регулярных перевозок минуя Москву составил в 2018 году 16,48 млн человек, что на 15,1% больше аналогичного показателя в 2017 году (14,32 млн человек). Пока это не очень много. Но это направление будет активно развиваться. Есть четкое понимание: число маршрутов между нашими городами минуя Москву должно вырасти к 2024 году до 50%. Не менее! Важно отметить, что уже внутренние перевозки составляют основную долю (59%) авиаперевозок в целом! Более того, темпы роста внутренних авиаперевозок на маршрутах минуя МАУ выше, чем на международных и внутренних в целом, что говорит о позитивном отклике на меры, принимаемые правительством по их развитию.

– Развитие маршрутной сети сложно представить без развития наземной инфраструктуры.

– Одним из важных шагов, способствующих реализации этой задачи, стало принятие Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года и его составной части – федерального проекта «Реконструкция инфраструктуры региональных аэропортов и расширение сети авиационных маршрутов». Это и стало нашим ответом на поставленные Президентом России задачи.

* Юрчик А.А. Программный тренд авиаотрасли. Региональный вектор – новые рабочие места и миллиарды экономии: [интервью с заместителем Министра транспорта Российской Федерации А.А. Юрчиком] // Транспорт России. – 2019. – 19-25 авг. – С. 1, 3

Проект включает три основных направления. Первое – это реконструкция региональных аэропортов посредством осуществления капитальных вложений. Общий объем финансирования за счет средств федерального бюджета здесь составит 171,73 млрд руб., в том числе дополнительно выделяемых – 108 млрд руб. Второе – субсидирование региональных перевозок. На эти цели будет направлено в общей сложности 56,1 млрд руб., в том числе 36,3 млрд руб. дополнительно выделяемых средств. И третье – субсидирование лизинга воздушных судов для региональных и местных перевозок. Общий объем финансирования по этому направлению составит 6,3 млрд руб.

Таким образом, мы заложили серьезную программу реконструкции и развития инфраструктуры региональных аэропортов. Всего намечено в рамках данной программы реконструировать 66 объектов, из которых 40 – дальневосточных. Тех самых малых аэропортов, связывающих небольшие населенные пункты, которые не ставят перед собой коммерческих целей. Задача перед ними стоит иная и, я бы сказал, более серьезная – обеспечить доступность авиатранспортных услуг для населения, проживающего в отдаленных регионах страны, обеспечить связанность таких регионов с крупными транспортными узлами.

При этом мы не забываем и коммерческие направления. Правда, уже не ставится на этот период задача реконструкции крупных федеральных узлов. То есть идет процесс планомерного расширения аэропортовой инфраструктуры страны.

В целом объем затрат на мероприятия проекта составляет 272,0 млрд руб., в том числе средства федерального бюджета – 234,2 млрд руб., внебюджетные средства – 33,5 млрд руб., средства бюджетов субъектов – 4,3 млрд руб.

– *То есть проблем с финансированием нет?*

– Они есть всегда. Но при жестких рамках бюджетирования необходимо быть еще более ответственными и дисциплинированными. Замечу, что гражданская авиация – не самая финансово емкая отрасль. Средств на развитие сюда, в отличие от других видов транспорта, вкладывается меньше, но эффективность в части повышения мобильности населения, охвата труднодоступных регионов транспортными услугами, скорости передвижения и ряда других индикаторов выше.

– Серьезным подспорьем для развития региональных авиаперевозок стало принятие в свое время программ субсидирования маршрутов.

– Это указывает на комплексность подхода в решении данной задачи. Сама по себе инфраструктура не дает серьезного роста пассажиропотока. Его необходимо стимулировать. С этой целью и была разработана программа субсидирования региональных воздушных перевозок и формирования маршрутной сети, известное вам постановление Правительства РФ № 1242. Оно постоянно и системно совершенствуется, в том числе в части повышения эффективности расходования бюджетных средств. На субсидирование региональных перевозок, как я уже говорил, выделено на пять лет 56,1 млрд руб. При этом почти двукратное увеличение финансирования позволило в сравнении с прошлым полугодием перевезти в три раза больше пассажиров. Это говорит о том, что программа выстроена правильно и реализуется эффективно.

– *Правительство РФ объявило о расширении программы субсидированных авиаперевозок для жителей Дальнего Востока с 2020 года. Какие категории граждан смогут воспользоваться льготами? Насколько в денежном выражении увеличится объем субсидирования?*

– В 2018 году декабрьским постановлением Правительства РФ № 1372 внесены изменения в действующие программы субсидирования авиаперевозок, предусматривающие установление круглогодичного субсидирования воздушных перевозок по более чем 200 маршрутам для категорий населения, наиболее остро нуждающихся в социальной поддержке, – лиц, достигших возраста 55 и 60 лет (для женщин и мужчин, соответственно), инвалидов, молодежи до 23 лет. К таким лицам после вступления в силу изменений будут относиться также многодетные родители.

Отмечу, что в этом году мы включаем в эту программу территории, которые присоединились к ДФО. Это Бурятия, Забайкальский край. Вошли сюда и арктические регионы. Кроме того, большое внимание уделяется задаче укрепления транспортной связанности Дальнего Востока с центром страны, развитию внутрирегиональной маршрутной сети.

Благодаря поручениям Президента России суммарно на реализацию данной задачи в рамках прошлогоднего правительственного постановления № 215, касающегося предоставления субсидий из федерального бюджета организациям воздушного транспорта в целях обеспечения доступности воздушных перевозок населению, в 2019 году из федерального бюджета выделено порядка 9 млрд руб. Это позволило покрыть все потребности в перевозках по маршрутам,

предусмотренным программой субсидирования, в которые также входят воздушные линии Калининграда и Крыма.

В целях сохранения высоких показателей перевозок по субсидируемым маршрутам мы сочли необходимым сохранение в 2020 году действующего уровня финансирования данной программы.

– В отдельных регионах субсидирование местных перевозок осуществляется за счет региональных бюджетов. Но эта практика распространена не повсеместно.

– Если рассматривать ситуацию формально, то за местные перевозки, и не только воздушные, должны отвечать региональные власти. И это правильно – они ближе к нуждам и чаяниям населения и видят транспортную проблематику не со стороны.

В то же время надо понимать, что большое количество регионов, особенно отдаленных, находится в непростом экономическом положении. Они не могут себе позволить финансирование транспортных коммуникаций. С учетом этого и были созданы федеральные казенные предприятия, финансируемые из федерального бюджета. Они априори убыточны. Но мы тем самым снимаем с регионов значительную долю финансовой нагрузки и помогаем сохранить транспортную инфраструктуру.

Разумеется, мы работаем в направлении более активного привлечения местных администраций в субсидирование перевозок. Логичнее и правильнее, если развитие на местном уровне будет управляться не из Москвы. В настоящее время по поручению правительства мы готовим предложения, направленные на создание единых подходов к развитию региональной маршрутной сети. Будут разработаны соответствующие методики для местных властей.

Здесь важно указать на общую заинтересованность в развитии местных и региональных авиаперевозок, поскольку они являются ручейками, питающими большую коммерческую авиацию.

– Как, на ваш взгляд, повлияет на ситуацию с региональными авиаперевозками принятие закона об обнулении НДС для внутренних авиалиний?

– Реализация данной меры является одним из элементов, необходимых для достижения задачи по развитию региональных авиаперевозок. С учетом ранее принятых решений по обнулению НДС на маршрутах в ДФО, Симферополь и Калининград, установление нулевой ставки на маршруты, минуя МАУ, позволит повысить пассажиропоток на внутренних воздушных линиях до 38,1%, ранее в таком режиме обеспечивалась перевозка всего 20,5% пассажиропотока ВВЛ.

Кроме того, мы, во-первых, создадим условия для стабилизации стоимости внутренних авиаперевозок в условиях резко подорожавшего авиакеросина. Во-вторых, уравнием налоговые условия для внутренних и международных перевозок.

Если говорить о цифрах, то принятие закона позволит «вернуть» в отрасль в период 2019–2020 годов более 30 млрд руб. В долгосрочной перспективе снижение ставки налога на добавленную стоимость до 0% в части налогообложения авиаперевозок на региональных маршрутах приведет к устойчивому росту спроса в сегменте авиаперевозок на внутренних воздушных линиях.

По нашим расчетам, в период с 2019 по 2030 год пассажиропоток на региональных маршрутах, минуя Москву, увеличится на 211 млн пассажиров. Соответствующее повышение выручки от пассажирских авиаперевозок и рентабельности бизнеса региональных авиаперевозчиков приведет к увеличению бюджетных поступлений от налога на прибыль организаций.

Увеличение спроса на пассажирские авиаперевозки на внутренних воздушных линиях приведет также к созданию к 2030 году 15,5 тыс. новых рабочих мест в региональных авиакомпаниях и 16,6 тыс. рабочих мест в смежных и обслуживающих отраслях (авиастроение, аэропортовые услуги, наземное и техническое обслуживание воздушных судов).

Замечу, что рост занятости произойдет также в отраслях экономики, связанных с туристическим бизнесом. В целом суммарный бюджетный эффект от поступлений налоговых отчислений в бюджетную систему Российской Федерации в 2019–2030 годах составит порядка 650 млрд руб.

– Трагическое событие, произошедшее в мае с самолетом «Сухой Суперджет–100» Аэрофлота, вызвало большой резонанс и немало вопросов. В частности, Генпрокуратура РФ отмечает, что отечественная программа обеспечения безопасности полетов не соответствует

международным требованиям. Также обращается внимание на то, что не разработаны в полном объеме нужные нормативные правовые акты, в том числе те, которые регламентируют вопросы сертификации авиационной техники, ее производителей, а также подготовки персонала. Насколько это соответствует действительности?

– Вопрос безопасности полетов стоит у нас во главе угла. В отличие от других видов бизнеса, авиационный ставит в первую очередь перед собой задачу не извлечения прибыли, а обеспечения безопасности. В соответствии с положениями статьи 24.1 Воздушного кодекса Российской Федерации реализация государственной системы управления безопасностью полетов гражданских воздушных судов обеспечивается в нашей стране в соответствии с международными стандартами Международной организации гражданской авиации. И она каждый раз подтверждает, что система управления безопасностью полетов в Российской Федерации соответствует международным нормам и требованиям. Это не значит, что нам не над чем работать. Безопасность – эволюционный процесс. И мы постоянно совершенствуем это важнейшее направление, учитывая в том числе рекомендации ИКАО. К концу года на рассмотрение авиационной общественности будет предложена новая система, нацеленная на предотвращение инцидентов.

Хочу отметить тот факт, что Транспортная стратегия до 2030 года предусматривает ряд целевых показателей, направленных на снижение количества происшествий на воздушном транспорте и повышение уровня безопасности полетов. Мы ведем планомерную работу в этой сфере, но вместе с тем нацелены на внедрение лучших международных стандартов и практик в области безопасности полетов.

