

Концепция развития малой авиации на территории Ростовской области до 2030 года

Утверждена постановлением
Правительства Ростовской области
[от 18.02.2013 № 69](#)

Раздел 1. Введение

Концепция развития малой авиации на территории Ростовской области до 2030 года (далее – Концепция) представляет собой систему взглядов на цели, задачи, основные принципы, механизмы и основные взаимосвязанные направления развития воздушно-транспортной системы в интересах социально-экономического развития Ростовской области.

Под сетью и инфраструктурой в настоящей Концепции понимается совокупность сложных взаимосвязанных элементов (подсистем), обеспечивающих выполнение авиаперевозок пассажиров, грузов и авиационных работ на территории Ростовской области. В число указанных системообразующих элементов входят: авиапредприятия (авиакомпании), аэропорты (аэродромы, вертодромы, посадочные площадки) и наземные службы обеспечения полетов (топливозаправочные комплексы и система обслуживания и ремонта авиационной техники), система организации и управления воздушным движением, система подготовки авиационного персонала, система продажи и обслуживания авиаперевозок, комплексные элементы Единой системы организации воздушного движения Российской Федерации и другие.

Концепция развития малой авиации на территории Ростовской области является основой:

- для формирования и проведения единой взаимосвязанной политики в области развития и совершенствования внутрирегиональной авиатранспортной системы;
- для координации деятельности органов исполнительной власти Ростовской области, муниципальных образований Ростовской области с федеральными органами исполнительной власти в области развития воздушного транспорта и использования авиационных технологий;
- для совершенствования и дальнейшего развития нормативно-правовой базы в области гражданской авиации, затрагивающей интересы местных и региональных воздушных сообщений.

Актуальность разработки настоящей Концепции определяется:

- положительной динамикой в социально-экономическом развитии Ростовской области;
- возрастающими потребностями бизнеса в использовании малой авиации, в применении новых авиационных технологий;
- необходимостью формирования эффективной социально-ориентированной рыночной экономики в сфере предоставления авиационных услуг, базирующейся на современных авиационных технологиях;
- возможностью вовлечения накопленного потенциала малой авиации Ростовской области в транспортный сектор экономики региона, использования малой авиации для обеспечения хозяйственных потребностей Ростовской области.

Практическая реализация положений Концепции позволит существенно повысить эффективность использования воздушного пространства и существующей авиационной инфраструктуры, решить многие проблемы использования малой авиации. При разработке Концепции учитывался опыт международной и национальной практики в области деятельности малой авиации, изучения потребностей граждан и организаций на деловые перевозки.

В целях настоящей Концепции применяются следующие понятия и термины:

«Малая авиация» – вид авиации, предназначенный для обеспечения потребностей граждан Российской Федерации, экономики субъектов Российской Федерации в авиационных работах, развития промышленности и инфраструктуры в регионах, удовлетворения интересов и решения задач физических и юридических лиц, выполнения региональных и межрегиональных перевозок на территориях субъектов Российской Федерации, первоначальной подготовки и переподготовки авиационного персонала, а также для развития авиационного спорта и туризма в России.

К малой авиации относятся также воздухоплавательные летательные аппараты и беспилотная авиация с максимальным взлетным весом от 495 кг до 8600 кг и числом пассажиров не более 19 человек, вертолеты с максимальным взлетным весом от 495 кг до 4500 кг, а также наземную инфраструктуру, региональные центры и объекты системы организации воздушного движения применительно к малой авиации. К летательным аппаратам малой авиации относятся, в том числе, воздушные суда, находящиеся в личном или корпоративном пользовании юридических или физических лиц, независимо от их взлетной массы.

«Вертолетная площадка» – земельный участок, площадка на сооружении, оборудованная для взлета, посадки и обслуживания вертолетов. Вертолетные площадки подразделяются на постоянные, обеспечивающие взлет и посадку вертолетов заданного полетного веса и на временные — для взлета и посадки по-вертолетному (вертикально). Постоянные вертолетные площадки имеют длину 30 – 120 м и ширину 20 – 40 м, временные, соответственно, 30 – 50 м и 15 – 25 м.

«Гидроаэродром» – водный аэродром, часть водной поверхности у берега моря, озера, реки или водохранилища, предназначенная для взлета и посадки гидросамолетов. На берегу располагаются аэровокзал, ангары, пункт управления полетами, причалы, пирсы, склады.

Раздел 2. Анализ состояния авиатранспортной системы Ростовской области

Авиатранспортная система Ростовской области представляет собой одну из важнейших составляющих в общей транспортной системе страны.

Организации гражданской авиации, расположенные на территории Ростовской области, обслуживают Ростовскую, Волгоградскую и Астраханскую области, Краснодарский и Ставропольский края, а также 2 республики: Республику Калмыкия и Республику Адыгея.

По состоянию на 1 декабря 2012 г. на территории Ростовской области расположены 1 международный аэропорт регионального значения (ОАО «Аэропорт Ростов-на-Дону»), 1 региональный аэропорт «Южный» (г. Таганрог), 7 посадочных площадок и вертодромов, которые предназначены для обслуживания воздушных судов малых предприятий и

индивидуальных предпринимателей – эксплуатантов гражданской авиации и авиации общего назначения, выполняющих в основном авиационные работы в сельском хозяйстве. Воздушный транспорт области выполняет следующие виды авиационных перевозок и работ: регулярные и чартерные (заказные) перевозки пассажиров, багажа, почты и грузов на внутренних и международных авиалиниях, авиационные работы в сельском хозяйстве, транспортировку людей и грузов, патрулирование, аэровизуальное наблюдение и т.д., а также сопутствующие услуги, связанные с выполнением указанных видов работ и перевозок.

Основным авиаперевозчиком региона, базирующимся в аэропорту г. Ростова-на-Дону, является авиакомпания ОАО «Донавиа». На базе крупных предприятий авиационной промышленности ОАО «ТАНТК им. Г.М. Бериева» и ОАО «Роствертол» созданы одноименные авиакомпании, выполняющие заказные рейсы и отдельные виды авиационных работ, а также 16 юридических лиц – эксплуатантов воздушного транспорта, выполняющих на территории области различные виды авиационных работ (в основном, это – авиационно-химические работы в сельском хозяйстве).

В настоящее время внутренние местные грузопассажирские авиаперевозки не осуществляются. Работающих аэропортов местных воздушных линий на территории Ростовской области нет.

Управление воздушным движением осуществляется филиалом «Аэронавигации Юга» ФГУП «Госкоорпарация по организации воздушного движения».

Подготовка, обучение и повышение квалификации авиационного персонала низшего и среднего звена организовано на базе Федерального государственного образовательного учреждения дополнительного образования «Северо-Кавказский учебно-тренировочный центр гражданской авиации», а переподготовка и обучение высшего звена организована на базе Ростовского филиала Федерального государственного бюджетного учреждения высшего профессионального образования «Московский государственный технический университет гражданской авиации». Связь на воздушном транспорте в Ростовской области обеспечивается Федеральным государственным унитарным предприятием «Региональный технический центр авиационной информации, сертификации и связи».

