

Развитие аэродромной инфраструктуры в условиях экономических вызовов



М. В. Жеребцов,
генеральный директор
ФГУП «Администрация
гражданских аэропортов
(аэродромов)»

Когда говорят о транспортном строительстве, то прежде всего имеют в виду инфраструктуру. Без автомобильных и железных дорог не мог бы функционировать автомобильный и железнодорожный транспорт, гражданской авиации не было бы без аэропортов. Сегодняшняя экономическая ситуация предъявляет к аэродромной инфраструктуре особые требования.

Для России с ее огромной территорией формирование эффективной аэродромной инфраструктуры – важнейшее стратегическое направление развития транспортной системы. Жизнедеятельность ряда регионов страны может быть обеспечена только с помощью гражданской авиации. Например, транспортная доступность 80 % территории Якутии обеспечивается только авиацией.

Сегодня картина развития инфраструктуры в России очень пестрая. Есть новые аэропорты и, к сожалению, «убитые» старые; есть железные дороги для сапсанов и железнодорожные ветки со средней скоростью движения грузов до 40 км/ч; есть современные автодороги, например обход Вышнего Волочка, и федеральные трассы, требующие ремонта.

На различных дискуссионных площадках руководство страны и министр транспорта РФ неоднократно отмечали,

что доступность транспортных услуг напрямую связана с развитой транспортной инфраструктурой. Современная аэродромная сеть – необходимый элемент этой системы.

Состояние аэропорта – наглядный показатель, определяющий качество жизни населения и уровень развития региона.

Господдержка аэродромной инфраструктуры

Аэродромная инфраструктура является государственной собственностью, не подлежащей приватизации. Строительство и реконструкция объектов аэродромного комплекса в большинстве случаев осуществляются за счет средств федерального бюджета. При этом терминалы и иные элементы инфраструктуры аэропорта могут находиться в частной собственности.

Начиная с 2002 г. Правительство РФ уделяет особое внимание планомер-



Рис. 1. Общий объем государственных капитальных вложений, предусмотренных на развитие наземной инфраструктуры аэропортов (в рамках федеральной целевой программы)

ному решению проблем, связанных с доступностью авиатранспортных услуг населению.

Согласно федеральной целевой программе (ФЦП), общий объем государственных капитальных вложений, предусмотренных на развитие наземной инфраструктуры аэропортов, увеличился с 1 млрд руб. в 2002 г. до 47 млрд руб. в 2015 г. (рис. 1).

За 13 лет сумма капиталовложений составила около 314,158 млрд. руб. (по всем заказчикам-застройщикам).

Необходимость в инвестициях

К сожалению, сегодняшнее состояние российской экономики не могло не отразиться и на гражданской авиации: серьезное снижение объема авиаперевозок, ситуация с Трансаэро, с Украиной, введение санкций. Как следствие, государство пересматривает объемы выделяемых средств из федерального бюджета. Затронуло это и средства на реконструкцию (строительство) объектов аэродромной инфраструктуры.

Так, первоначально федеральная адресная инвестиционная программа (ФАИП) на 2015 г. предусматривала

Справка

ФГУП «Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)» – крупнейший заказчик-застройщик объектов аэродромной инфраструктуры в рамках ФЦП и комплексной программы обеспечения безопасности населения на транспорте. С момента создания предприятие обеспечило реализацию федеральных инвестиций в объеме 193 млрд руб. на строительство и реконструкцию 383 объектов.

В 2015 г. осуществлялись строительство и реконструкция объектов аэродромной инфраструктуры в 25 аэропортах. Объем бюджетных инвестиций на 2015 г. составил 31,9 млрд руб. (в рамках федеральной адресной инвестиционной программы).

Сегодня активно ведутся работы по строительству и реконструкции инфраструктуры аэропортов в 25 городах, в том числе в тех десяти городах, где в 2018 г. состоятся матчи Чемпионата мира по футболу (рис. 2). Государством предусматривается финансирование указанных работ в общем объеме 99,94 млрд руб. до 2018 г.

В период 2015–2020 гг., согласно ФЦП, будет построено 6 и реконструировано 29 ВПП.



Рис. 2. Аэропорты городов, где в 2018 г. состоятся матчи Чемпионата мира по футболу

Аэропорты с пассажиропотоком более 10 млн человек	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Являются привлекательными для инвесторов ✓ Предпочтительная форма ГЧП – концессия ✓ Возможность установления обязательств инвестора по содержанию и развитию аэродромной инфраструктуры
Аэропорты с пассажиропотоком более 1 млн человек	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Являются привлекательными для инвесторов ✓ На практике используются различные формы ГЧП ✓ Недостаточно проработаны зоны ответственности инвестора, региона и государства по вопросам ремонта и развития аэродромной инфраструктуры
Аэропорты с пассажиропотоком менее 1 млн человек	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Сложно привлечь инвестора ✓ Аэродром реконструируется за счет средств федерального бюджета ✓ Необходима активная работа по привлечению инвестора: <ul style="list-style-type: none"> - повышение эффективности деятельности аэропорта; - развитие приаэропортовой территории; - предоставление инвестору гарантий и льгот; - вовлечение инвестора одновременно в другие инвестиционные проекты в регионе и пр.