В настоящее время Минтранс России разработан план по совершенствованию нормативно–правовой базы, учитывающей все аспекты деятельности гражданской авиации, начиная от локальных нормативных актов организаций гражданской авиации и заканчивая мероприятиями по государственным системам безопасности полетов и авиационной безопасности.

Нами переработаны и актуализированы правила сертификации авиационной техники. Соответствующий нормативный правовой акт направлен в Минюст России на регистрацию.

Замечу: до определенного времени функции сертификации выполнял Международный авиационный комитет. Было принято решение о возврате этой задачи в суверенитет Российской Федерации. Росавиация создала подведомственную структуру – авиарегистр, который и уполномочен заниматься этой задачей. Также возвращается в суверенитет РФ структура по расследованию авиапроисшествий и авиакатастроф. С участием государств ЕврАзЭС создается Международное бюро расследования. Уже вышли соответствующие правительственные нормативные документы, и в ближайшие годы эта структура начнет функционировать.

Любая катастрофа отзывается болью в сердце. Причины случившейся трагедии, несомненно, будут учтены в работе по обеспечению уровня безопасности полетов в Российской Федерации, однако основания для беспокойства пассажиров сильно преувеличиваются, так как уровень безопасности полетов в Российской Федерации на сегодняшний день остается достаточно высоким.

– Проблематика с обеспечением полетов RRJ–95 остается актуальной. Что предполагается делать, чтобы сохранить репутацию нового самолета? Не затронут ли те же проблемы MC–21?

– Этот вопрос находится за пределами функций и полномочий Минтранса России. Его правильней переадресовать Минпромторгу. Вместе с тем Минтранс предпринимается усилия для консолидации действий заинтересованных ведомств в этом направлении. Так, в ближайшее время на площадке Минтранса планируется совещание с участием Минпромторга, ОАК, Росавиации, ГСС, а также ряда эксплуатантов, на котором предполагается обсудить вопросы мониторинга и систематизации проблем, возникающих при эксплуатации RRJ–95, а также перспективы послепродажного обслуживания этого самолета.

В последнее время Минпромторг стал больше внимания уделять процессу послепродажного обслуживания самолетов. Вы знаете, что одно время серьезной была проблема замены двигателей на «Сухом Суперджете». Это была просто эпидемия, самолеты простаивали месяцами, в воздухе находилось менее 50% парка. Этот вопрос был рассмотрен на Авиационной коллегии при Правительстве РФ, где Минпромторг и, соответственно, ОАК представили концепцию развития послепродажного обслуживания воздушных судов. Имелись в виду и «Суперджеты», и ожидаемые MC–21. При этом Минтранс настаивал на включении сюда и самолетов местных воздушных линий.

Сегодня проблема значительно смягчена. Минпромторг провел серьезную работу. Создан пул подменных двигателей и запчастей, организуются специальные ремонтные мастерские. Все это позволяет в достаточно короткое время доставлять необходимую запчасть к месту ремонта либо оперативно производить ремонт и техобслуживание бортов на специализированных ремонтных базах. В результате сроки сервисного обслуживания авиатехники значительно сократились. Сроки простоев авиалайнеров также сократились, но пока, к сожалению, не так значительно, как хотелось бы.

– Представители Минтранса, касаясь вопроса потребности регионов в отечественной авиатехнике, неоднократно подчеркивали, что ждут от отечественного авиапрома самолета не только экологичного, с хорошими летно–техническими характеристиками, но и недорогого в эксплуатации. Авиапром предлагает самолет чешского производства L–410. Считаете ли вы такое решение оптимальным?

– Действующий коммерческий парк российских авиакомпаний насчитывает сегодня 197 пассажирских региональных самолетов пассажироместимостью от 20 до 85 мест. Половину парка все еще составляют требующие замены устаревшие отечественные самолеты предыдущих поколений – Ан–24, Ан–26–100, Як–40, Ту–134. Несмотря на значительный возраст этих самолетов, в первую очередь пятидесяти пяти Ан–24, они сохраняются в эксплуатации в регионах, на сети с грунтовыми ВПП и в районах с низким уровнем платежеспособного спроса на авиаперевозки, где их замена на более современные самолеты неэффективна или невозможна. Это не значит, что старая техника небезопасна. Все воздушные суда имеют сертификаты летной годности и, следовательно, безопасны.

Воздушные суда небольшой вместимости – серьезная проблема. Следует сказать, что, несмотря на их малые типоразмеры, их разработка, производство и эксплуатация так же дороги. Это понимают эксплуатанты, для которых более привлекателен неубыточный флот.

Но парк требует обновления. Мы работаем над этой проблемой в связке с Минпромторгом. В последнее время в данном направлении происходят качественные подвижки. Задача – обеспечить эксплуатантов качественной, относительно недорогой и неприхотливой техникой.

Как я уже отметил, один из инструментов решения данной задачи с точки зрения платежеспособности эксплуатантов – это программа субсидирования лизинга воздушных судов для региональных и местных перевозок, являющаяся частью федерального проекта. Небольшие региональные компании не могут позволить себе приобретать технику в достаточном количестве. Дорогое это удовольствие. Особенно в условиях ограниченного предложения на рынке. Программа действует в отношении отечественных воздушных судов. Она постоянно развивается и достаточно эффективно реализуется. В этом году уже заключен ряд контрактов на приобретение и «Суперджетов», и L–410, локализованного в России. Мы рассматриваем возможность включить в эту программу вертолеты, потому что очень важны перевозки в регионах, где нет взлетно–посадочных площадок и альтернативного транспорта. Поддерживает возможности эксплуатантов в части приобретения новой техники и субсидирование лизинговых ставок через ГТЛК.

Проблема обновления российского регионального парка обостряется еще и отсутствием на мировом рынке предложений новых серийных самолетов во многих типоразмерах. В классах от 20 до 60 мест в серийном производстве остался фактически только зарубежный ATR–42 пассажироместимостью 45–50 мест. В более вместительных классах выбор винтовых самолетов также ограничен одной моделью – Dash–8–400.

Отечественная промышленность уже несколько лет не производит региональных пассажирских самолетов в классах от 20 до 85 мест. В среднесрочных планах стоит только винтовой 68–местный Ил–114–300, являющийся глубокой модификацией ранее производившегося в Узбекистане Ил–114.

Исходя из растущих объемов региональных и местных воздушных перевозок (порядка 6–8% в год) и расширения сферы применения современных региональных самолетов, предварительная потребная численность регионального парка воздушных судов всех типов к 2025 году оценивается в 400–430 самолетов. Соответственно, потребность авиакомпаний в обновлении и расширении парка к 2025 году может составить порядка 300–350 самолетов вместимостью до 20, 30, 50 и 70 кресел.

В этой связи Минтранс направил в адрес Минпромторга типовой модельный ряд воздушных судов (включая вертолеты), необходимых для обеспечения местных и региональных перевозок до 2024 года.

О РЕАЛИЗАЦИИ СТРАТЕГИИ РАЗВИТИЯ СЕТИ АЭРОПОРТОВ В РОССИИ*

Т.О. Дюкина, доцент, кандидат экономических наук, М.А. Вишнева, А.Н. Григорьев
(Санкт-Петербургский государственный университет)

В статье представлены результаты анализа нормативно-правовых документов о государственной стратегии в области развития сети аэропортов федерального и регионального значения в России. Акцентировано внимание на приоритетном направлении стратегии, заключающемся в формировании и совершенствовании национальной аэропортовой сети.

В настоящее время стратегия развития сети аэропортов в России реализуется как на федеральном, так и на региональном уровнях. Данная стратегия базируется на приоритете государственной транспортной политики РФ, закрепленном положениями Транспортной стратегии РФ на период до 2020 г., утвержденной приказом Министерства транспорта РФ от 12 мая 2005 г. № 45. В этом правовом акте отмечается, что в перспективе единая сеть аэропортов страны должна быть перестроена путем создания так называемых «базовых аэропортов», в число которых должны войти региональные аэропорты, что, по мнению разработчиков программы, в значительной степени повысит качество региональных воздушных перевозок и оптимизирует систему авиалиний.

Достижение этих целей планируется посредством: расширения в аэропортах спектра предоставляемых услуг, включая неавиационную деятельность, что приведет к осязаемому повышению эффективности их функционирования; осуществления оптимизации аэропортовой сети страны с учетом экономической целесообразности и государственных интересов геополитического характера; завершения акционирования и приватизации, а также реализации разделения на обособленные хозяйствующие субъекты (аэропорты, авиакомпании) объединенных авиационных предприятий; внедрения в аэропорты современных технологий, которые позволили бы на всех этапах перевозки грузов и пассажиров обеспечить высокую технологичность и повысить качество обслуживания, а также увеличить пропускную способность, в целях доведения их уровня работы до международного; создания комфортных условий для обновления основных фондов, принадлежащих аэропортам; формирования определенных правовых условий для передачи в собственность субъектов РФ авиапредприятий, не отвечающих задачам, которые имеют федеральное значение, и сокращения состава ограниченного в гражданском обороте имущества аэродромов [4].

Необходимо отметить, что в Транспортной стратегии России поставлены задачи по разделению в аэропортовом бизнесе используемой государственной собственности, которая является неприватизированной, а также доведения до конца процесса разделения операторов аэропорта и авиакомпаний.

Стратегия по развитию сети аэропортов на федеральном уровне содержится также в Концепции управления федеральным имуществом аэропортов (аэродромов) гражданской авиации, утвержденной приказом Министерства транспорта РФ от 10 января 2007 № 5, в которой установлены следующие цели: формирование необходимых и достаточных условий для привлечения инвестиций частных организаций в управление федеральным имуществом аэропортов (аэродромов) гражданской авиации; создание условий для формирования национальной аэропортовой сети, которая будет соответствовать международному формату построения авиационных маршрутных сетей типа «hub and spoke network» («звездообразная сеть») [3]. Следует отметить, что последняя цель остается сегодня недостижимой в виду того, что до сих пор не решен ряд вопросов, представляющих проблематику формирования национальной сети аэропортов страны, а именно: в нормативно-правовых актах не определены ее состав и структура, не дано обоснований правового и экономического характера целесообразности участия органов государственной власти федерального и регионального уровней и рыночных субъектов хозяйственной деятельности частного сектора в оптимизации маршрутов перевозок российских авиакомпаний и их существующих сетей, а также в управлении аэропортами (аэродромами) гражданской авиации. Однако в этой же Концепции определено, что в основу ее структуры должны войти три группы аэропортов: опорные или узловые; субузловые; вспомогательные или местного значения.