В настоящее время Ростовская область связана более чем 50 регулярными авиалиниями с городами Российской Федерации, СНГ и дальнего зарубежья. Указанная сеть маршрутов обеспечивает постоянное воздушное сообщение с Москвой, административными центрами и крупными городами России, СНГ и других стран. В то же время практически нарушена существовавшая ранее система местных воздушных сообщений, связывавшая муниципальные образования на территории Южного федерального округа и Северо-Кавказского федерального округа как с районами внутри региона, так и областными центрами и городами соседних регионов.

В Ростовской области зарегистрирована одна авиакомпания, осуществляющая свою деятельность на рынке внутрироссийских и международных авиационных пассажирских перевозок – ОАО «Донавиа».

В 2011 году в результате реализации комплекса антикризисных мер и совершенствования производственно-хозяйственной деятельности удалось вернуть утраченные темпы роста объемов авиаперевозок. Показатели по количеству пассажирских перевозок из аэропортов Ростовской области (ОАО «Аэропорт Ростов-на-Дону» и Аэропорт «Таганрог – Южный», имеют тенденцию роста. За 2011 год объемы отправок из аэропортов области

увеличились: по пассажирским перевозкам – на 19,9 процента, по грузовым – на 0,8 процента, почтовым – на 24,6 процента. Было перевезено всего 1 722 397 пассажиров, 4 674,5 тонны грузов и 872,3 тонны почты.

В Ростовской области наблюдается устойчивая тенденция роста спроса на авиационные перевозки и услуги, и есть все основания прогнозировать, что в течение ближайших 5 лет общие объемы перевозок пассажиров, багажа и грузов будут расти темпами, превышающими 10 процентов в год, что будет соответствовать общероссийским и мировым тенденциям развития гражданской авиации. Сложности в обеспечении авиакомпаний отечественной авиационной техникой в ближайшие 10 лет будут компенсироваться закупками воздушных судов и аэропортового оборудования иностранного производства.

Таким образом, по сравнению с прогнозируемыми значениями фактический спрос на авиаперевозки растет более высокими темпами, что требует осуществления корректировки прогнозов с учетом современных тенденций развития экономики всего южного региона. Интерес к пополнению парка воздушными судами 4-го класса для выполнения местных и региональных перевозок сдерживается ввиду сложности и многоплановости задачи возрождения местных и региональных воздушных сообщений, а также длительными сроками окупаемости вложенных затрат.

Подраздел 2.1. Аэропорты, находящиеся на территории Ростовской области

2.1.1. Аэропорт «Белая Калитва»

В 1982 году аэропорт «Белая Калитва» после проведенной реконструкции был допущен к приему и обслуживанию воздушных судов Як-40, Ан-24 и классом ниже. Регулярные пассажирские перевозки из аэропорта осуществлялись на самолетах Ан-2, Л-410, Як-40. Регулярные пассажирские авиаперевозки в аэропорт «Белая Калитва» были прекращены с 1 октября 1990 г.

С 2005 года аэропорт был продан частному инвестору. За этот период времени проведена часть работ по восстановлению комплекса аэропорта в г. Белая Калитва. В конце 2007 г. были приобретены два самолета Ан-2 для выполнения авиационно-химических работ.

В 2011 году ООО «Аэропорт Белая Калитва» было выкуплено Курской Авиакомпанией «Авиахим». В результате чего ООО «Аэропорт Белая Калитва» стало собственником пятнадцати самолетов Ан-2 для сельхозавиации, три из которых могут быть переоборудованы для тушения степных пожаров, и двух самолетов Ан-2-транспортный вариант, которые после капитального ремонта планируется переоборудовать для выполнения санитарных заданий. Также были приобретены лаборатория для проверки приборов и агрегатов при выполнении текущего ремонта, тренажер самолета Ан-2, ангары, двигатели и сертифицированные запасные части.

Главные направления деятельности ООО «Аэропорт Белая Калитва» – восстановление комплекса аэропорта в соответствии со всеми требованиями, выполнение авиационно-химических работ, выполнение полетов по санитарному заданию, тушении степных пожаров, организация летной школы подготовки пилотов любителей, выброска парашютистов, экскурсионные полеты.

Для решения кадрового вопроса ООО «Аэропорт Белая Калитва» были приглашены на постоянную работу специалисты из Курска, Каменск-Шахтинского, Шахт, Белгорода, Ставрополя, которые прошли соответствующую переподготовку с получением сертификатов.

В 2013 – 2015 годах планируется произвести капитальный ремонт взлетно-посадочной полосы с твердым покрытием для введения аэродрома в реестр гражданской авиации.

2.1.2. Аэропорт «Вешенская»

5 марта 1981 г. аэропорт «Вешенская» после проведенной реконструкции был допущен к приему и обслуживанию воздушных судов Як-40, Ан-24 и классом ниже. Свою деятельность аэропорт «Вешенская» осуществлял в составе Ростовского объединенного авиаотряда. Регулярные пассажирские перевозки из аэропорта в Ростове-на-Дону в аэропорт «Вешенская» осуществлялись на самолетах Ан-2, Л-410, Як-40. Содержание и эксплуатация аэропорта обеспечивалась наземными службами ростовского объединенного авиаотряда «Аэрофлота».

Регулярные пассажирские авиаперевозки в аэропорт «Вешенская» были прекращены с 1 октября 1990 г. по причине неэффективного использования воздушных судов на линии Ростов – Вешенская – Ростов. К началу 90-х годов ростовский объединенный авиаотряд «Аэрофлота» прекратил эксплуатацию самолетов Л-410 в связи с выработкой установленного ресурса. Использование самолетов Ан-2 на пассажирских авиаперевозках стало резко сокращаться из-за прекращения поставок авиационного бензина Б-91/115 по причине сокращения его производства заводами-изготовителями. В этот период ростовский объединенный авиаотряд «Аэрофлота» практически прекратил внутренние местные пассажирские перевозки, было проведено массовое закрытие аэропортов в сельских районах области, куда ранее выполнялись полеты. Себестоимость авиаперевозок на самолете Як-40 резко возросла, что привело к значительному сокращению спроса на этот вид транспорта среди населения, особенно в сельской местности и в Шолоховском районе в частности.

Проведенное в 1991 – 1992 годах акционирование и приватизация ростовского объединенного авиаотряда «Аэрофлота» разделило его на авиакомпанию «Дон-Авиа» и АООТ «Аэропорт Ростов-на-Дону». При этом в созданную авиакомпанию были включены только транспортные воздушные суда (ТУ-154, ТУ-134, Ан-12), что привело к потере авиаперевозчика на местных воздушных линиях.

В ходе проведенного акционирования и приватизации имущество аэропорта «Вешенская» было закреплено в собственность АООТ «Аэропорт Ростов-на-Дону». В дальнейшем при выделении из АООТ «Аэропорт Ростов-на-Дону» службы управления воздушного движения в самостоятельный хозяйствующий субъект средства навигации, посадки и связи, обеспечивающие функционирование этой службы, были переданы этой службе и находятся в государственной собственности.