Рис. 3. Привлечение частных инвестиций в развитие аэропортов (аэродромов)

39,20 млрд руб., после корректировок в мае 2015 г. – 31,94 млрд руб. На 2016 г. запланировано 31,88 млн руб. Государство выделяет значительные средства на модернизацию аэродромной инфраструктуры, но этого явно недостаточно.

Главной проблемой для потенциальных инвесторов остается проблема окупаемости вложений. Ведь строительство и реконструкция объектов аэродромной инфраструктуры требуют значительных инвестиций, исчисляемых миллиардами рублей. Не каждый аэропорт располагает такими доходами, чтобы можно было окупить затраты в разумный срок.

Откровенно говоря, в России насчитывается только четыре аэропорта, операторы которых могут позволить себе (с экономических позиций) инвестирование в аэродром. Это крупнейшие аэропорты страны (аэропорты Москвы и Санкт-Петербурга) с пассажиропотоком более 10 млн чел. в год (рис. 3).

В региональных аэропортах пассажиропоток меньше, следовательно, они

менее рентабельны. Регионы должны в первую очередь проработать возможные инструменты привлечения инвесторов, найти возможные «точки интереса» для инвестора. Приведем пример. Формирование в Калужской области автомобильного кластера позволило привлечь иностранных специалистов. Возникла потребность в развитии авиаперевозок – появилась возможность получить необходимые инвестиции для строительства аэродрома «Грабцево».

ФГУП «Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)» проводит работу с региональными властями по вопросам развития аэропортов. Так, заключены соглашения о взаимодействии и сотрудничестве в целях развития аэропортов с рядом субъектов РФ: Санкт-Петербургом и Ленинградской областью, Рязанской и Ульяновской областями, Республиками Чувашия, Хакасия, Башкортостан.

В рамках указанных соглашений осуществляется постоянное взаимо-

действие с регионами. Анализируется развитие региональной авиации. Разрабатываются возможные пути привлечения внебюджетных инвестиций для создания необходимых элементов инфраструктуры. Оценивается реализация мероприятий с потенциальными инвесторами.

Строительные материалы

Стоимость любой стройки напрямую связана со стоимостью строительных материалов и оборудования. Рассмотрим в качестве примера реконструкцию аэродромного комплекса в Калининграде. Строительные материалы и оборудование закупаются в Европе. В связи с кризисом и увеличением курса евро серьезно возросла стоимость покупаемых инертных строительных материалов и оборудования, возникли сбои в работе подрядчика. В итоге установленные сроки реализации проекта не были соблюдены.

По данным Росстата стоимость основных строительных материалов в 2014 г. выросла в среднем на 2–3 % отно-

сительно уровня прошлого года. Однако для материалов, закупаемых за рубежом, рост цен иной: курс национальной валюты с января 2014 г. по октябрь 2015 г. изменился с 32,6 до 64,3 руб. за доллар США (по курсу ЦБ РФ).

Мы знаем, что использование местного сырья (грунта, песка, щебня и др.) и местной рабочей силы при строительстве расценивается весьма положительно. Так, при строительстве объектов аэродромного комплекса будущего аэропорта «Южный» для устройства основания аэродромного покрытия широко используются щебень и песок из карьеров Ростовской области. Из города Новошахтинск Ростовской области на объект поступает битум для приготовления асфальтобетонных смесей, а трубы для водосточно-дренажной сети — с завода в Краснодарском крае — ближайшем к Ростовской области регионе.

Это механизм мультипликативно-го эффекта в действии. Сначала карьер разрабатывается с целью использования материала в строительстве аэродрома, затем ресурсы карьера использу-

ют другие заказчики, например, строители дороги. В результате на затратах на строительство экономит и подрядчик, и заказчик. Значит, и затраты государства (инвестора) будут меньше.

Время строить аэропорты

В завершение стоит подчеркнуть, что строительство (реконструкция) инфраструктуры аэропорта — это стимул к развитию региона. Во время Великой депрессии английский экономист Дж. М. Кейнс в качестве одной из антикризисных мер предложил организовать общественные работы: строительство дорог, плотин, парков и т. д. И это оправданно.

Там, где модернизируются аэропорты, есть все условия для формирования стабильной экономической ситуации, активизации бизнеса, развития других отраслей. Аэропорт — точка активного роста, индустриальный и логистический центр, возможность развития производства и туризма, получения дополнительных рабочих мест. Так что сегодня самое время строить аэропорты. ■

XIX МОСКОВСКИЙ МЕЖДУНАРОДНЫЙ ЛОГИСТИЧЕСКИЙ ФОРУМ

MMLF / 2016
ММЛФ / 16

15-17 февраля

Учебный курс «Корпоративная логистика: эффективное управление и оптимизация затрат»

18 февраля

13-я Международная конференция «Логистика и управление цепями поставок»

В программе Конференции выступают представители компаний разработчиков и поставщиков логистических решений и услуг

Профессиональные сессии

В программе Профессиональных сессий выступают представители подразделений логистики, транспорта, складирования, снабжения и дистрибуции торговых, производственных и логистических компаний с докладами о собственном опыте организации, управления и оптимизации логистических процессов

19 февраля

Экскурсии на складские и логистические объекты