* Дюкина Т.О. О реализации стратегии развития сети аэропортов в России / Т.О. Дюкина, М.А. Вишнева, А.Н. Григорьев // Современные социально-экономические и правовые основы государственного регулирования экономики региона: сб. науч. стат. – Чебоксары, 2019. – С. 94-100

Предполагается, что в группу опорных (узловых) должны отбираться аэропорты, удовлетворяющие двум критериям: расположение вблизи основных воздушных трасс транзитных полетов над территорией РФ (трансполярных; азиатских; трансвосточных; трансасиатских; кроссполярных; транссибирских); базирование в аэропорту крупной авиакомпании или наличие такой перспективы.

Предназначение опорных (узловых) аэропортов, имеющее функциональный характер, заключается в: обеспечении между международными и внутренними авиалиниями стыковок; обслуживании грузовых и пассажирских потоков на внутренних линиях; обеспечении стыковок международных рейсов; обслуживании прибывающих из-за границы на родину или следующих из России за границу грузовых и пассажирских потоков; обслуживании следующих через Российскую Федерацию международных трансфертных и транзитных грузовых и пассажирских потоков.

В свою очередь, в состав группы субузловых аэропортов должны войти те, которые преимущественно будут исполнять роль накопителей межрегиональных и внутрирегиональных потоков в отношении субъектов группы опорных (узловых) аэропортов.

К предназначению функционального характера субузловых аэропортов относятся: обеспечение стыковок между международными и внутренними авиалиниями; обслуживание грузовых и пассажирских потоков внутренних авиалиний; обслуживание прибывающих в РФ из-за границы или убывающих из России за границу грузовых и пассажирских потоков.

И, наконец, группа вспомогательных (местных) аэропортов должна быть представлена аэропортами, которые характеризуются ежегодными объемами пассажирских перевозок, не превышающими 50 тысяч человек.

В свой черед, в обслуживании грузопотоков и пассажиропотоков, обеспечиваемых местными (межмуниципальными) авиалиниями, обслуживании пассажирских и грузовых потоков внутренних авиационных линий, а также обслуживании авиаперевозок, выполняемых авиацией общего назначения или по социальному назначению либо в определенных интересах отраслей экономики, заключается предназначение функционального характера вспомогательных (местных) аэропортов.

Подразумевается, что надлежащие условия для формирования национальной сети аэропортов будут созданы после решения следующих задач: оптимизации маршрутов перевозок и сетей российских авиаперевозчиков; проведения исследования, охватывающего наиболее проблемные вопросы, касающиеся создания национальной аэропортовой сети; завершения реструктуризации сети аэропортов гражданской авиации России. При этом решение первой задачи предполагает проведение следующих мероприятий: создание через формы организационного обеспечения, экономического стимулирования и регулирования со стороны органов государственной власти механизмов по управлению маршрутами воздушных перевозок; применение на практике достижений в области аргументирования целесообразности взаимной увязки маршрутов перевозок альтернативных видов транспорта с маршрутами воздушных перевозок, а также структурирования маршрутов и сети авиационных перевозок.

В целях выполнения второй задачи планируется осуществить следующее: составить перечень аэропортов, входящих в представленные выше группы будущей национальной сети; обосновать целесообразность структурирования маршрутов и сети воздушных перевозок с опорой на необходимость взаимной увязки маршрутов альтернативных видов транспорта с маршрутами воздушных перевозок (интермодальные перевозки), установления приемлемых связей между аэропортами, как одной группы, так и нескольких, а также на функциональное предназначение групп аэропортов; сформировать список аэропортов гражданской авиации, которые требуются государству для реализации на федеральном уровне своих полномочий и функций, подлежащих передаче из государственной собственности на возмездной основе частным структурам и передаче в собственность субъектов РФ; обосновать необходимость каждого гражданского аэропорта (аэродрома), используемого для реализации на федеральном уровне государственных публичных полномочий и функций, оптимальные механизмы привлечения инвестиций из частного сектора и их требующиеся объемы, направления дальнейшего развития, а также выработать аналогичные рекомендации для аэропортов (аэродромов), по которым будет принято решение об их передаче в собственность субъектов РФ.

В целях решения задачи по реструктуризации отечественной аэропортовой сети гражданской авиации, в свою очередь, необходимо: успешно завершить приватизацию имущественных комплексов (имущества), относящихся к аэропортовой инфраструктуре гражданской авиации, которые не используются субъектами государства и Российской

Федерацией для реализации государственных полномочий и функций; сохранить управление над имущественными комплексами (имуществом), относящимся к аэропортовой инфраструктуре, за Россией, эксплуатируемые государством в целях обеспечения безопасности страны и ее обороноспособности, а также используемые на федеральном уровне органами государственной власти для осуществления своих полномочий и публичных функций в соответствии с федеральными законами; передать в собственность субъектов РФ на безвозмездной основе имущественные комплексы (имущество), которые относятся к аэропортовой инфраструктуре гражданской авиации и необходимы в целях реализации полномочий, связанных с организацией транспортного обслуживания населения и установленных федеральным законодательством, органам государственной власти субъектов РФ.

В свою очередь, достижение второй цели, заданной в анализируемой Концепции и связанной с притоком инвестиций, осуществимо в случае решения следующих задач: приведения в порядок в соответствии с соответствующими нормативно-правовыми актами РФ, особенностями потребностей в области построения национальной аэропортовой сети, интересами государства и экономическими возможностями гражданского оборота федерального имущества аэропортов (аэродромов) гражданской авиации; снятия существующих барьеров в области участия частных рыночных субъектов хозяйственной деятельности и субъектов РФ в управлении федеральным имуществом аэропортов (аэродромов) гражданской авиации; усовершенствования политики, в сфере тарифов, и ее адаптации к существующим потребностям в привлечении частных инвестиций для управления федеральным имуществом аэропортов (аэродромов) гражданской авиации с целью построения национальной сети аэропортов; осуществление постепенного отказа от практики применения права хозяйственного ведения над имуществом аэропортов (аэродромов) гражданской авиации, которые находятся под управлением государства.

Обеспечение развития сети аэропортов регионального значения является одной из задач подпрограммы «Гражданская авиация» федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010-2020 гг.)», утвержденной Постановлением Правительства РФ от 05.12.2001 № 848, как и обеспечение развития национальной сети внутрироссийских узловых аэропортов, а также сети крупных международных узловых аэропортов [2]. При этом для решения обозначенных в ней задач необходимо осуществление комплекса взаимосвязанных между собой мероприятий, подразумевающих реконструкцию и строительство аэропортовых объектов, которые должны быть реализованы в 80 местных и региональных аэропортах. В последующем, для решения программных задач потребуется проведение аналогичных мероприятий, затрагивающих соответственно девять международных узловых и девятнадцать внутрироссийских узловых аэропортов. В соответствии с подпрограммой к таким мероприятиям относятся: выполняемые за счет средств бюджетов субъектов РФ и частных инвесторов работы по строительству и реконструкции аэровокзальных комплексов, включая перепланировку помещений и расширение производственных площадей с целью внедрения современных высокотехнологических схем обслуживания, как пассажиров, так и багажа, которые обеспечивают возможность применения специальных трансферных технологий и увеличение пропускной способности; проводимые за счет федерального бюджета на объектах федеральной собственности работы, связанные со строительством и реконструкцией ВПП, перронов, систем водоотведения и дренажа, рулежных дорожек, систем электроснабжения, мест стоянок, объектов обеспечения режима и противопожарной безопасности, заменой сигнального оборудования; работы, осуществляемые за средства, выделенные из бюджетов субъектов России и полученные от частных инвесторов, по реконструкции и строительству иных объектов, относимых к аэропортовой инфраструктуре, в том числе ангары для технического обслуживания и ремонта ВС, склады авиационных горюче-смазочных материалов, а также грузовые комплексы.

Необходимо отметить, что объем необходимых инвестиций и работ напрямую зависит от класса аэродрома и функционального назначения аэропорта, а размеры площадей возводимых и реконструируемых грузовых терминалов и аэровокзальных комплексов, в свою очередь, определяются объемами грузопотоков и пассажиропотоков.

Развиваемые национальные, а также крупные международные узловые и региональные сети аэропортов согласно документу, представляют собой национальную опорную аэропортовую сеть РФ, еще один из подходов к развитию которой представлен в Концепции развития аэродромной (аэропортовой) сети Российской Федерации до 2020 года, одобренной на заседании Правительства РФ 6 марта 2008 г. В рамках данной концепции планируется поддержка 121 аэропорта (аэродрома), являющихся опорной сетью и поделенных на группы: запасные (64);

имеющие социальную значимость (8); необходимые для связности сети (15); внутрироссийские узловые (22); международные узловые (12) [5].

Однако критерии формирования групп, включая связи с не менее четырьмя аэропортами в федеральном округе и возможность осуществления воздушной перевозки в международный узловой аэропорт, вызывают у экспертов недоумение в виду того, что они не отражают реальное положение дел, а также не свидетельствуют о наличии или отсутствии перспектив у аэропортов, которые обязательно следует учитывать [1].

В рассматриваемой концепции предлагается сформировать два института управления: российскую управляющую аэропортовую компанию, деятельность которой будет заключаться в управлении государственными пакетами аэропортов; единый балансодержатель объектов аэродромной инфраструктуры, не подлежащих приватизации (стоянки самолетов; ВПП; рулежные дорожки) и находящихся в федеральной собственности.

Таким образом, рассмотрение вопросов разработки и реализации в России стратегии развития аэропортовой сети, как на региональном, так и на федеральном уровнях, отраженных в нормативно-правовых документах, позволяет констатировать следующее: существующая стратегия развития аэропортовой сети основана на положениях Транспортной стратегии Российской Федерации до 2020 г., в которой обоснована необходимость в будущем внесения изменений в аэропортовую сеть страны, включив в нее «базовые аэропорты», представляющиеся региональными аэропортами; формирование национальной аэропортовой сети отражено в Концепции управления федеральным имуществом аэропортов (аэродромов) гражданской авиации и заключается в приведении существующей аэропортовой инфраструктуры страны к международному формату, подразумевающему существование воздушных маршрутных сетей типа «hub and spoke network», способом деления аэропортов на группы и развития таких совокупностей путем проведения в отношении них определенных в документе мероприятий, а также привлечении частных инвестиций в гражданские аэропорты, находящиеся в государственной собственности, посредством создания благоприятных для этого условий; часть стратегии по развитию сети аэропортов на региональном и федеральном уровнях представлена одной из подпрограмм федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010-2020 годы)», в которой поставлены цели по развитию национальной сети внутрироссийских узловых аэропортов, региональных сетей аэропортов, сети крупных международных узловых аэропортов.