После введения Федеральных авиационных правил «Сертификация аэропортов. Процедуры», утвержденных приказом Федеральной службы воздушного транспорта России от 24.04.2000 № 98 «Об утверждении и введении в действие Федеральных авиационных правил «Сертификация аэропортов. Процедуры» и зарегистрированных в Минюсте России 31.08.2000 за № 2370, Южным межрегиональным территориальным управлением воздушного транспорта Федерального агентства воздушного транспорта Российской Федерации приказом от 30.05.02 № 98 «Об исключении аэродрома

«Вешенская» из государственного реестра гражданских аэродромов Российской Федерации» аэродром «Вешенская» был исключен из государственного реестра гражданских аэродромов как не прошедший сертификацию в установленном порядке, свидетельство о государственной регистрации и годности аэродрома к эксплуатации признано утратившим силу, аэродром был переведен в разряд для выполнения авиационных работ.

В настоящее время и на протяжении нескольких последних лет в аэропорту «Вешенская» базируются до 4 самолетов Ан-2 авиакомпании из города Великие Луки Псковской области, выполняющие авиационно-химические работы в Шолоховском районе. Базирование самолетов Ан-2 осуществляется по договору между администрацией Шолоховского района и авиакомпанией.

В настоящий период времени аэропорт «Вешенская» для обеспечения пассажирских перевозок не пригоден.

2.1.3. Аэропорт «Волгодонск»

Аэропорт «Волгодонск» был допущен к приему и обслуживанию воздушных судов ТУ-134, ЯК-42 и классом ниже 26 марта 1983 г., свою деятельность осуществлял в составе ростовского объединенного авиаотряда «Аэрофлота». Регулярные пассажирские перевозки из аэропорта «Волгодонск» осуществлялись на воздушных судах Ростовского авиапредприятия (ТУ-134, ЯК-42, Л-410, Ан-2), эксплуатация аэропорта обеспечивалась наземными службами. В период 80-х и начала 90-х г. из аэропорта выполнялись регулярные пассажирские авиаперевозки в Москву, Сочи, Минводы, Симферополь, Харьков, Киев, Челябинск, Свердловск, а также чартерные и заказные рейсы по заявкам атомной станции и по перевозке детей из восточных и северных регионов РФ к месту отдыха на Цимлянском водохранилище.

После завершения акционирования и приватизации Ростовского авиапредприятия с 1993 года произошло уменьшение интенсивности перевозок из аэропорта «Волгодонск» АОТ «Дон-Авиа». Объективно этому способствовала возросшая себестоимость авиаперевозок и сокращение спроса на авиаперевозки со стороны населения.

В ходе проведенного акционирования и приватизации имущество аэропорта «Волгодонск» было закреплено в собственность АОТ «Аэропорт Ростов-на-Дону». Средства навигации, посадки и связи остались в государственной собственности и были закреплены в ведении филиала «Аэронавигации Юга» ФГУП «Госкоорпарация по организации воздушного движения».

Производственно-финансовые показатели аэропорта начиная с 1993 года характеризовались уменьшением объема перевозок и убыточностью деятельности аэропорта.

По истечении срока действия Свидетельства о годности аэродрома к эксплуатации и срока временного его продления Южным межрегиональным территориальным управлением воздушного транспорта Федерального агентства воздушного транспорта Российской Федерации приказом от 10.10.2002 № 208 «Об исключении аэродрома «Волгодонск» из государственного реестра гражданских аэродромов Российской Федерации» аэродром аэропорта «Волгодонск» был исключен из Государственного реестра гражданских аэродромов Российской Федерации, Свидетельство о государственной регистрации и годности аэродрома «Волгодонск» к эксплуатации признано утратившим силу, аэропорт

«Волгодонск» был переведен в разряд аэродромов для выполнения авиационных работ. С этого периода всякие пассажирские перевозки в этот аэропорт не осуществляются.

2.1.4 Аэропорт «Ростов-на-Дону»

Аэропорт «Ростов-на-Дону» основан в 1925 году. В 1986 году ростовскому аэропорту был присвоен статус международного, с 1991 года начали выполняться регулярные рейсы в зарубежные страны.

Аэропорт расположен в административных границах Первомайского района городского округа «Город Ростов-на-Дону» в 9 км к востоку от исторического и делового центра города.

Сегодня ростовский аэропорт – важнейшая часть транспортного узла Юга России, особенно в свете развития транзитных грузовых и пассажирских перевозок в рамках международного транспортного коридора «Север – Юг».

В марте 1997 г. аэропортом получен, а в марте 2007 г. продлен срок действия до 2015 года, сертификат Международного авиационного комитета – Авиационный регистр на соответствие аэродрома сертификационным требованиям и пригодность для международных полетов.

Аэропорт города Ростова-на-Дону – это обширнейший комплекс технических средств и сооружений, разместившихся на площади почти в 400 гектаров. Аэродром со взлетно-посадочной полосой 2500 x 45 м, соответствует требованиям II категории Международной организации гражданской авиации (ИКАО), способен принять практически все типы воздушных судов, выполняющих воздушные перевозки на российских и международных авиалиниях.

Пассажирский терминал имеет общую площадь более 17 тыс. кв. м. Пропускная способность — 600 пассажиров в час в российском секторе и 450 пассажиров в час в международном.

Аэродром способен принимать самолеты CRJ, Fokker 70, RJ-85, Як-42, Ан-12, Ан-124, Ил-18, Ил-62, Ту-134 А-310, А-319, А-320, Б-737, Б-757, Б-767, Ту-154, Ту-204, Ту-214, Ил-76ТД и все ВС 3 и 4 класса.

В 2005 – 2011 годах пассажиропоток в ростовском аэропорту стабильно возрастал. При этом темп роста в среднем выше, чем у большинства российских аэропортов сопоставимой загруженности. В 2005 году, обслужив 685 тыс. пассажиров, аэропорт занимал 18 место среди российских аэропортов по пассажирообороту. Спустя 6 лет, в 2011 году, аэропорт переместился на 10 место, увеличив пассажиропоток в 2,5 раза до 1,716 млн. человек. География полетов весьма широка и охватывает Россию, ближнее и дальнее зарубежье.

В 2009 году, в соответствии с федеральной целевой программой «Модернизация транспортной системы России 2002 – 2010 гг.» завершился первый этап реконструкции аэродрома аэропорта Ростов-на-Дону – произведена замена светосигнального оборудования, выполнены ремонтно-восстановительные работы путем замены 362 плит (18 процентов от общего количества). На реализацию проекта выделено и освоено 1147,2 млн. рублей. Второй этап реконструкции аэродрома предусматривает усиление аэродромных покрытий, рулежных дорожек и реконструкцию существующий водосточной дренажной системы на территории аэродрома.

2.1.5 Аэропорт «Таганрог – Южный»

Аэродром «Таганрог – Южный» класса «В», со взлетно-посадочной полосой размером 2807 x 56 м, способен принимать самолеты Ан-124, Ил-96, Ил-86, Ил-76, Боинг-757-200, Боинг-767-200, Боинг-767-300, А-319, А-320, А-321, Ту-154, Ту-204 и все более легкие, а также вертолеты всех типов.

Аэровокзал: пропускная способность 50 пассажиров в час.

Помимо гражданской авиации, аэродром используется и экспериментальной авиацией (испытательная база Таганрогского авиационного научно-технического комплекса им. Г.М. Бериева, территория которого непосредственно прилегает к аэродрому).

