

УДК 338.47

МОДЕЛИ РАЗВИТИЯ РЕГИОНАЛЬНОЙ АЭРОПОРТОВОЙ СЕТИ: АСПЕКТЫ УВЕЛИЧЕНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ДОСТУПНОСТИ

Смирнов Олег Аркадьевич

кандидат физико-математических наук
доцент кафедры математических методов принятия решений
Московского финансово-промышленного университета

Развитие региональной авиации во многом зависит от состояния аэропортовой сети, состояние которой в настоящее время во многом определяется инструментами и методами государственного регулирования. Применение данных методов во многом зависит от применяемой модели развития аэропортовой сети региональной авиации. Поэтому в работе систематизируются применяемые в практике модели государственного регулирования развития аэропортовой сети с позиции эффективности ее управления и определяются возможности и ограничения применения данных моделей в практике развития региональной авиации Российской Федерации.

Ключевые слова: региональная авиация, региональные аэропорты, аэропортовая инфраструктура, транспортные системы, транспортная доступность

Региональная авиация является единственным средством транспорта для населения более чем половины территории России, поэтому вопросы развития маршрутной сети, и как следствие аэропортовой сети местных авиаперелетов является актуальным вопросом повышения транспортной доступности и обеспечения условий для развития региональных экономик.

Значимость авиации как средства транспорта была показана в ряде исследований, где с помощью экономико-математических методов была выявлено что существует прямая зависимость между темпом роста национальной экономики и динамикой пассажиропотока. В частности, некоторые исследователи включают показатели деятельности гражданской авиации в модели экономического роста.

Современная аэропортовая сеть Российской Федерации включает в себя 71 международный аэропорт и 52 аэропорта (аэродрома) федерального значения.

Состояние большинства российских аэропортов характеризуется следующими данными:

- 62% имеют взлетно-посадочных полосы (ВПП) с искусственным покрытием, при этом 70% объектов введено в строй около 20 лет назад;
- светосигнальным оборудованием оснащено всего две трети аэродромов;
- оборудование аэропортов России на 85% выработало свой срок службы;
- износ основных фондов аэродромной сети в целом приблизился к 80%.

Особенностью предоставления аэропортовых услуг является то, что существует минимальный объем услуг, без которых прием/выпуск воздушных судов не возможен. Кроме того, при оказании аэропортовых услуг, наряду с нормами международного права, требованиями российского законодательства, Федеральными авиационными правилами, операторы аэропортов руководствуется технологическими графиками обслуживания (ТГО), утверждаемые для каждого типа воздушного судна, а также технологиями обслуживания воздушных судов, пассажиров, багажа, груза и почты [1].

При это после продолжительного периода сокращения количества действующих аэропортов (с 1990 по 2006 год – в более чем 3 раза), с 2007 года наблюдается

последовательный рост их количества. Так, в 2007 году по данным Транспортной Клиринговой Палаты вылеты регулярных рейсов производились из 252 аэропортов, в 2008 – 256, в 2009 – 268, в 2010 – 278, в 2011 – 285, в 2012 году – 310, а в 2013 году – из 311 аэропортов, из которых более 70% составляют аэропорты с пассажиропотоком менее 10 тысяч человек в год.

Современные исследования в области развития аэропортовой инфраструктуры показывают, что в значительном количестве развивающихся стран существует достаточное количество аэропортов, при этом уровень обслуживания в данных аэропортах не может быть достаточным для качественного обслуживания эксплуатантов воздушных судов [2]. Также было показано, что кроме непосредственно самого уровня инфраструктуры значима также эффективность управления аэропортовой деятельностью. Этот эффект был продемонстрирован в ряде исследований, согласно которым изменение мер государственного регулирования, таких как приватизация и реформа регулирования приносит существенный экономический результат [3].

В настоящее время существует несколько значимых концепций развития аэропортовой инфраструктуры в аспекте развития региональной маршрутной сети:

1. Различные механизмы финансирования, в том числе за счет частно-государственного партнерства.

2. Применение наиболее эффективной структуры собственности инфраструктуры гражданской авиации, в том числе приватизация аэропортов.

3. Либерализация рынков наземного обслуживания, при сохранении аэропортовой инфраструктуры в собственности государства.

Инструменты развития финансирования развития аэропортовой инфраструктуры на национальном уровне являются в настоящее время наиболее развитыми и берут начало с принятием в 1938 году The Civil Aeronautics Act в США. Следует отметить, что до данного нормативного акта комплексно

деятельность аэропортов регулировалась только региональными нормативными актами и программами развития в области локального транспортного развития, таким же образом определялись сборы и инвестиционная деятельность аэропортов [4].

Данный метод финансирования развития аэропортовой инфраструктуры в некоторых аспектах действует и в Российской Федерации. Так, нормативно в законодательстве, регулирующем деятельность аэропортов, определяется возможность взимания топливного сбора. При этом показатели эффективности использования средств не определены ни в действующих нормативных документах, ни в утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 11 июня 2014 года № 1032-р Транспортной стратегией России на период до 2030 года.

Опыт реформирования естественно монопольных секторов экономики указал на то, что авиационный транспорт является сферой, где наиболее эффективно применение инструментов дерегулирования и создания конкурентной среды. Так, только 2% аэропортов в мире находятся в частной собственности, хотя во всех случаях когда происходила приватизация было отмечено существенное повышение эффективности деятельности, причем как в развитых, так и в развивающихся странах. Кроме того, эффективность деятельности аэропортов увеличивалась в случае, если за их деятельностью осуществлялся общественный контроль, и часто эти усилия отражают вид подхода к регулированию аэропортовой деятельности [5].

Однако в целом, в то время как либерализация регулирования всех отраслей реального сектора экономики является трендом для фактически всех стран развитых стран, эволюция моделей развития аэропортовой инфраструктуры развивающихся стран является равнонаправленной. В настоящее время количество применяемых методов для формирования эффективной аэропортовой сети является достаточным для объективной

оценки, сравнения и выбора наиболее эффективной.

Таким образом, для применения той или иной концепции развития аэропортовой сети гражданской авиации необходимо оценить

эффективности их применения по сравнению с другими методами на основе «пилотного проекта» в отношении одного или нескольких аэропортов, находящихся в сопоставимых условиях.

Литература

1. Смирнова О.О., Смирнов О.А. Развитие конкурентных отношений на рынках наземного обслуживания в аэропортах: практика Российской Федерации и ЕС // Современная конкуренция, № 5 2012 г.
2. Смирнов О.А. Регулирование аэропортовой сети: международный и российский опыт // Роль бизнеса в трансформации российского общества. Экономико-прикладные проблемы системного управления: современные тенденции Материалы научно-практической конференции. Под редакцией В. И. Хабарова. Москва, 2014. С. 203-207.
3. Смирнов О.А. Регулирование аэропортовой сети: международный и российский опыт // Экономика и социум. 2014. № 2-4 (11). С. 250-254.
4. Смирнов О.А. Проблема создания программных комплексов управления эффективностью развития аэропортовой инфраструктуры // Прикладная информатика. 2011. № 2. С. 12-16.