Библиографический список

1. Государство расставило аэропорты по ранжиру [Электронный ресурс]. URL: <http://www.aviaport.ru/digest/2007/05/25/121552.html> (дата обращения: 04.04.2019).
2. Постановление Правительства РФ от 05.12.2001 N 848 (ред. От 15.05.2014) «О Федеральной целевой программе «Развитие транспортной системы России (2010-2020 годы)» [Электронный ресурс]. URL: <http://lenoblinvest.ru/images/FCPRazviticTransportnojSistemy.pdf> (дата обращения: 03.04.2019).
3. Приказ Минтранса РФ от 10 января 2007 года N 5 «Об утверждении Концепции управления федеральным имуществом аэропортов (аэродромов) гражданской авиации и Плана первоочередных мероприятий по реализации Концепции управления федеральным имуществом аэропортов (аэродромов) гражданской авиации» [Электронный ресурс]. URL: <http://www.docs.cntd.ru/document/902036387> (дата обращения: 02.04.2019).
4. Приказ Минтранса РФ от 12 мая 2005 г. N 45 «Об утверждении Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2020 года» [Электронный ресурс]. URL: <http://www.base.garant.ru/> (дата обращения: 05.04.2019).
5. Приказ Минтранса РФ от 30 декабря 2008 года N ГК-272-р «Об Основных направлениях развития гражданской авиации Российской Федерации на период 2009-2015 годы» [Электронный ресурс]. URL: <http://docs.cntd.ru/document/902144924> (дата обращения: 01.04.2019).

МАСШТАБНАЯ РЕКОНСТРУКЦИЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ РЕГИОНАЛЬНЫХ АЭРОПОРТОВ ПОЗВОЛИТ РАЗГРУЗИТЬ ВОЗДУШНЫЕ ГАВАНИ СТОЛИЦЫ*

С. Семенов

В ближайшие пять лет в российских регионах будет реконструировано 66 аэропортовых комплексов, что даст возможность не только развить транспортную инфраструктуру, но и значительно разгрузить аэропорты Москвы. Для многих субъектов на Севере и Дальнем Востоке федеральное финансирование — единственный шанс сохранить круглогодичное транспортное сообщение, которое зачастую обеспечивается авиацией на безальтернативной основе.

Выступая в 2018 году с обращением к Федеральному Собранию, президент России Владимир Путин заявил о необходимости развития региональной авиации, поручив расширить и реконструировать сеть местных аэропортов. По его замечанию, ситуация, «когда даже в соседнюю область нужно лететь через Москву», ненормальна и должна остаться в прошлом.

При нынешней модели развития авиасообщения в стране региональные аэропорты не выдерживают конкуренции с Москвой как с транспортным хабом, объясняет глава холдинга «Аэропорты регионов» Евгений Чудновский. «Региональный рейс просто не может обеспечить загрузку на уровне столичного, разница в себестоимости полета на региональном и среднемагистральном типе воздушного судна может достигать 30%, что в конечном итоге перекладывается на карман пассажира. Поэтому люди просто вынуждены летать через Москву, хотя всем понятно, что это неудобно и нелогично», — отмечает Чудновский. Ситуацию могут исправить серьезные меры господдержки региональных перевозок, причем речь должна идти не об адресной поддержке отдельных маршрутов, как это было до последнего времени, а о системных для рынка мерах.

Действительно, по данным авторитетного отраслевого портала Aviaport.ru, сегодня более 70% всех внутренних российских рейсов выполняются через Московский авиационный узел (аэропорты Шереметьево, Внуково, Домодедово), то есть с пересадкой. Однако уже совсем скоро ситуация должна кардинально поменяться - согласно целевым показателям программы «Развитие инфраструктуры региональных и местных аэропортов», вошедшей в комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года, за пять лет долю стыковочных рейсов через Москву предстоит снизить до 50%.

В настоящий момент на 65% территории РФ круглогодичную транспортную доступность обеспечивает только авиационный транспорт, без наземной альтернативы. В сопоставимых по территории с Россией странами (к примеру, в США) аэропорты воспринимаются не столько как источники дохода, сколько как точки роста экономики и притяжения инвестиций, связующие звенья между отдельными регионами. Значительное повышение уровня экономической связанности территории РФ — еще один ожидаемый от реализации программы результат.

Миллиарды на взлет

Согласно утвержденной программе, работы по реконструкции будут производиться в 66 аэропортах России, более половины из которых (38) расположены в Дальневосточном федеральном округе. Как сообщили «Вестнику» в Росавиации, проекты разделены на две группы: 25 воздушных гаваней обеспечивают экономическое развитие, 41 — безопасность и жизнеобеспечение.

В первую группу вошли крупные региональные аэропорты, функционирование которых - важнейший фактор развития местной экономики. Таким, к примеру, признан аэропорт Новосибирска Толмачево, который к 2024 году должен будет вдвое увеличить свою пропускную способность — с 5 до 10 млн пассажиров. «Глава государства дал поручение определить роль аэропорта Толмачево в инфраструктуре Сибири, заняться распределением пассажирских и грузовых потоков. В рамках комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры Толмачево на период до 2024 года запланировано выделение финансирования из федерального бюджета в размере 8,9 млрд рублей», — комментировал ранее министр транспорта и дорожного хозяйства Новосибирской области Анатолий Костылевский. Еще один аэропорт из данной группы - Минеральные Воды, который, по задумке чиновников, должен обеспечить

* Семенов С. Полный улет. Масштабная реконструкция инфраструктуры региональных аэропортов позволит разгрузить воздушные гавани столицы / С. Семенов // Вестник. Строительство. Архитектура. Инфраструктура. – 2019. – № 2. – С. 82-83

обслуживание растущего пассажиропотока из отдыхающих, прибывающих на курорты Северного Кавказа.

Ко второй группе отнесены аэропорты, которые являются в своем субъекте единственным круглогодичным видом транспорта и функционирование которых жизненно необходимо для населения. В эту группу попали преимущественно аэропорты Дальнего Востока и Сибири, среди которых немало проблемных объектов, требующих при проведении работ активного участия государства.

К примеру, уже 12-й год продолжается реконструкция аэропорта в Магадане, а реализация ее отдельных этапов сопровождается серьезными трудностями и даже скандалами. Так, под одним из крупных участков реконструированного перрона спустя всего год после завершения работ образовались просадки грунта, а под некоторыми плитами - пустоты диаметром до 2,5 метра.

Северная надбавка

Необходимость плотно заняться малыми региональными аэропортами назрела давно, их внутренние резервы развития исчерпаны, отмечает генеральный директор ФКП «Аэропорты Севера» Вадим Волков. На Севере, в Сибири и на Дальнем Востоке авиасообщению зачастую нет альтернативы только оно может обеспечить круглогодичную транспортную доступность населенных пунктов и территорий. Для многих небольших аэропортов участие в программе реконструкции станет настоящим спасением.

«Потребность в модернизации аэропортового хозяйства с каждым годом ощущается все сильнее многие комплексы сильно устарели. У нас, к примеру, самому молодому аэропорту уже более 40 лет. Конечно, требования к нормативам, уровню безопасности, взлетно-посадочным полосам существенно изменились, и обновить их за счет текущего ремонта невозможно. Федеральные инвестиции помогут решить многие проблемы», — надеется Волков. Реконструкция аэропортов и восстановление авиасообщения — ключевые факторы развития Русского Севера. Созданное еще 10 лет назад ФКП «Аэропорты Севера» начало активно модернизировать инфраструктуру воздушных гаваней недавно — в 2017 году, когда был сдан первый объект — аэропорт Чокурдах в Якутии, в котором реконструированы ВПП, патрульная дорога, ограждение и светосигнальное оборудование. Торги на реконструкцию аэропорта пришлось проводить три раза - подрядчики из Москвы и Китая отказались от проведения работ после посещения объекта, рассказали в компании. Ситуацию осложняли суровые природно-климатические условия (короткий сезон положительных температур, пурга, сильный ветер) и отсутствие круглогодичного транспортного сообщения для доставки необходимого строительного материала и техники.

Именно климатические особенности могут значительно усложнить реализацию программы развития региональных аэропортов, в первую очередь это касается объектов из второй группы, предупреждают эксперты. При экстремально низких температурах, а значительное количество попавших в программу аэропортов построены в условиях вечной мерзлоты, физические свойства материалов нарушаются, малейшее несоблюдение технологии грозит самыми серьезными последствиями, подчеркивает общественный омбудсмен по защите прав предпринимателей в сфере строительства Дмитрий Котровский. «Необходимы строжайший контроль и экспертиза на каждом этапе реконструкции объектов», — уверен он.

МАСШТАБЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ ПРОСТРАНСТВЕННОГО РАЗВИТИЯ*

Задачи и риски инфраструктурных авиапроектов

Ш. Байбеков

«Нам предстоит реконструировать и расширить сеть региональных аэропортов России. Через шесть лет половина межрегиональных рейсов будет выполняться напрямую. Ситуация, когда даже в соседние области нужно лететь через Москву, во многом останется в прошлом. Мы этим уже занимаемся. Это касается и авиационной составляющей, и аэропортовой». Из Послания Президента России Федеральному собранию 2018 года.

Отвечая на вызовы времени

Президент недвусмысленно дал понять, что развитие российской экономики невозможно без налаживания эффективных транспортных связей между регионами. Важное место в этом вопросе занимает авиационное сообщение. «Нам нужно буквально «прошить» всю территорию России современными коммуникациями», – подчеркнул глава государства.

Решение этой задачи связано не только с обеспечением доступности транспортных услуг и, соответственно, роста мобильности населения. Важно и другое – российская экономика включена в мировую, многие российские товары находят спрос на мировом рынке. Кроме того, уникальное географическое положение нашей страны обуславливает крупные объемы железнодорожного транзита через территорию России между Китаем и странами ЕС. Чтобы транспорт не стал узким местом развития экспортно-ориентированных секторов российской экономики, Владимир Путин в известном Послании Федеральному собранию в числе прочих государственных приоритетов на ближайшие годы предложил развернуть масштабную программу пространственного развития России, одним из условий которого является наличие транспортной системы, отвечающей вызовам времени.

В результате был разработан Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года, утвержденный распоряжением Правительства РФ осенью прошлого года. В качестве составной части в него включен федеральный проект «Развитие региональных аэропортов и маршрутов». Первая его задача – реконструкция инфраструктуры региональных аэропортов. Основными целями являются увеличение коэффициента авиационной подвижности населения на 1 человека до 0,95 и доли пассажиропотока по маршрутам минуя Москву – до 51,35% в 2024 году. В целом ожидается, что в результате реализации комплексного плана за шесть лет объемы экспорта транспортных услуг вырастут с 16,9 млрд до 25 млрд долл. Транспортная подвижность населения на транспорте общего пользования должна увеличиться с 8,2 тыс. пасс.–км на человека в год в 2017 году до 9,5 тыс. пасс.–км на человека в год в 2024 году. В 2024 году Россия должна занять место не ниже 50-го в рейтинге стран по индексу эффективности грузовой логистики Всемирного банка (Logistics Performance Index, в 2018 году РФ занимала 75-е место).