В настоящее время аэропорт «Таганрог – Южный», в соответствии с распоряжением Правительства Российской Федерации от 25.12.2007 № 1909-р «О внесении изменений в распоряжение Правительства РФ от 10.08.2007 № 1034-р», является аэропортом совместного базирования с МЧС России, а также имеет свидетельство № 97-с и комплексный сертификат соответствия от 28.01.2010, выданный Министерством транспорта Российской Федерации.

С 2012 года аэропорт «Таганрог – Южный» включен в перечень пунктов пропуска через границу Российской Федерации.

В настоящее время на аэродроме установлена система светосигнального оборудования, радиотехнические средства с обоими курсами посадки, средства связи, центр коммутации сообщений.

Раздел 3. Тенденции развития местных воздушных сообщений на территории Ростовской области

Система воздушных сообщений Ростовской области включает в себя следующие субъекты, объекты и элементы.

Субъектами системы местных воздушных сообщений выступают:

- авиационные предприятия и эксплуатанты воздушных судов;
- организации, обеспечивающие наземное обеспечение полетов и соответствующие технические средства;
- организации, обеспечивающие авиационно-техническое обслуживание воздушных судов;
- организации, осуществляющие аэродромное, аэронавигационное и метеорологическое обеспечение полетов;
- организации, обеспечивающие подготовку и повышение квалификации авиационного персонала;
- органы государственного регулирования малой авиации (Южное межрегиональное территориальное управление воздушного транспорта Федерального агентства воздушного транспорта Российской Федерации, Управление государственного авиационного надзора и надзора за обеспечением транспортной безопасности по Южному федеральному округу Федеральной службы по надзору в сфере транспорта);
- авиационный персонал;
- граждане – пассажиры воздушных судов.

Объектами авиационной инфраструктуры выступают:

- аэродромы, гидроаэродромы, вертодромы, вертолетные площадки;
- водные причалы для использования гидросамолетами;
- топливозаправочные комплексы;
- авиационно-технические центры;
- объекты связи, навигации и метеонаблюдения;
- объекты медицинского обеспечения и отдыха авиационного персонала.

Элементами системы воздушных сообщений выступают:

- организация и порядок использования воздушного пространства;
- система государственного регулирования малой авиации;
- система координации и контроля полетов воздушных судов;
- система обслуживания воздушного движения;
- система информационного обеспечения полетов;
- система технического и наземного обеспечения воздушных судов;
- система обеспечения авиационной и общей транспортной безопасности;
- система профессиональной подготовки и сертификации авиационного персонала.

Основными направлениями участия органов исполнительной власти Ростовской области в развитии системы местных и региональных воздушных сообщений в области деятельности авиационных предприятий являются:

содействие развитию системы воздушных сообщений между субъектами Российской Федерации на территории Южного федерального округа и Северо-Кавказского федерального округа с административными центрами районов и городами внутри субъектов Российской Федерации, представляющих собой точки роста деловой активности региона;

участие в совершенствовании системы государственного регулирования рынка воздушных сообщений и авиационных работ на территории Ростовской области;

содействие созданию объединений (альянсов) авиаперевозчиков, осуществляющих свою деятельность на территории Ростовской области и позволяющих обеспечивать условия для удовлетворения сезонных колебаний спроса на местные и региональные авиаперевозки и увеличения трансферных, в том числе фидерных перевозок.

В существующей ситуации реализация политики в области воздушного транспорта требует координации действий всех заинтересованных структур при реализации Концепции в связи с комплексностью стоящих задач, необходимостью координации процесса привлечения значительных ресурсов из различных источников и значимостью эффективного развития воздушного транспорта для обеспечения социально-экономического роста в регионе.

Воссоздание региональной аэродромной сети будет осуществляться на основе строительства и реконструкции взлетно-посадочных полос, создания гидроаэропортов, стационарных гидроспусков и плавучих причалов для малой гидроавиации, необходимого наземного оборудования.

Подраздел 3.1. Перспективы развития аэропортов
регионального и местного значения в Ростовской области

Важнейшая составляющая системы воздушных сообщений Ростовской области – аэропорт Ростова-на-Дону, чьи существующие основные технологические мощности обеспечивают фактический объем авиаперевозок. При комплексном подходе имеющаяся взлетно-посадочная полоса аэропорта Ростова-на-Дону не в состоянии обеспечивать возрастающую интенсивность полетов, а также расчетное количество взлетно-посадочных операций на среднесрочную перспективу (до 2015 года). Строительство новых взлетно-посадочных полос в действующем аэропорту Ростова-на-Дону в этот период не требуется. Вместе с тем в аэропорту Ростова-на-Дону необходимо проведение реконструкции действующей взлетно-посадочной полосы. В свою очередь, пассажирский и грузовой комплексы аэропорта требуют увеличения действующих мощностей, поэтому давно назрел перенос аэропорта на новое место, где в целях коренного улучшения сервиса, связанного с обслуживанием пассажиров и грузов, предполагается построить крупный международный грузо-пассажирский аэропортовый комплекс.

Сегодня аэропорт Ростова-на-Дону обладает некоторым запасом резервных мощностей по обслуживанию пассажирских и грузовых авиаперевозок.

Сравнение общих пассажиропотоков и совокупного количества взлетно-посадочных операций аэропорта Ростова-на-Дону с другими крупными городами мира показывает, что они значительно уступают не только аналогичным городским аэропортовым системам, но и входящим в них отдельным аэропортам.

Экспертные оценки технических возможностей развития и наиболее рационального использования имеющихся у аэропорта Ростова-на-Дону мощностей определяет общую стратегическую перспективу их развития, которая предполагает сохранение в эксплуатационном состоянии действующего аэропортового комплекса на период до 2017 года, исходя из роста объемов перевозок и интенсивности движения воздушных судов, а также строительства нового международного грузо-пассажирского аэропортового комплекса.

Имеющиеся резервные мощности и перспективы дальнейшего развития аэропорта Ростова-на-Дону должны позволять развивать коммерческие перевозки с использованием аэродромов государственной и экспериментальной авиации, а также аэропортов местных воздушных линий и, в первую очередь, реконструируемых, эксплуатация которых минимизировала бы неблагоприятное экологическое воздействие на жилые районы и окружающую природную среду.

При этом основным принципом дальнейшего развития аэропортов местных воздушных линий Ростовской области станет комплексный подход, предполагающий рассмотрение всех аэропортов (посадочных площадок) как элементов единой авиационной системы и предусматривающий рациональное использование всех имеющихся мощностей. Реализация этого принципа в условиях, когда аэропорты местных воздушных линий представляют собой самостоятельные предприятия, осуществляющие независимую хозяйственную деятельность на территории Ростовской области и конкурирующие друг с другом, в настоящее время не представляется возможной.

Аэропорты местных воздушных линий на территории Ростовской области по своему статусу и территориальной принадлежности затрагивают экономические интересы данного субъекта Российской Федерации, поэтому Концепцией предусматривается, что каждый из этих аэропортов в области воздушного транспорта должен действовать исходя из интересов региона по общей согласованной программе.

