

**Гагарина Л.Г. (к.г.н., доц СамГУПС)
Особенности развития
воздушного транспорта России**

План

1. Значение и особенности развития воздушного транспорта России
2. Современное состояние и проблемы отрасли
3. Перспективы развития воздушного транспорта России в соответствии с Транспортной стратегией России до 2030 г.

Значение и особенности развития воздушного транспорта России

Для нашей страны с ее огромной территорией воздушный транспорт имеет особое значение. Он характеризуется исключительно высокими скоростями движения, неограниченным радиусом действия и высокой маневренностью, обеспечиваемой сочетанием разных видов летательных машин - самолетов и вертолетов. Все перечисленное составляет неоспоримые преимущества этого вида транспорта над другими. К тому же, по мнению специалистов, скорость доставки грузов в ближайшем будущем станет едва ли не главным конкурентным преимуществом.

За один год воздушный транспорт России перевозит около 1 млн. т. грузов и 25 млн. чел. пассажиров.

В нашей стране создана мощная сеть авиалиний. Воздушные трассы России протянулись на все континенты, включая Антарктиду. Длина воздушных линий России составляет около 600 тыс. км., в том числе 200 тыс. км. международных воздушных трасс.

Россия имеет регулярное воздушное сообщение с 87 зарубежными странами. Москва соединена регулярной воздушной связью со всеми столицами республик и центрами всех других субъектов федерации. Кроме того, крупные промышленные города и курорты страны соединены между собой линиями воздушной связи.

Москва, имея сразу 4 аэропорта (Внуково, Шереметьево, Быково, Домодедово), является главным узлом воздушных линий страны и отправляет примерно 10% всех авиапассажиров России в 200 городов страны. Большие пассажиропотоки воздушного транспорта формируются в

Санкт-Петербурге (аэропорт Пулково), Красноярске (аэропорт Емельяново), Екатеринбурге, Новосибирске, Иркутске, Хабаровске, Сочи, Минеральных Водах, Ростове-на-Дону, Самаре (аэропорт Курумоч), Казани.

Особенно важна роль авиации в тех районах России, где нет железных дорог, а навигация на реках непродолжительна, т.е. прежде всего это на обширных пространствах севера Сибири и Дальнего Востока. Авиация используется также в труднодоступных таежных и горных районах.

Регулярную воздушную связь как внутреннюю, так и международную обслуживает в нашей стране государственная авиакомпания Аэрофлот и множество частных авиакомпаний, самая крупная из которых называется "Сибирь" и базируется в городе Новосибирске, осуществляя связи Сибири с Центром и с Дальним Востоком, а также с зарубежными странами. Пассажиропоток из Новосибирска собирает пассажиров со всей южной зоны Западной Сибири. Через Новосибирск проходят маршруты авиакомпаний в 52 городах России и Зарубежья. Новосибирский аэропорт Толмачево имеет новый международный терминал и является транзитной базой для всего восточного направления из Москвы - на Хоши Мин, Ханой, Улан-Батор, Токио и т.д.

Наряду с регулярными рейсами в настоящее время в России практикуется множество так называемых чартерных (разовых) рейсов, которые обслуживаются, в основном, частными авиакомпаниями.

Компания Аэрофлот в настоящее время является не только лидером пассажирских перевозок, но и выполняет значительную долю грузовых перевозок. Для всех остальных авиакомпаний грузоперевозки – непрофильная деятельность. При этом в отрасли существуют специализированные грузовые компании, такие как «Волга-Днепр», «Полет», «Атлант-Союз», располагающие парком Ан-124 «Руслан», что позволяет занимать свою нишу и почти не конкурировать с лидерами рынка пассажирских перевозок.

Главной работой воздушного транспорта является **перевозка пассажиров**. Его доля в пассажирообороте страны составляет более 12%. Вместе с тем он используется и при перевозках срочных и особо ценных грузов и на других работах в различных отраслях хозяйства. Например, сельскохозяйственная авиация обрабатывает огромные площади сельхозкультур средствами для уничтожения сорняков, вредных насекомых и грызунов, средствами защиты растений от различных болезней, с самолетов даже вносятся минеральные удобрения.

Авиация используется для аэрофотосъемок, при проведении проектно-изыскательных работ, на строительстве крупных промышленных объектов и транспортных магистралей, на тушении лесных пожаров. Кроме того, авиация используется для связи крупных морских судов, находящихся в плавании, при доставке им почты, срочной медицинской помощи и прочих видов услуг.

Среди перевозимых *грузов* на воздушном транспорте преобладают малогабаритные, но дорогостоящие грузы: приборы, аппараты, специнструмент, драгоценные металлы, алмазы, пушнина.

В настоящее время у авиатранспорта появляются новые функции. Например, «Авиалинии Антонова» - это вторая в мире частная авиакомпания, которая специализируется на уникальных сверхтяжелых перевозках (более 100 т) грузов. Перевозки осуществляются с помощью самолета АН-124-«Руслан», который специально спроектирован и изготовлен для этих целей. Специалисты считают, что на современных самолетах грузоподъемностью до 200 т можно возить практически все, в том числе и контейнеры. Конечно, основное богатство России - нефть, газ, уголь, лес - это как раз те виды ресурсов, которые не подлежат авиаперевозкам. Но организация современного высокотехнологичного процесса их добычи и переработки сопряжена с интенсивным международным пассажирообменом. Кроме того, часть оборудования тоже может доставляться авиатранспортом.

А в Сибири, например, разработан метод транспортировки стволов спиленных деревьев без их валки, в вертикальном положении с помощью вертолетов или дирижаблей. И это тоже увеличивает возможности воздушного транспорта.