На смену точечному развитию

На сегодняшний день в Госреестре аэродромов и вертодромов гражданской авиации РФ значатся 241 аэродром и 6 вертодромов. То есть число их за последний год выросло. Но для такой страны, как Россия, их по-прежнему недопустимо мало. И, следовательно, велико число населенных пунктов, не связанных авиасообщением и не имеющих альтернативных транспортных коммуникаций. В Росавиации это понимают. «Развитие аэропортов имеет особую социальную значимость в районах, где отсутствуют альтернативные виды транспортного сообщения», – подчеркнул замруководителя агентства Олег Клим.

Разумеется, восстановить, даже в среднесрочной перспективе, прежнюю аэропортовую сеть нам пока не по силам. Но подвижки в этом направлении заметны.

Что же изменилось с принятием комплексного плана? Прежде инфраструктурное развитие носило зачастую точечный характер и имело амбициозную окраску – не ударить в грязь лицом при проведении мировых спортивных мероприятий и различных саммитов. Велась дискуссия относительно мест расположения хабов – эксперты обсуждали, где им быть: в Красноярске, Екатеринбурге, Иркутске, Владивостоке?..

Хабовая модель уже не определяется некими распоряжениями. Крупные экономические центры от Калининграда до Владивостока (в основном в рамках вектора запад – юг) обзавелись современной авиаинфраструктурой. И прежняя точечность и амбициозность сыграли свою

* Байбеков Ш. Масштабы и перспективы пространственного развития. Задачи и риски инфраструктурных авиапроектов // Транспорт России. – 2019. – 28 окт.- 3 нояб. – С. 5

положительную роль. То есть новое развитие предполагается не на пустом месте. Модернизация аэропортовой инфраструктуры началась в 2004 году. До этого в период с 1991 до 2004 года в бюджете РФ фактически отсутствовали средства, требуемые для восстановления и развития аэродромной сети. Но уже в 2012 году были завершены реконструкция взлетно–посадочной полосы и строительство перрона в аэропорту Южно–Курильск (Менделеево), проведена реконструкция аэродромной инфраструктуры в аэропортах Игарка, Чумикан, Богородское. В 2014 году был введен в эксплуатацию новый аэропортовый комплекс на о. Итуруп. В 2016 году построены взлетно–посадочная полоса и перрон в аэропорту Палана. В 2017 году была завершена реконструкция аэродромного комплекса аэропорта Чокурдах, взлетно–посадочной полосы в аэропорту Кызыл.

Сегодня сменились взгляды на пользование этим инструментарием. Наличие нескольких хабов позволяет использовать их в зависимости от экономической целесообразности и эффективной логистики. Содействие развитию экономического потенциала носит определяющий характер. Транспортные мероприятия, включенные в комплексный план, входят в состав одного из девяти федеральных проектов. Несколько из них особенно амбициозны, они должны будут изменить конфигурацию транспортной системы страны. Например, МТК «Европа – Западный Китай». Проекты направлены в первую очередь на улучшение коммуникаций между региональными центрами, их дополняет федеральный проект «Коммуникации между центрами экономического роста», задачей которого является улучшение связей между малыми, а также перспективными городами и столицами регионов. Основной эффект планируется получить от объединения разрозненных населенных пунктов в агломерации. В малых городах вырастут производительность труда и платежеспособный спрос, появятся более благоприятные условия для развития бизнеса.

Напомним: федеральным проектом «Развитие инфраструктуры региональных и местных аэропортов» Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года предусматривается дополнительное финансирование из средств федерального бюджета на реализацию мероприятий по реконструкции аэродромной инфраструктуры в 66 аэропортах на территории Российской Федерации, в том числе в 38 аэропортах Дальневосточного федерального округа.

Проекты по реконструкции аэропортов разделены на две группы. В первую включены 25 аэропортов, обеспечивающих экономическое развитие. На эти цели требуется финансирование в объеме 82,7 млрд руб., из них не хватает 50,6 млрд руб. К данной группе отнесены крупные региональные аэропорты, функционирование которых необходимо для экономического развития региона, такие как Челябинск, Хабаровск, Пермь, Саратов, Благовещенск, Нижнекамск, Ставрополь, Липецк, Минеральные Воды, Братск, Оренбург, Новосибирск, Томск, Ярославль, Грозный и другие.

В проекты, направленные на безопасность и жизнеобеспечение, включен 41 аэропорт. На данные цели требуется финансирование в объеме 88,3 млрд руб., из них не хватает 56,8 млрд руб. К этой группе отнесены аэропорты, являющиеся в регионах единственными круглогодичными транспортными предприятиями, в основном находящиеся на территории Дальневосточного федерального округа, функционирование которых жизненно необходимо для населения. Это аэропорты Магадана, Норильска, Нерюнгри, Соловков, Якутска, Амдермы, Нарьян–Мара, Мирного, Бодайбо и другие.

Поставленная в том числе перед транспортниками Президентом России задача состоит из большого набора мероприятий. «Мы внимательно проанализировали поручение президента и пришли к выводу, что при существующих финансовых, ресурсных ограничениях нам сейчас нужно сосредоточиться на развитии региональной авиации. За минувшие годы мы подтянули крупные федеральные центры авиаперевозок, реконструировали достаточно большое количество федеральных и региональных узлов. Сегодня пришло время выстраивать систему как единое целое, – сказал замминистра транспорта РФ Александр Юрчик. – Мы всегда действуем в пределах своих сил и возможностей. У государства эти факторы тоже не безграничны, и нам необходимо в этих условиях выделять самое главное».

Цифра в помощь

Транспортная часть комплексного плана будет реализовываться во взаимосвязи с ведомственным проектом Минтранса России «Цифровой транспорт и логистика» в составе национальной программы «Цифровая экономика Российской Федерации». Ожидается, что проект позволит обеспечить цифровое взаимодействие хозяйствующих субъектов транспортной отрасли, органов государственной власти и граждан на основе внедрения цифровых сервисов

разработанных платформенных решений, ускорить интеграцию в мировое транспортное пространство для развития экспорта транспортных услуг.

«Можно обозначить следующие тренды развития транспортной отрасли, которые получат массовое распространение к 2024 году, – уточнила начальник департамента экономики и развития транспорта Аналитического центра при Правительстве РФ Татьяна Гороява. – Во-первых, это рост эффективности планирования транспортных потоков как пассажирских, так и грузовых перевозок, и здесь как раз поможет развитие технологий сбора и анализа больших данных. Это оперативное реагирование на изменение климатических условий, дорожной обстановки, рост и снижение числа транспортных средств, включение в аналитические модели данных, не связанных напрямую с транспортным комплексом, выстраивание зависимостей и предпосылок, анализ рисков и т. п.

Во-вторых, рост мобильности населения с использованием мультимодальных поездок. Здесь потребуются развитие платформенных сервисов, предназначенных для организации мультимодальных перевозок, предложение комплексной услуги «от двери до двери», включающей дополнительные сервисы, не связанные напрямую с перевозками, широкое применение идентификации пассажира и реализация идеологии «единого заказа» перевозки.

В-третьих, это расширение сервисов совместного использования автомобилей и совместного делового использования. Ряд сервисов уже активно используются, и требуется дальнейшее их развитие.

В-четвертых, повышение энергоэффективности и экологичности всех видов транспорта.

В-пятых, расширение сервисов беспилотных транспортных перевозок.

В-шестых, широкое использование роботизированных транспортных систем в производственных и складских процессах. Это рост и развитие технологии «цифровых фабрик», замена человеческих и трудовых ресурсов, в первую очередь в быстротекущих и потенциально опасных для здоровья производственных процессах.

Ведомственный проект должен обеспечить возможность реализации указанных направлений путем разработки прикладных цифровых платформ, информационных систем, создания правовой базы, а магистральный план, со своей стороны, позволит обеспечить качественной и своевременной транспортной инфраструктурой пользователей транспортных услуг. Таким образом, и комплексный план, и проект «Цифровой транспорт и логистика» будут реализовываться в тесном взаимодействии друг с другом».

План не догма

Утвержденный правительством комплексный план – не догма. «После утверждения комплексного плана проекты также поступают на ранжирование. С сентября 2018 года по настоящее время их поступило около 300. И это правильно, так как комплексный план «живой механизм», и проекты могут замещаться другими, если с первыми возникнут проблемы, либо дополняться новыми при выделении дополнительных средств, – пояснила Татьяна Гороява. – Инициировать новые проекты может широкий круг заявителей: от федеральных органов власти до общественных организаций. Каждое такое предложение перед внесением в правительство оценивается с помощью соответствующей методики. Эта методика разработана Аналитическим центром при Правительстве РФ, Минтрансом и Минэкономразвития России. В ее основе – ранжирование проектов для включения в комплексный план. С ее помощью определяется вклад каждого из предлагаемых проектов в достижение целей, установленных в майском указе Президента РФ, при этом приоритетными для включения в план будут проекты, обеспеченные частными инвестициями за счет собственных или привлеченных средств компаний».

Имеется и общий оценочный индикатор. Для определения того, насколько эффективной окажется инфраструктура в России на фоне других стран, выбран иной показатель. Для сопоставления с мировым уровнем развития инфраструктуры в комплексном плане предусмотрен еще один, названный выше целевой показатель – место Российской Федерации в рейтинге стран по индексу эффективности грузовой логистики. Пока, по итогам 2018 года, Россия в этом рейтинге лишь на 75-м месте среди 160 стран. Но по итогам 2024 года надо, как мы уже отмечали, оказаться на 50-м.

Минимизировать риски

Хорошо, если бы реализация комплексного плана прошла гладко. Но, как известно, это бывает только на бумаге. Александр Юрчик обратил внимание на существенные риски, которые могут возникнуть при реализации мероприятий по модернизации аэропортовой инфраструктуры в субъектах РФ, в частности, связанные с подготовкой территории строительства в рамках контрактов: «Очень часто возникают проблемы с выделением земель, находящихся в региональной собственности, с переустройством инженерных коммуникаций, принадлежащих

регионам или частным лицам. Зачастую эти затраты невозможно в полном объеме предусмотреть в проектах, поэтому в дальнейшем при их реализации возникают дополнительные расходы».

Также существуют риски, связанные с коротким строительным сезоном: большинство аэропортов, подлежащих реконструкции, расположены в отдаленных местностях, в районах Крайнего Севера, где отсутствуют квалифицированные строительные организации, техника, люди, строительные материалы. «Нормативные документы не предусматривают сезонного характера работы, что не позволяет учитывать реальные расходы, связанные с завозом строительных материалов, предполагается, что их можно найти на местах. И все это подается под благовидным предлогом удешевления строительства. Это немаловажный аспект, но он не должен быть оторван от реальности», – заявил замминистра.