Задачи комплексного развития аэропортов местных воздушных линий Ростовской области, превращение их в центры развития малой авиации, деловых, фидерных перевозок, авиационных работ и предоставления услуг отраслям экономики и т.д., невозможен без гармонизации и согласования интересов всех заинтересованных сторон, включая представителей деловых кругов региона. От решения этого вопроса зависит как достижение самой цели развития малой авиации и аэропортов местных воздушных линий, так и темпов продвижения к ней.

В целях эффективного развития малой авиации на территории Ростовской области необходимо превращение аэропортов местных воздушных линий на территории Ростовской области в единый функциональный комплекс, находящийся в тесном взаимодействии с Правительством Ростовской области и территориальными управлениями федеральных органов государственной власти в области гражданской авиации.

Важнейшим этапом и механизмом достижения этой цели может стать создание частными инвесторами при содействии Правительства Ростовской области управляющей компании, являющейся фактически администрацией гражданских аэропортов (аэродромов) местных воздушных линий как на территории только Ростовской области, так и на территориях других субъектов Российской Федерации. При такой форме организации появится возможность привлечения частных инвесторов, в том числе и компаний с иностранным капиталом.

Наряду с достижением этой цели, основными задачами управляющей компании в отношении модернизации, развития и совершенствования аэропортов местных воздушных линий и аэропортовой деятельности станут:

- обеспечение быстрого, надежного транспортного сообщения аэропортов местных воздушных линий на территории Ростовской области, а также возможность налаживания транспортного сообщения с сопредельными субъектами Российской Федерации;
- улучшение транспортного обслуживания авиапассажиров;
- содействие развитию неавиационной деятельности в аэропортах и увеличению доли их доходов за счет указанной сферы;
- решение совместно с федеральными и региональными властями и администрациями аэропортов проблем в области экологии, связанных с функционированием аэропортов;
- участие в модернизации и создании новых технологических комплексов в аэропортах;
- содействие созданию условий обеспечения удобных стыковок рейсов для потребителей авиатранспортных услуг по избираемым направлениям авиаперевозок;
- создание благоприятных условий для деятельности аэропортов местных воздушных линий, способствующих увеличению объемов перевозок авиапассажиров, грузов и почты, повышению уровня безопасности авиаперевозок по местным и региональным воздушным линиям;
- создание инфраструктуры, развитие системы услуг и формирование благоприятных условий для функционирования бизнес-авиации.

Основными направлениями и формами реализации перечисленных выше задач являются:

В области создания благоприятных условий для деятельности аэропортов:

- резервирование земель, обеспечивающих перспективное развитие аэропортов местных воздушных линий в соответствии с их генеральными планами.

В области развития технологических комплексов аэропортов:

- участие совместно с аэропортами в создании новых и модернизации существующих объектов, относящихся к сфере обслуживания пассажиров, включая аэровокзальные комплексы, паркинги, отели и другие объекты обслуживания пассажиров и клиентуры;
- развитие существующих и создание новых комплексов бизнес-авиации, включая пассажирские терминалы, комплексы технического обслуживания воздушных судов деловой авиации, ангары и другое;
- создание инфраструктуры и развитие технологий выполнения операций по регистрации пассажиров, обработке багажа и доставки пассажиров современными видами транспорта;
- выполнение обязательного перечня работ по прохождению необходимых процедур сертификации и лицензирования по всем видам авиационной и аэропортовой деятельности.

Подраздел 3.2. Перспективы развития наземной авиационной инфраструктуры Ростовской области

Создание и развитие наземной авиационной инфраструктуры в Ростовской области является неотъемлемым условием для использования в интересах населения, отраслей экономики, различных служб и ведомств авиационных технологий и применения авиации на территории Ростовской области. Поэтому Стратегия развития транспортного комплекса Ростовской области до 2030 года выделяет отдельную группу инвестиционных проектов строительства аэропортов региональных и местных воздушных линий, которые требуют особого рассмотрения в данной Концепции.

Из-за высокой стоимости авиационной техники, содержания наземной инфраструктуры и энергоресурсов, а также низкой платежеспособности населения эксплуатация местных воздушных линий на территории Ростовской области была остановлена. В настоящее время сеть аэродромов и аэропортов местных воздушных линий на территории Ростовской области сохранить не удалось.

Аэропорты местных воздушных линий всегда играли заметную роль в решении государственных задач, направленных на устойчивое и поступательное развитие социально-политической и экономической сфер Ростовской области. Даже в сложившихся условиях альтернативу воздушному виду транспорта найти очень сложно в силу его особых потребительских свойств, и поэтому создание развитой инфраструктуры аэропортов на Юге России представляется жизненно необходимой.

Некоторые имеющиеся сегодня в наличии посадочные площадки поддерживаются в состоянии постоянной эксплуатационной пригодности в силу того, что имеют постоянное закрепление за юридическими лицами, осуществляющими отдельные виды деятельности в области коммерческой гражданской авиации и авиации общего назначения. На начальном этапе восстановления сети местных воздушных линий на территории Ростовской области наиболее предпочтительным является восстановление инфраструктуры аэропортов, в местах расположения которых сохранились объекты, которые могут быть реконструированы и возведены заново с учетом современных требований и введены в строй с минимально возможными затратами. К ним можно

отнести такие аэропорты и аэродромы, как Волгодонск, Сальск, Вешенская, Белая Калитва, Миллерово и Ремонтное.

Актуальность разработки данной Концепции, включающей постановку названных задач, очевидна в силу того, что, несмотря на развитую сеть авто- и железных дорог, авиационный транспорт, как отрасль, отличающаяся высокой технологичностью и инновационностью и имеющая ряд явных конкурентных преимуществ перед другими видами транспорта, обладает огромным потенциалом для развития.

В этой связи развитие воздушного транспорта на территории Ростовской области возможно при:

развитии и инвестиционной поддержке малой авиации на территории Ростовской области, развитию аэропортов регионального значения и местных воздушных линий;

мерах, которые следует предпринять по созданию современной инфраструктуры авиационного транспорта в регионе, включая реконструкцию старых и строительство новых аэродромов, гидроаэродромов и посадочных площадок, устройство новых мест стоянок воздушных судов, возведение ангаров для долговременного хранения воздушных судов во всех аэропортах местных воздушных линий;

мерах по обеспечению обновления парка воздушных судов 4-го класса за счет поступления авиационной техники отечественного производства.

Следует определить два основных направления мероприятий, направленных на укрепление и развитие аэропортовой системы местных воздушных линий Ростовской области, создание активно действующей системы авиаперевозок, работ и услуг, эффективных механизмов как государственной поддержки деятельности воздушного транспорта:

поддержанию эксплуатационной годности аэропортов, целевое оснащение наземной инфраструктуры всей системы аэропортов на базе инновационных технологий;

применению инвестиционного законодательства Ростовской области в целях развития малой авиации на территории Ростовской области.

Кроме затрат на строительство, развитие и поддержание аэродромов и гидроаэродромов, здесь также следует предусмотреть затраты на приобретение досмотрового оборудования, поддержание и обновление техники, подготовку авиационных кадров и обслуживающего персонала.

В этой связи следует уделить особое внимание подготовке авиационных специалистов младшего и среднего звена, а также подготовке, переподготовке и повышению квалификации высшего руководящего звена аэропортов местных воздушных линий.