Современное состояние и проблемы развития отрасли

Гражданская авиация в настоящее время располагает 800 тыс. км авиалиний. Объем перевозок грузов воздушным транспортом составил в
2000 году - 0,55 млн т,
2007 году - 0,73 млн т

Объем перевозок пассажиров воздушным транспортом
в 2000 г. – составил 21,8 млн чел,
в 2007 г. - 45,1 млн чел

За годы экономических реформ количество действующих российских аэропортов и аэродромов гражданской авиации сократилось в 2,5 раза преимущественно за счет объектов регионального уровня. В результате воздушные сообщения на местных авиалиниях (край, область, район) практически прекращены.

Многие субъекты Российской Федерации практически полностью лишились как сети местных авиалиний, так и аэродромов местных воздушных линий. Сокращение местных перевозок, закрытие авиалиний, развал авиатранспортной инфраструктуры и другие отрицательные тенденции способны принять необратимый характер, что приведет к полному развалу системы местных аэропортов, эксплуатирующих самолеты малой авиации, и

созданию кризисной ситуации во многих регионах, не обеспеченных альтернативными видами транспорта.

Почти во всех отраслях транспортного комплекса сохраняются тенденции старения основных фондов и их неэффективного использования. Износ основных производственных фондов к концу 2006 г. составил на воздушном транспорте – 50,3%. Значительная часть их эксплуатируется за пределами нормативного срока службы, другая, также значительная, часть приближается к этому сроку. Как следствие, существенно ухудшаются показатели безопасности и экономической эффективности работы транспорта.

Вследствие убыточности закрыты многие воздушные линии, что вызывает неполное удовлетворение спроса населения на перевозки. Однако, при этом перевозки пассажиров во внутреннем сообщении на всех видах транспорта России убыточны, а регулярные воздушные линии приносят прибыль.

Основными проблемами развития воздушного транспорта являются:

- наличие территориальных и структурных диспропорций в развитии наземной инфраструктуры - сеть воздушных линий, аэропортов (аэродромов) ОрВД;
- недостаточное качество транспортных услуг и недостаточное использование транзитного потенциала страны;
- резкое отставание инфраструктуры и оборудования аэропортов от уровня развития международной гражданской авиации, отставание во внедрении современных средств и технологий, рекомендованных ИКАО в сферах организации воздушного движения, систем автоматической посадки и других радиотехнических аэродромных систем;
- недостаточный уровень ценовой доступности транспортных услуг для населения, основные слои населения выпали из состава клиентской базы авиакомпаний;
- неудовлетворительный уровень безопасности полетов и авиационной безопасности;
- воздушный транспорт остро нуждается в качественном обновлении парка воздушных судов, внедрении современных технологий и дооснащении наземной инфраструктуры;
- низка инфраструктурная (территориальная) доступность воздушного транспорта, социально значимые перевозки не обеспечены в необходимом объеме;
- негативное влияние воздушного транспорта на экологию;
- дефицит летных, инженерно-технических и управленческих кадров;
- неудовлетворительный технический уровень аэродромной техники и оборудования;

- не полностью завершены структурные преобразования;
- требует совершенствования система государственного регулирования воздушного транспорта.

Перспективы развития воздушного транспорта России в соответствии с транспортной стратегией, разработанной до 2030 г.

На воздушном транспорте намечено:

Увеличение количества действующих аэропортов. К 2020 году их число вырастет до 357 при том, что в 2010 году удастся переломить тенденцию сокращения аэродромной сети на уровне не менее 315 действующих аэродромов в результате активной инвестиционной политики.

К 2030 году аэродромная сеть должна включать более 500 аэропортов, в основном, в результате развития региональной авиатранспортной инфраструктуры.

Особое место в модернизации и развитии наземной инфраструктуры воздушного транспорта будет занимать национальная опорная сеть аэродромов, состоящая из аэродромов международных и внутрироссийских узловых аэропортов и не узловых аэропортов, обеспечивающих связность сети, стратегическое единство и безопасность авиационных связей.

Предусматривается формирование трехуровневой сети аэродромов по видам обслуживаемых линий, включающей аэродромы федерального, регионального и местного значения.

Предусматривается развитие социально-значимых аэродромов (аэропортов), значительная часть которых находится на Дальнем Востоке Российской Федерации.

В перспективном развитии сети аэропортов предполагается 2 периода:

В период до 2015 г предусматривается развитие наземной инфраструктуры аэропортов, входящих в национальную опорную аэропортовую сеть, в частности:

- строительство и реконструкция объектов в крупных международных узловых аэропортах: аэропорты Московского авиационного узла (Домодедово, Внуково, Шереметьево), Екатеринбург, Новосибирск, Хабаровск, Красноярск, Самара, Санкт-Петербург, Калининград и др.;

- строительство и реконструкция объектов в других аэропортах: Волгоград, Омск, Благовещенск, Нижний Новгород, Уфа, Пермь, Челябинск, Сочи, Анапа, Минеральные Воды, Астрахань, Пенза, Саратов, Нижневартовск,

Барнаул, Магнитогорск, Кемерово, Новокузнецк, Братск, Воронеж, Воркута, Быково, Ханты-Мансийск и др.

В период 2016 -2030 гг. предусматривается развитие инфраструктуры аэропортов, не вошедших в состав опорной сети и поддержание в эксплуатационной годности аэропортов опорной сети.

Важной задачей является обеспечение сбалансированного развития всей инфраструктуры воздушного транспорта - наземной авиатранспортной инфраструктуры, системы топливообеспечения полетов гражданской авиации, инфраструктуры технического обслуживания и ремонта воздушных судов, аэронавигационного и метеорологического обслуживания полетов воздушных судов, системы авиационно-космического спасания, медицинского обеспечения полетов, инфраструктуры приготовления бортового питания и неавиационного бизнеса в аэропортах.

COLLECTION BY GAGARINALG.RU