Еще один больной вопрос – формирование прогнозных индексов изменения сметной стоимости строительства. «Регионы редко реконструируют аэродромы, как правило, такие индексы у них не разработаны или они предлагают применять их как прочие работы. Например, с такой проблемой мы столкнулись в Челябинске, где проекты разработаны с применением индексов как прочие работы, которые на 10–15% ниже стоимости реальных индексов, применяемых при строительстве и реконструкции аэродромов в соседних регионах, – отметил Александр Юрчик. – В результате на такие проекты не выходят строители. В 2017 году было огромное количество конкурсов, на которые никто не вышел. А пересмотреть такой проект существующая нормативная база не дает возможности, нет оснований».

Это подтверждает и анализ, проведенный Счетной палатой РФ. Как проинформировал аудитор Счетной палаты Валерий Богомолов, в 2017 году Росавиации были доведены 22 млрд руб. на реконструкцию 23 и строительство 3 аэропортов, из этих средств не освоены 2,2 млрд руб. Не обеспечен ввод 18 из 20 аэропортов после реконструкции и не завершено строительство аэропорта Оссора на Камчатке, не завершена разработка проектной документации на реконструкцию пяти из шести аэропортов.

Валерий Богомолов обратил внимание на необходимость корректного формирования цен госконтрактов, что напрямую влияет на эффективность использования государственных ресурсов.

Говоря о государственной поддержке в виде субсидий региональных авиаперевозок, аудитор подчеркнул, что существующими правилами субсидирования региональных пассажирских авиаперевозок не установлены критерии формирования субсидируемой маршрутной сети, что не позволяет объективно оценить результативность предоставления авиакомпаниям разных субсидий.

С осени прошлого года, то есть с момента, когда комплексный план был утвержден, на рассмотрение были поданы порядка 300 проектов с совокупным объемом заявленного внебюджетного финансирования около 5 трлн руб. Из них только около 30 проектов были признаны соответствующими требованиям и вошли в план, уточняет руководитель Аналитического центра при Правительстве РФ Владислав Онищенко.

«Среди них есть проекты, практически не имеющие новых дополнительных инициатив. Например, регионы присылают множество проектов, связанных с аэропортами или дорогами. Они не новые, и когда происходит уточнение данных, то зачастую возникает потребность в дополнительном финансировании относительно изначально заявленного объема», – рассказал Владислав Онищенко.

Возникает вопрос, который до конца пока не решен, а именно: если гарантии федерального бюджета по инвестициям более или менее понятны и можно говорить о том, что обязательства приняты и будут выполнены, то как быть с внебюджетным финансированием, которое в некоторых проектах заявлено в достаточно большом объеме? До конца методологически не понятно, как подтвердить гарантии, признался руководитель Аналитического центра.

Немаловажным остается вопрос мониторинга реализации проектов, обоснованно утверждают эксперты. Традиционный способ контроля при помощи периодической отправки отчетов, по мнению Владислава Онищенко, работает не очень хорошо, потому что отчеты не всегда отражают действительность, да и времени на их подготовку уходит слишком много.

Как бы там ни было, комплексный план станет основой развития транспортной отрасли на ближайшие 5 лет. «Размеры территории нашей страны подталкивают нас к тому, чтобы региональная авиация развивалась более интенсивными темпами, ведь существует много мест, в которые можно добраться только на самолете, – говоря о поставленных Президентом России целях, подчеркивает министр транспорта РФ Евгений Дитрих. – Задача работников транспортной отрасли – создать развитую единую сеть, которая будет удовлетворять потребности всех пассажиров».

ОБЕСПЕЧИТЬ РЕГИОНАЛЬНЫЙ ПРОРЫВ НЕОБХОДИМО В СФЕРЕ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК*

Т. Ларионова

Одним из приоритетных направлений государственной политики в сфере развития транспортного комплекса страны является повышение доступности авиационного сообщения для населения, что предполагает увеличение общего объема региональных авиаперевозок, удовлетворение потребности пассажиров в авиаперевозках на социально значимых маршрутах, обновление парка воздушных судов.

Особое значение имеют авиаперевозки пассажиров на социально значимых маршрутах, которые обеспечивают безальтернативное транспортное сообщение – воздушные перевозки пассажиров с Дальнего Востока и из районов Крайнего Севера в европейскую часть страны, в города Симферополь и Калининград в прямом и обратном направлениях.

Об этом шла речь на парламентских слушаниях в СФ, организованных Комитетом по экономической политике, где обсуждались проблемы реконструкции инфраструктуры региональных аэропортов и расширения сети межрегиональных пассажирских авиационных маршрутов в РФ.

Лед тронулся

За последние десятилетия в РФ более чем в 6 раз сократилось количество аэропортов. В 1991 году в России действовали 1450 авиапредприятий. В 2017 году их осталось только 228, то есть прекратили свое существование 1222 аэропорта. Это привело к тому, что в три раза сократилось количество городов и населенных пунктов, связанных авиасообщением.

Из 228 аэродромов 170 имеют искусственные взлетно–посадочные полосы, также на территории Российской Федерации зарегистрированы 2057 посадочных площадок. Причем в последнее время наблюдается тенденция по переводу аэродромов, находящихся в ведении субъектов РФ, в посадочные площадки, так как в современных условиях очень накладно содержать большой аэродром, а требования к посадочной площадке гораздо ниже. «Мы неоднократно поднимали вопрос о категорировании аэропортов: нельзя предъявлять одни и те же требования к аэропорту Шереметьево и к аэропорту, например, в Бодайбо. Требования должны быть совершенно разными, в том числе и к авиационной безопасности», – отметил заместитель руководителя Федерального агентства воздушного транспорта Олег Клим.

Очевидно, что развитие аэропортов имеет особую социальную значимость в районах, где отсутствуют альтернативные виды транспортного сообщения. Модернизация аэропортовой инфраструктуры началась в 2004 году. До этого в период с 1991 до 2004 года в бюджете РФ фактически отсутствовали средства, требуемые для восстановления и развития аэродромной сети.

В 2012 году были завершены реконструкция взлетно–посадочной полосы и строительство перрона в аэропорту Южно–Курильск (Менделеево), проведена реконструкция аэродромной инфраструктуры в аэропортах Игарка, Чумикан, Богородское. В 2014 году введен в эксплуатацию новый аэропортовый комплекс на о. Итуруп. В 2016 году построены взлетно–посадочная полоса и перрон в аэропорту Палана. В 2017 году завершена реконструкция аэродромного комплекса аэропорта Чокурдах, взлетно–посадочной полосы в аэропорту Кызыл.

В 2018 году в рамках подготовки к проведению в России Чемпионата мира по футболу была проведена огромная работа по строительству и реконструкции аэродромной инфраструктуры в городах – участниках мундиала.

Важным событием в 2018 году стало открытие на территории аэропорта Симферополь нового аэровокзального комплекса «Крымская волна».

В декабре минувшего года в аэропорту Байкал состоялось открытие новой взлетно–посадочной полосы (ИВП–2), построенной в рамках реализации проекта «Реконструкция аэродромного комплекса аэропорта Улан–Удэ, Республика Бурятия». Обновленная аэродромная инфраструктура может прослужить до 30 лет.

Федеральной адресной инвестиционной программой предусмотрены бюджетные ассигнования на продолжение работ по реконструкции аэродромной инфраструктуры в аэропортах Бегишево (Нижекамск), Саратов, Улан–Удэ, Норильск, Якутск, Хабаровск, Магадан,

* Ларионова Т. Обеспечить региональный прорыв необходимо в сфере региональных перевозок / Т. Ларионова // Транспорт России. – 2019. – 21–27 янв. – С. 3

Большое Савино (Пермь), Соловки, Великий Устюг, Саккырыр, Среднеколымск, Тикси, Зея, Экимчан, Бомнак, Оссора.

Во исполнение Указа Президента РФ № 204 от 07.05.2018 Правительством РФ разработан и утвержден Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры, предусматривающий до 2024 года повышение уровня экономической связанности территорий РФ посредством расширения и модернизации авиационной инфраструктуры. Поставлена задача по реконструкции инфраструктуры региональных аэропортов и расширению сети межрегиональных регулярных пассажирских авиационных маршрутов, минуя Москву, до 50% от общего количества внутренних регулярных авиационных маршрутов (сейчас эта цифра составляет 37%).

Федеральный проект «Развитие инфраструктуры региональных и местных аэропортов» Комплексного плана предусматривает дополнительное финансирование из средств федерального бюджета на реализацию мероприятий по реконструкции аэродромной инфраструктуры в 66 аэропортах на территории Российской Федерации, в том числе в 38 аэропортах Дальневосточного федерального округа. На реконструкцию региональных аэропортов предусмотрено направить из средств федерального бюджета 171,7 млрд руб.

Проекты по реконструкции аэропортов разделены на 2 группы:

– первая группа объединяет проекты, обеспечивающие экономическое развитие. К ней отнесены 25 крупных региональных аэропортов, функционирование которых необходимо для экономического развития региона, такие как Челябинск, Хабаровск, Пермь, Саратов, Благовещенск, Нижнекамск, Ставрополь, Липецк, Минеральные Воды, Братск, Оренбург, Новосибирск, Томск, Ярославль, Грозный и др.;

– вторая группа объединяет проекты, направленные на безопасность и жизнеобеспечение. К данной группе отнесен 41 аэропорт, в основном это находящиеся на территории ДВФО аэропорты, функционирование которых жизненно необходимо для населения (Магадан, Норильск, Нерюнгри, Соловки, Якутск, Амдерма, Нарьян-Мар, Мирный, Бодайбо и др.).

Устойчивый рост

Заместитель министра транспорта РФ Александр Юрчик отметил, что на протяжении последних лет наблюдается устойчивый, в среднем на 10% в год, рост перевозок пассажиров воздушным транспортом, 2017 год стал годом качественного развития гражданской авиации. «Мы достигли рекордных показателей со времен СССР, перевезены 105 млн пассажиров, при этом 60% из них – пассажиры, перевезенные внутри страны региональной авиацией, что тоже является рекордом», – подчеркнул он.

За 9 месяцев 2018 года российскими авиакомпаниями внутренними рейсами перевезены более 52 млн пассажиров, что на 10% выше аналогичного показателя 2017 года (около 47,9 млн пассажиров). Также обеспечен высокий процент занятости пассажирских кресел – 83,5%. Пассажирооборот увеличился на 9,5% по сравнению с аналогичным показателем 2017 года.

Основные показатели деятельности гражданской авиации России по перевозке пассажиров и пассажиروобороту за 9 месяцев 2018 года определяются по 35 авиакомпаниям, удельный вес которых при их оценке составляет 99,4% и 99,8% соответственно.