Разработка и осуществление соответствующих программ подготовки персонала служб аэропорта (аэродромной, организации перевозок, аварийно-спасательной, авиационной безопасности, авиатопливообеспечения, инженерно-авиационной и т.д.) будет поручена действующим на территории Ростовской области Федеральному государственному образовательному учреждению дополнительного образования «Северо-Кавказский учебно-тренировочный центр гражданской авиации», авиационному учебному центру ОАО «Аэропорт Ростов-на-Дону», и Ростовскому филиалу федерального

государственного бюджетного учреждения высшего профессионального образования «Московский государственный технический университет гражданской авиации».

В случае необходимости и ввиду того, что увеличение объема подготовки авиационных специалистов представляется неизбежным, так как строительство нового аэропортового многофункционального комплекса в г. Ростове-на-Дону и развитие местных воздушных линий потребует на разных этапах от 2 до 5 – 7 тысяч авиаспециалистов в различных областях аэропортовой деятельности, по отдельным направлениям подготовку специалистов среднего звена осуществлять в филиалах авиационных учебных центров, которые могут быть созданы на территории Ростовской области.

Данная Концепция предусматривает ввод в эксплуатацию после завершения строительства и реконструкции 10 взлетно-посадочных полос; в частности, на 1-м этапе реализации Концепции развития малой авиации на территории Ростовской области следует построить и обеспечить ввод в эксплуатацию около 20 рулежных дорожек, не менее 50 мест стоянок воздушных судов (самолетов и вертолетов) и 30 ангаров. В 5 аэропортах необходимо осуществить установку светосигнального оборудования взлетно-посадочных полос.

Стратегией развития транспортного комплекса Ростовской области до 2030 года, утвержденной постановлением Правительства Ростовской области [от 13.10.2011 № 52](#), выделены крупные инвестиционные проекты строительства и реконструкции объектов 11 аэропортов, которые включают в себя следующие проекты:

- 1 крупный проект узлового грузопассажирского аэропортового комплекса;
- 10 проектов региональных аэропортов (местного значения).

Также будут учтены осуществляемые на авиапредприятиях за счет средств внебюджетных источников и разрабатываемые мероприятия по строительству, расширению и реконструкции:

- грузовых комплексов (терминалов) – в аэропортах Ростова-на-Дону и Таганрога;
- объектов авиатопливообеспечения – в аэропортах Ростова-на-Дону, Белой Калитвы, Сальска, Волгодонска;
- ангаров и мест стоянок воздушных судов 4-го класса и вертолетов – в аэропортах Ростова-на-Дону, Волгодонска, Белой Калитвы, Таганрога, Волгодонска, Вешенской;
- жилых комплексов для авиационного персонала в Ростове-на-Дону и Волгодонске;
- подъездных путей и мест стоянок автотранспорта.

В составе проектов строительства, реконструкции и восстановления объектов аэропортов предусматривается оснащение оборудованием, средствами механизации и автоматизации аэровокзальных комплексов (интерьерное технологическое оборудование, оборудование комплектации и выдачи багажа, контроля авиационной безопасности и т.п.), грузовых комплексов (подъемно-транспортное, комплектующее, сортировочное и т.п.), а также складов горюче-смазочных материалов, систем централизованной заправки воздушных судов и объектов технического обслуживания воздушных судов (ангаров).

Планируется, что развитие объектов наземной инфраструктуры в аэропортах на территории Ростовской области будет осуществляться с применением государственно-частного партнерства, а также всех возможностей инвестиционного законодательства

Ростовской области, что подразумевает привлечение для развития аэропортов значительных внебюджетных средств.

Предоставление широкого доступа деловой авиации к большему количеству аэродромов на территории Ростовской области, включая максимально возможный комплекс услуг, оперативное и иные формы технического обслуживания, предоставление мест стоянок и ангарного хранения, может определенно стать наиболее реальным способом извлечения доходов от эксплуатации аэропортов местных воздушных линий.

В результате Ростовская область получит экономическую выгоду, поставив цель заниматься, в том числе и созданием благоприятного экономического климата для российских владельцев деловых самолетов – с тем, чтобы они базировали свои самолеты в аэропортах местных воздушных линий на ее территории и эксплуатировали их с помощью российских операторов.

Одновременно с этим перед Правительством Ростовской области стоит задача принятия решений по стимулированию базирования деловых самолетов российских владельцев в аэропортах местных воздушных линий, что позволит создать сотни новых высококвалифицированных рабочих мест для жителей области и будет способствовать притоку отечественных и иностранных инвестиций, которые помогут продолжить модернизацию региональной экономики.

Подраздел 3.3. Развитие и применение авиационных технологий на территории Ростовской области

3.3.1. Основные направления развития авиационного обеспечения населения и отраслей экономики Ростовской области и применения авиационных технологий

Перспективными сегментами развития услуг воздушного транспорта в Ростовской области являются:

создание условий (технических, правовых, организационных и др.) для использования воздушных судов малой авиации, включая частные самолеты, гидросамолеты и вертолеты;

развитие туристско-рекреационного потенциала Ростовской области путем обеспечения полной транспортной доступности всех районов Ростовской области;

выполнение работ в агропромышленном комплексе Ростовской области;

удовлетворение интересов туристов, спортсменов, пилотов-любителей.

В настоящее время малая авиация способна обеспечить удовлетворение интересов в авиaperевозках корпоративных клиентов, представителей российского и иностранного бизнеса, организацию полетов частных пилотов и небольших авиaperевозчиков.

Развитие местных и региональных воздушных линий и маршрутов должно стать основой регионального авиационного проекта по восстановлению и формированию на базе реконструируемых аэропортов местных воздушных линий и вертолетных площадок, соединяющих региональными авиационными линиями города Ростовской области между собой, а также города и районные центры субъектов Российской Федерации, входящих в Южный и Северо-Кавказский федеральные округа. При этом необходимо предусмотреть в

аэропорту Волгодонска реконструкцию аэродрома, способного принимать и обслуживать современные ближне- и среднемагистральные воздушные суда. Недорогим и надежным транспортным средством, наряду с вертолетами, в районах, где нецелесообразно строительство дорогостоящих взлетно-посадочных полос и имеется большое количество естественных и искусственных водоемов, могут стать гидросамолеты и самолеты-амфибии.

Также кроме традиционных воздушных перевозок пассажиров, багажа и грузов малая авиация сможет обеспечить дополнительный спектр авиационных работ и услуг. К этой сфере деятельности малой авиации в первую очередь относятся:

полеты в интересах Центра медицины катастроф Министерства Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий, главного управления Министерства внутренних дел России по Ростовской области;

- экологический мониторинг окружающей среды;
- мониторинг лесных и степных угодий на предмет предупреждения и борьбы с пожарами;
- аэрофотосъемка местности;
- учебно-тренировочные полеты пилотов-любителей, спортсменов;
- транспортно-связные полеты;
- патрулирование в интересах рыбоохраны, таможенных и пограничных органов;
- авиационно-химические работы в интересах сельского хозяйства;
- оперативная доставка пассажиров и грузов на объекты промышленности.