Доля 15 ведущих авиакомпаний в общем объеме пассажирских перевозок составляет за 9 месяцев прошлого года 91,9% по количеству перевезенных пассажиров и 94,3% по пассажируобороту. На внутренних линиях в 2018 году наблюдался устойчивый рост по всем показателям: пассажируобороту, количеству перевезенных пассажиров, а также проценту занятости пассажирских кресел, подчеркивают в Росавиации.

По словам Олега Клима, рост пассажирских перевозок во многом связан с сохранением ценовой доступности перевозок: соотношение доходов населения и минимальных тарифов, предлагаемых авиакомпаниями. При этом значительная часть авиакомпаний ввела невозвратные тарифы, что позволяет им декларировать более доступные цены.

Серьезным стимулом для роста объема перевозок на внутренних линиях являются меры государственной поддержки региональных авиаперевозок, которые направлены на обеспечение транспортной доступности регионов (развитие авиационной инфраструктуры и региональных воздушных перевозок). За последние пять лет количество перевезенных пассажиров благодаря программам субсидирования удвоилось.

Федеральным агентством воздушного транспорта в 2018 году реализовывались 2 программы субсидирования, направленные на развитие региональных перевозок пассажиров воздушным транспортом. Совокупный бюджет этих программ субсидирования составил более 7,1 млрд руб.

Субсидируемые перевозки выполнялись по 170 маршрутам.

В целях совершенствования механизма субсидирования внутренних пассажирских авиаперевозок постановлением Правительства РФ от 14 ноября 2018 года №1372 были внесены изменения в Правила предоставления субсидий организациям воздушного транспорта.

В правила № 215 внесены изменения, которыми предусматриваются: круглогодичное субсидирование перевозок (ранее субсидировались перевозки, выполняемые в период с 1 марта по 1 декабря); включение членов многодетных семей в категорию граждан, которые могут пользоваться услугами перевозки по субсидируемым маршрутам; расширение перечня субсидируемых маршрутов авиаперевозок с Дальнего Востока и в обратном направлении с 73 до 152 маршрутов.

В правила № 1242 внесены изменения, которыми увеличена максимальная протяженность субсидируемых маршрутов в Дальневосточном и Сибирском федеральных округах до 3 тыс. км и до 1,5 тыс. км в других федеральных округах.

Установлен повышающий коэффициент в отношении тарифов на перевозки в Дальневосточном федеральном округе и Арктической зоне Российской Федерации (размер тарифа увеличивается в 1,25 раза).

Уточняется порядок подтверждения субъектами Федерации готовности участвовать в софинансировании воздушных перевозок.

«На расширение сети регулярных пассажирских авиационных маршрутов до 2024 года предусмотрены 56 млрд руб., что подразумевает развитие и совершенствование существующей системы субсидирования региональных перевозок. Заложен важный механизм, при котором основная часть субсидий будет направлена на «раскатку» маршрута, – объяснил Александр Юрчик. – При достижении рентабельности, как минимум – безубыточности маршрута субсидирование автоматически будет сокращаться, а высвобождаемые финансовые ресурсы будут направляться на субсидирование других маршрутов, что позволит увеличить количество маршрутов и перевозимых пассажиров».

Как считает генеральный директор Центра стратегических разработок в гражданской авиации Антон Корень, в РФ давно назрела потребность во введении инфраструктурных сборов с участников авиационной деятельности. Эксперт предложил разработать и поэтапно внедрить в РФ инфраструктурный сбор для дополнительного финансирования и развития аэродромной сети страны и выпадающих доходов авиакомпаний при выполнении социально значимых перевозок.

Подводные камни

Александр Юрчик обратил внимание на существенные риски, которые могут возникнуть при реализации мероприятий по модернизации аэропортовой инфраструктуры в субъектах РФ, в частности, связанные с подготовкой территории строительства в рамках контрактов: «Очень часто возникают проблемы с выделением земель, находящихся в региональной собственности, с переустройством инженерных коммуникаций, принадлежащих регионам или частным лицам. Зачастую эти затраты невозможно в полном объеме предусмотреть в проектах, поэтому в дальнейшем при их реализации возникают дополнительные расходы».

Также существуют риски, связанные с коротким строительным сезоном: большинство аэропортов, подлежащих реконструкции, расположены в отдаленных местностях, в районах Крайнего Севера, где отсутствуют квалифицированные строительные организации, техника, люди, строительные материалы. «Нормативные документы не предусматривают сезонный характер работы, что не позволяет учитывать реальные расходы, связанные с завозом строительных материалов, предполагается, что их можно найти на местах. И все это подается под благовидным предлогом удешевления строительства. Это немаловажный аспект, но он не должен быть оторван от реальности», – заявил Александр Юрчик.

Еще один больной вопрос – формирование прогнозных индексов изменения сметной стоимости строительства. «Регионы редко реконструируют аэродромы, как правило, такие индексы у них не разработаны, или они предлагают применять их как прочие работы. Например, с такой проблемой мы столкнулись в Челябинске, где проекты разработаны с применением индексов как прочие работы, которые на 10–15% ниже стоимости реальных индексов, применяемых при строительстве и реконструкции аэродромов в соседних регионах, – сообщил Александр Юрчик. – В результате на такие проекты не выходят строители. В 2017 году было огромное количество конкурсов, на которые никто не вышел. А пересмотреть такой проект существующая нормативная база не дает возможности, нет оснований».

Увеличение НДС до 20% не предусмотрено ни в одном из разработанных проектов, а при проектах с низкой рентабельностью дополнительные 2% превращаются в очень серьезную нагрузку, и решения данной проблемы нет, отметил замминистра. «Все это вместе взятое

приводит к тому, что от 10 до 15% проектов являются недооцененными, что не позволяет их реализовать, и многие аэродромы, находящиеся в критическом состоянии, так и остаются без реконструкции», – заявил он.

Это подтверждает и анализ, проведенный Счетной палатой РФ. Как проинформировал аудитор Счетной палаты Валерий Богомолов, в 2017 году Росавиации были доведены 22 млрд руб. на реконструкцию 23 и строительство 3 аэропортов, из этих средств не освоены 2,2 млрд руб. Не обеспечен ввод 18 из 20 аэропортов после реконструкции и не завершено строительство аэропорта Оссора на Камчатке, не завершена разработка проектной документации на реконструкцию пяти из шести аэропортов.

Среди причин несвоевременной реализации мероприятий по реконструкции аэропортовой инфраструктуры – ограниченный круг подрядных организаций, обладающих необходимыми производственными мощностями и кадрами, а также слабый контроль за выполнением работ со стороны Росавиации и подведомственного ей ФГУП «Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)». Так, низкий уровень организации работ привел к удорожанию стоимости реконструкции аэропорта Храброво в Калининграде с 3,3 млрд руб. до 3,9 млрд руб. и переносу срока завершения с 2016–го на 2018 год.

Валерий Богомолов обратил внимание на необходимость корректного формирования цен госконтрактов, что напрямую влияет на эффективность использования государственных ресурсов. В том же аэропорту Храброво при формировании начальной цены контракта на строительные–монтажные работы ФГУП «АГА(А)» применило дефлятор, превышающий показатель прогноза социально–экономического развития, в результате цена контракта была завышена на 31,4 млн руб. «Также важно обратить внимание на необходимость организации казначейского сопровождения расчетов в ходе строительства или реконструкции, в том числе в части расходов подрядных организаций. При условии авансирования существует риск утраты бюджетных средств. С другой стороны, нужно понимать, что подрядчиков, способных организовать работу без аванса, в регионах практически не осталось», – резюмировал аудитор.

Говоря о государственной поддержке в виде субсидий региональных авиаперевозок, Валерий Богомолов подчеркнул, что существующими правилами субсидирования региональных воздушных пассажирских авиаперевозок не установлены критерии формирования субсидируемой маршрутной сети, что не позволяет объективно оценить результативность предоставления авиакомпаниям разных субсидий.

Без субсидий не обойтись

Во всем мире местные перевозки в подавляющем большинстве случаев субсидируются (Австралия, Канада, США, Европа), и Россия не является исключением. «Чем меньше воздушное судно, тем себестоимость кресла больше. Малая авиация потенциально убыточна – это аксиома», – констатировал Олег Клим.

По оценкам экспертов, пассажирооборот самолетов вместимостью 15–19 мест стал в 40 раз меньше, чем в 1990 году, а вместимостью 10–14 мест – сократился в 60 раз. Между тем минимальное востребованное количество новых воздушных судов на Севере в период до 2020 года составляет от одной до трех тысяч машин.

Да, разрабатывать самолеты для региональных местных воздушных перевозок при отсутствии большого коммерческого спроса экономически невыгодно, поэтому коммерческие структуры не заинтересованы в разработке таких воздушных судов. «В линейке ОАК появился самолет Л–410, который локализован в России, появились проекты, которые в перспективе могут заменить Ан–24 и Ан–26, есть и другие проекты. Необходимо, чтобы такие проекты были включены в Стратегию развития авиационной промышленности Российской Федерации на период до 2030 года, которая будет рассматриваться Правительством РФ в 2019 году, и мы готовим предложения по разработке и производству самолетов для местных и региональных линий», – сказал Александр Юрчик.

Для решения проблемы развития малой авиации государство реализует комплекс мер, направленных на обновление и пополнение парка воздушных судов. Начиная с 2002 года оказывается финансовая поддержка российским авиакомпаниям при приобретении воздушных судов российского производства на основе лизинга. С 2012 года осуществляется возмещение российским авиакомпаниям части затрат на уплату лизинговых платежей за воздушные суда, получаемые российскими авиакомпаниями от лизинговых компаний, для осуществления внутренних региональных и местных воздушных перевозок.

Кроме того, в целях стимулирования продаж воздушных судов малой авиации отечественного производства и развития рынка услуг малой авиации в 2018 году предусмотрена

государственная поддержка ПАО «ГТЛК» в виде субсидии в размере 5 млрд руб. Продолжается модернизация уже выпускаемых самолетов для малой авиации.

В Минтрансе России считают, что проблему региональных перевозок, особенно в труднодоступные районы Крайнего Севера, можно решить силами малой (легкой) авиации, небольшими воздушными судами на 4–10 человек. «Для того чтобы легкая авиация занималась коммерческой деятельностью, ей необходимо получить такой же сертификат эксплуатанта, какой получают крупные авиакомпании, – пояснил Александр Юрчик. – Поэтому сейчас разрабатываются изменения в Воздушный кодекс РФ и в Федеральные авиационные правила, которые позволят легкой авиации заниматься коммерческой деятельностью при выполнении определенных норм и правил. Тем самым мы сможем привлечь малый бизнес в регионы. Региональные власти должны активизировать работу в рамках разработанных ими программ по развитию авиации общего назначения и малой авиации, что предусматривает строительство вертолетных площадок, создание условий для развития малой авиации, выделение мест для строительства взлетно–посадочных площадок, снижение налоговой нагрузки за счет местных налогов и т. д.».

КСТАТИ

В Совете Федерации предлагают оказывать финансовую поддержку не только малой авиации, но и пассажирам, пользующимся ее услугами, путем оказания адресной помощи при покупке билетов.

«Полагаю, действенная финансовая поддержка нужна не только малой авиации как производителю услуг, но и авиапассажирам как потребителям этих услуг. А для этого необходимо расширить оказание адресной помощи пассажирам на приобретение билетов малой региональной авиации, которая терпит большие убытки от полупустых рейсов», – сказал зампред комитета Совфеда по конституционному законодательству Максим Кавджарадзе.

По его мнению, в данном случае федеральная программа социальной поддержки местного населения может поддержать другие федеральные программы, в том числе пространственного развития России и воссоздания подотрасли малой авиации.

Одной из самых чувствительных проблем малой авиации сенатор назвал обучение кадров, создание летной инфраструктуры в небольших поселках, а также выбор линейки самолетов для местных авиалиний по критериям экономической оптимальности. Стоит решить и вопрос запуска действующих финансовых механизмов господдержки, считает сенатор.

НОВЫЕ И БЕЗОПАСНЫЕ: КАК МЕНЯЮТСЯ АЭРОПОРТЫ В РЕГИОНАХ*

Россия намерена модернизировать десятки аэропортов в рамках нацпроекта

В России модернизируют региональные аэропорты, приводя их в соответствие с международными нормами. Больше половины пассажиров к концу 2024 года должны летать по России, минуя Москву. Такова цель федерального проекта «Развитие региональных аэропортов и маршрутов» в рамках нацпроекта «Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры».

Президент Владимир Путин в конце августа осмотрел новый саратовский аэропорт Гагарин, отметив, что пассажиропоток в старом аэропорту Саратова составлял меньше 500 тыс. пассажиров, «теперь даже на 1,5 млн вторую очередь планируют построить». Кроме того, РЖД планирует построить отдельную железнодорожную ветку с пассажирским терминалом и траплатформой к терминалу аэропорта.

Общая площадь аэровокзального комплекса, построенного на основе государственно-частного партнерства по программе «Развитие транспортной системы России», – 23 тыс. кв. м, пропускная способность пассажирского терминала составит 1 млн человек в год.

Это лишь один из примеров реконструкции аэропорта в России, эта работа сейчас ведется практически во всех регионах.

«У нас на эту шестилетку мы планируем привести в хорошее нормативное международное состояние 60 аэропортов», — говорил Владимир Путин во время осмотра аэропорта Гагарин.

До 2024 года планируется не только модернизировать всю сеть региональных аэропортов России, но и расширить сеть межрегиональных регулярных авиамаршрутов. Благодаря этому через шесть лет половина (51,35%) межрегиональных рейсов будет выполняться напрямую, а не через столицу. На эти цели планируется направить 267,5 млрд рублей до 2024 года.

Так, до конца 2019 года власти Амурской области объявят конкурс на определение инвестора реконструкции международного терминала аэропорта Благовещенск. На строительство потребуется не менее 3 млрд рублей.

В Благовещенске маленький аэропорт, его международный терминал принимает не более 80 пассажиров в час. Действующая взлетно-посадочная полоса была построена в 1962 году. Ее длина составляет 2,8 километра, что не позволяет принимать в Благовещенске часть воздушных судов. К тому же устарело светосигнальное оборудование.

По новому проекту длина взлетно-посадочной полосы составит 3000 метров. Планируется расширение перрона, обновление светосигнального оборудования, строительство аварийно-спасательной станции. Кроме того, будет использоваться новое оборудование метеобеспечения полетов и новые ограждения аэродрома с инженерно-техническими средствами охраны.

В Ростовской области уже завершён второй этап строительства подъезда к аэропорту Платов.

«Мы завершили второй этап строительства этой дороги. Как известно, к чемпионату мира (по футболу 2018 года) построили первую часть дороги стоимостью 3,7 млрд рублей, сейчас завершена вторая. Очень здорово, что мы изначально запроектировали четыре полосы, это позволило практически сразу после чемпионата приступить к строительству», — рассказал губернатор Ростовской области Василий Голубев.

Трасса обеспечит свободный трафик до аэропорта со стороны Таганрога и Азова, а также из северной части области. Кроме того, в перспективе объект станет частью маршрута в Крым и Краснодарский край с обходом Ростова, что позволит разгрузить город от транзитного транспорта.

Аэропорт Платов – это первый в России аэропорт, построенный с нуля со времен распада СССР. Он был построен к чемпионату мира по футболу 2018 года и открылся в декабре 2017 года.

Тем временем аэропорт Уфы уже достиг целевого показателя нацпроекта – более 50% авиационных рейсов выполняется в обход Москвы, сообщил ранее генеральный директор уфимского аэропорта Александр Андреев.

Крупный проект реализуется в Хабаровске. Там строительство нового терминала внутренних авиалиний аэропорта Хабаровск (Новый) идет по графику, техническая готовность объекта составляет 69%. Ожидается, что ввод в эксплуатацию состоится уже осенью 2019 года.

* Новые и безопасные: как меняются аэропорты в регионах. Россия намерена модернизировать десятки аэропортов в рамках нацпроекта // Интернет-издание «Газета.ру», 2 сентября 2019 г. - <https://www.gazeta.ru> (дата обращения 05.11.2019)

Будущий терминал площадью 26 тыс. кв. метров сможет обслуживать, по данным Минвостокразвития, 3,5 млн пассажиров в год. В 2018 году через хабаровский аэропорт прошло 2,1 млн человек.

На реконструкцию аэродрома предусмотрено в общей сложности 9,4 млрд рублей из средств федерального бюджета.

В Якутии стоимость реконструкции аэропорта Полярный в городе Удачный Мирнинского района составит 2,9 млрд рублей.

Необходима реконструкция взлетно-посадочной полосы и перрона, замена светосигнального оборудования, а также новые ограждения с техсредствами охраны. Для полноценного функционирования аэропорта также необходимо построить дорогу к аэропорту и реконструировать электростанцию.

По расчетам властей Якутии, на реконструкцию 15 аэропортов республики необходимо порядка 25 млрд рублей.

Новый аэропорт получит и Новгородская область, где пассажирские авиаперевозки прекратились более 20 лет назад. Специалисты начнут работать над проектом будущего аэропорта, который планируется построить к 2024 году, уже в следующем году. Строительство аэропорта получит федеральную поддержку. Предварительная сумма, которую могут выделить региону, — 7,5 млрд рублей. При этом необходимо будет найти инвестора.

Модернизация региональных аэропортов неслучайно является одним из приоритетных проектов с четкими целями и крайним сроком выполнения.

Согласно данным ассоциации «Аэропорт», износ инфраструктуры аэропортов, не имеющих федерального статуса, достигает 80%. По оценке авторов доклада, с 1991 года количество населенных пунктов, связанных авиасообщением, снизилось втрое. Особенно остро эта проблема стоит в районах Дальнего Востока, Сибири и Крайнего Севера.

Часть 2. Библиографический список публикаций в журналах, сборниках, газетах и интернет-ресурсах

2018-2019 гг.

Байбеков Ш. Масштабы и перспективы пространственного развития. Задачи и риски инфраструктурных авиапроектов // Транспорт России. – 2019. – 28 окт.- 3 нояб. – С. 5

Грачев В.Т. Организация узловых аэропортов в Дальневосточном федеральном округе как способ повышения транспортной доступности в регионе / В.Т. Грачев // Постулат. - 2018. - № 6. - С. 71

Доклад руководителя Росавиации А.В. Нерадько на заседании Коллегии Федерального агентства воздушного транспорта 28 февраля 2018 г. // Официальный сайт Федерального агентства воздушного транспорта (Росавиации), 27 марта 2018 г. – . <https://www.favt.ru> (дата обращения 05.11.2019)

Дюкина Т.О. О реализации стратегии развития сети аэропортов в России / Т.О. Дюкина, М.А. Вишнева, А.Н. Григорьев // Современные социально-экономические и правовые основы государственного регулирования экономики региона: сб. науч. стат. – Чебоксары, 2019. – С. 94-100

Краев В.М. Авиационные перевозки для обеспечения связанности территорий Российской Федерации / В.М. Краев, В.В. Строев, А.И. Тихонов // Управление. - 2018. - № 1. - С. 4-11

Ларионова Т. Крайний Север: встать на крыло / Т. Ларионова // Транспорт России. – 2018. – 22-28 окт. – С. 4

Ларионова Т. Обеспечить региональный прорыв необходимо в сфере региональных перевозок / Т. Ларионова // Транспорт России. – 2019. – 21-27 янв. – С. 3

Максим Акимов провел заседание проектного комитета транспортной части Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры. Рассмотрен ход реализации федерального проекта «Развитие региональных аэропортов и маршрутов» // Официальный сайт Правительства Российской Федерации, 5 августа 2019 г. - <http://government.ru> (дата обращения 05.11.2019)

Мальцев В.А. Особенности правового регулирования перевозок на воздушном транспорте в Российской Федерации / В.А. Мальцев, О.В. Гриднева // Транспортное право и безопасность. - 2018. - № 1. - С. 9-17

Маринин В. 100 млрд. на посадку: как Минтранс построит 61 аэропорт на Дальнем Востоке / В. Маринин, В. Комарова // Сайт ИА «РБК», 27 апреля 2018 г. - <https://www.rbc.ru> (дата обращения 05.11.2019)

Местное время. В региональном правительстве обсудили реконструкцию колымских аэропортов // Колымский тракт. - 2018. - 21 марта. - С. 540-543

Никишина А. Когда расправит крылья региональная авиация / А. Никишина // Российская Федерация сегодня. – 2018. – № 7. – С. 48-51

Новые и безопасные: как меняются аэропорты в регионах. Россия намерена модернизировать десятки аэропортов в рамках нацпроекта // Интернет-издание «Газета.ру», 2 сентября 2019 г. - <https://www.gazeta.ru> (дата обращения 05.11.2019)

Разработан проект комплексного плана модернизации и реконструкции аэропортов // Официальный информационный портал Республики Саха (Якутия), 16 августа 2018 г. – <https://www.sakha.gov.ru> (дата обращения 05.11.2019)

Семенов С. Полный улет. Масштабная реконструкция инфраструктуры региональных аэропортов позволит разгрузить воздушные гавани столицы / С. Семенов // Вестник. Строительство. Архитектура. Инфраструктура. – 2019.– № 2. – С. 82-83

Юрчик А.А. Программный тренд авиаотрасли. Региональный вектор – новые рабочие места и миллиарды экономии: [интервью с заместителем Министра транспорта Российской Федерации А.А. Юрчиком] // Транспорт России. – 2019. – 19-25 авг. – С. 1, 3