Особо следует выделить перспективные направления использования малой авиации, связанные с организацией:

- фидерных и трансфертных пассажирских перевозок;
- воздушного такси;
- авиационных туров для спортсменов, рыбаков, охотников, туристов;
- экскурсий по историческим и культурным местам Ростовской области;
- воздушных прогулок по местам и маршрутам проведения праздничных мероприятий;
- выполнения чартерных и заказных VIP-рейсов;
- подготовки пилотов-любителей.

Постоянно растет интерес к некоммерческому использованию малой авиации в корпоративных и личных целях. Авиация общего назначения становится важнейшей составной частью глобальной транспортной системы, является гибким и эффективным средством связи отдаленных районов с деловыми центрами. Для граждан авиация общего назначения является средством личного передвижения, обеспечивая деловую мобильность.

Эффективным инструментом ведения современного бизнеса станет использование вертолетной техники. При обширной географии коммерческих интересов становится необходимым использование высокоскоростных видов транспорта, а вертолет является удобным и эффективным средством передвижения при совершении коротких поездок до 500 км.

Широкий спектр применения малой авиации определяет увеличение спроса на ее услуги и является гарантией привлечения к ней внимания со стороны как граждан и организаций, так и органов государственной власти и органов местного самоуправления.

3.3.2. Авиационная техника и организация ее эксплуатации

Одной из основных проблем использования авиационных технологий в Ростовской области является отсутствие воздушных судов 4-го класса для осуществления воздушных перевозок по местным и региональным маршрутам, а также вертолетов. Практически соответствуют требованиям, предъявляемым к типоразмеру авиатехники, лишь такие воздушные суда, как Дорнье Do-228 NG, Бичкрафт-350 Кинг-Эйр, Ан-38 и Л-410 на 15 -30 мест.

Пассажирские перевозки на внутренних авиалиниях в настоящее время представляется наиболее целесообразным выполнять на воздушных судах Л-410 в новой модификации, а также используя широкий спектр вертолетов различных типов. В этой связи наиболее реальным планом развития транспортной инфраструктуры в Ростовской области следует считать создание региональной авиакомпания.

На начальном этапе существования авиакомпании возможно приобретение 3 – 5 воздушных судна типа Л-410 для выполнения полетов на действующие аэродромы как внутри Южного федерального округа, так и между Южным федеральным округом и соседними регионами. Сегодня не существует аналогов Л-410 по количеству кресел и цене, в Чехии налажено мелкосерийное их производство (10-20 самолетов в год). Таким образом, заказ и начало первоочередной эксплуатации (в ожидании начала производства воздушных судов других типов) Л-410 представляется наиболее предпочтительным.

Создание местной авиакомпании позволит:

- создать дополнительные высококвалифицированные рабочие места;
- начать осуществление медицинских эвакуаций;
- привлечь и усилить интерес крупных предприятий, расположенных на территории Ростовской области, к развитию авиации.

Также возможно приобретение воздушных судов типа Дорнье или Бичкрафт в качестве основного типа воздушных судов, предназначенных для выполнения регулярных перевозок по местным и внутрирегиональным воздушным линиям; вертолетов Ка-226, ВО-105 и ВК-117 производства фирмы Еврокоптер, используемых в системе экстренной медицинской помощи МЧС России. Другие сферы деятельности, в которых могли бы успешно применяться подобные вертолеты, могут быть обеспечены отечественной вертолетной техникой среднего класса (типа Ка-32, Ми-8).

В соответствии с потенциальными потребностями Ростовской области парк самолетов и вертолетов для решения задач в интересах населения и отраслей экономики области на среднесрочную перспективу должен включать:

- 20 самолетов 4-го класса для выполнения пассажирских перевозок и 50 воздушных судов 4-го класса, включая гидросамолеты, а также легкие и сверхлегкие летательные аппараты для выполнения различных видов работ в отраслях экономики области;
- 10 вертолетов легкого класса;
- 4 вертолета среднего класса.

В последующем возможно изменение количества воздушных судов разной размерности с учетом реальной потребности в них населения и отраслей экономики.

Подраздел 3.4. Применение вертолетной авиации в интересах населения и отраслей экономики Ростовской области

Не менее важной составляющей авиационного транспорта является вертолетная авиатехника. Использование вертолетов значительно повышает эффективность работы различных служб и транспортных коммуникаций.

Преимущества использования вертолета гарантируют экономию времени и комфорт. Вертолет способен доставить пассажира к месту, недоступному для других видов транспорта.

В силу того, что большая часть вертолетных площадок все же предназначена для коммерческих целей, то вертодромы на территории Ростовской области, предназначенные для совместного использования, следует размещать, как правило, на аэродромах местных воздушных линий с предоставлением в аренду мест стоянок и ангаров, так как это будет прямо влиять на качество обслуживания вертолетной техники и положительно сказываться на доходности работы аэропортов местных воздушных линий.

Ростовская область, как один из крупнейших регионов страны, объективно испытывает необходимость в решении ряда проблем, связанных с потребностью в повышении оперативности реагирования различных служб (в первую очередь, правоохранительных, аварийно-спасательных, противопожарных, экстренной медицинской помощи). Использование авиационных средств (и, в первую очередь, вертолетов) дает возможность выполнять экстренные авиационно-химические работы, а также специальные авиационные работы для решения экологических задач, аэросъемок (дистанционного зондирования), строительно-монтажных работ и т.д.

В настоящее время в Ростовской области назрела необходимость развития наземной авиационной инфраструктуры, которая предусматривала бы, наряду со строительством взлетно-посадочных полос, рулежных дорожек, мест стоянок для воздушных судов 4-го класса, приобретением самолетов для осуществления местных и региональных авиаперевозок, создание вертолетных площадок при проектировании крупных промышленных и сельскохозяйственных комплексов, административных и гостиничных зданий, деловых центров, медицинских учреждений, а также создание условий по обслуживанию вертолетов в аэропортах местных воздушных линий для налаживания воздушных связей область – аэропорт.

В целях дальнейшего развития авиационных технологий в Ростовской области и жизнеобеспечения ее населения необходимо решение трех основных задач:

развитие авиационной техники и насыщение авиапарка, базирующегося в области, легкими вертолетами, обеспечивающими решение специальных задач в интересах различных служб и ведомств, коммерческих перевозок и авиаработ;

развитие областной авиационной инфраструктуры, включающей вертодромы и вертолетные площадки;

организация безопасного использования воздушного пространства над городами и сельскими поселениями Ростовской области.

При этом использование авиационных технологий на территории Ростовской области должно осуществляться при обеспечении санитарно-гигиенических и экологических норм охраны окружающей среды. Этому также будет содействовать централизованное управление аэропортами местных воздушных линий, расположенных на территории области.

Подраздел 3.5. Направления развития рынка реализации авиатранспортных и других сопутствующих услуг на областном уровне

В соответствии с федеральной целевой программой «Развитие транспортной системы России (2010 – 2015 годы)», утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 06.12.2001 № 848 предусмотрено строительство и ввод в эксплуатацию аэропортового комплекса «Южный», который должен стать самым крупным аэропортом Южного федерального округа и Северо-Кавказского федерального округа, с пропускной способностью до 9 млн. пассажиров в год.

В Ростовской области за последнее десятилетие создано и активно действует значительное количество структурных системообразующих элементов, необходимых для обеспечения рынка реализации авиаперевозок, включая широкую сеть агентств, осуществляющих бронирование и продажу авиаперевозок, автоматизированные системы бронирования и информационно-справочные системы.

Количество действующих в Ростовской области специализированных агентств, а также туристических агентств, осуществляющих продажу регулярных и чартерных авиаперевозок, практически полностью удовлетворяет спрос на данные услуги как по внутренним, так и по зарубежным авиасообщениям. Одной из главных задач дальнейшего развития рынка продажи авиатранспортных услуг является внедрение авиационной распределительной системы бронирования, построенной по международным принципам и технологиям, заложенным в ведущих зарубежных системах аналогичного класса. Ввод в действие такой системы в аэропортах местных воздушных линий Ростовской области может существенно расширить возможности потребителей авиатранспортных услуг.

Перспективным направлением развития рынка продажи авиаперевозок является также использование интернет-технологий, позволяющих потребителю (пассажиру) получить информацию о расписании авиарейсов, осуществлять заказ и бронирование авиабилетов в любое время суток в режиме онлайн, осуществление продажи электронных авиабилетов и использование электронных расчетов.

Концепция предусматривает облегчение доступа потребителей к услугам, предлагаемым на рынке авиаперевозок, упорядочение рынка бронирования и продажи пассажирских и грузовых перевозок, включая чартерные перевозки.

Дальнейшее развитие рынка реализации авиатранспортных услуг на территории Ростовской области должно предусматривать:

- развитие и совершенствование телекоммуникационных услуг и связи с использованием собственных операторов и провайдеров этих услуг;
- совершенствование и развитие технологий реализации авиатранспортных услуг (в том числе с использованием информационно-коммуникационной сети «Интернет»), внедрение международных стандартов и технологий в практику функционирования систем бронирования и продажи, расписания, тарифов и взаиморасчетов за проданные перевозки;

- расширение спектра предоставляемых услуг для потребителей с возможностью бронирования и продажи наряду с авиаперевозками смешанных и трансфертных перевозок, а также других сопутствующих услуг на базе создания полнофункциональной распределительной системы бронирования и системы взаиморасчетов по проданным услугам;
- развитие информационно-справочных услуг в области авиаперевозок, смешанных перевозок, туристских услуг, создание единого информационного бюро;
- создание и ведение единой базы данных по бронированию и продаже для обеспечения информацией правоохранительные, фискальные и другие компетентные органы;
- развитие технологий электронных расчетов в системе продажи авиаперевозок, обеспечивающих пассажиру упрощение процедуры документального оформления покупки авиабилета;
- создание системы гарантий и обеспечение защиты прав потребителей авиатранспортных и других сопутствующих услуг.

Учитывая большое значение для авиатранспортного процесса систем связи, телекоммуникации, бронирования и продажи авиаперевозок, расписания, тарифов и взаиморасчетов, участие городских и районных властей в создании и развитии указанных систем должно стать одним из приоритетных направлений инвестиционной политики области.

Подраздел 3.6. Организация воздушного движения на территории Ростовской области

Обслуживание воздушного движения на территории Ростовской области осуществляется структурными подразделениями филиала Аэронавигация Юга ФГУП «Госкорпорация по организации воздушного движения». К ним относятся: Ростовский зональный центр единой системы организации воздушного движения, Ростовское отделение организации воздушного движения и его структурные подразделения. Также возможно привлечение ведомственных пунктов управления Министерства обороны Российской Федерации, Министерства внутренних дел Российской Федерации, Федеральной службы безопасности Российской Федерации.

Для единого понимания всеми пользователями воздушного пространства порядка организации и выполнения полетов малой авиации с учетом местных особенностей необходимо:

разработать Инструкцию по организации и выполнению полетов малой авиации на территории Ростовской области, в которой осветить также вопросы организации и выполнения полетов беспилотных летательных аппаратов, рост количества которых на сегодняшний день происходит в геометрической прогрессии;

определить порядок организации воздушного движения в темное время суток, а именно какими органами организации воздушного движения и какими средствами его осуществлять, так как многие органы организации воздушного движения и средства организации воздушного движения работают по регламенту;

определить порядок выполнения полетов над городами Ростовской области.

В целях приведения организации воздушного пространства в соответствие с потребностями для выполнения полетов малой авиации планируется включить в

программы и планы развития расширение возможностей радио- и радиолокационных полей, модернизацию и создание автоматизированных систем планирования и обслуживания воздушного движения, создание сети посадочных площадок вдоль важных объектов инфраструктуры, автомобильных и железных дорог, в городской черте, в том числе и на крышах зданий.

Развитие системы организации воздушного движения над территорией области будет предполагать проведение комплекса мероприятий, включающих оснащение его современными системами управления полетами и контроля за воздушным пространством.

Раздел 4. Основные проблемы, риски и конкурентные преимущества развития и эксплуатации авиатранспортной системы Ростовской области

Основные проблемы, характерные для функционирования и развития местных воздушных линий на территории Ростовской области:

- низкий уровень конкурентоспособности воздушных транспортных узлов на региональном рынке транспортных услуг;
- низкий уровень инфраструктуры федеральных и региональных аэропортов (аэропортовых комплексов, взлетно-посадочных полос аэродромов);
- необходимость замены устаревшего парка воздушного флота;
- высокая себестоимость внутрирегиональных перевозок;
- дефицит квалифицированных кадров во всех сферах авиационной деятельности.
- Основными рисками развития местных воздушных линий на территории Ростовской области являются:
- высокая стоимость создания наземной инфраструктуры обеспечения перевозок и полетов, включающей топливно-заправочные комплексы, светосигнальные системы;
- зависимость деятельности субъектов системы воздушных сообщений Ростовской области от макроэкономической ситуации в Ростовской области и Российской Федерации в целом;
- низкий объем инвестиций в строительство и реконструкцию инфраструктуры местных воздушных линий на территории Ростовской области.

Основными конкурентными преимуществами развития инфраструктуры местных воздушных линий на территории Ростовской области относительно других субъектов Южного федерального округа являются:

- выгодное географическое положение (преимущественное прохождение по территории Ростовской области транспортных коридоров, связывающих центр России с югом);
- наличие учебных заведений по подготовке высококвалифицированных специалистов в отрасли гражданской авиации;
- наличие спроса на авиационные услуги, платежеспособность организаций и населения.

Подраздел 4.1. Основные направления деятельности в области транспортной безопасности, связанные с функционированием местных воздушных линий на территории Ростовской области

Для обеспечения безопасности авиатранспортной системы Ростовской области необходимо решить следующие основные задачи:

- обеспечить безопасность перевозки пассажиров;
- сократить количество неисправностей при авиационных перевозках;
- исключить возможность незаконного использования летательных аппаратов с целью использования их для совершения актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации или совершения террористических актов.

Для решения указанных задач необходимо:

- обеспечить достаточный уровень транспортной (авиационной) безопасности и безопасности полетов авиатранспортной инфраструктуры, включая аэропорты, посадочные площадки, системы управления воздушным движением;
- минимизировать риски пользователей авиатранспортной системы и ее самой быть подвергнутой актам незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации;
- проводить постоянные исследования и мониторинг по важнейшим аспектам транспортной (авиационной) безопасности и безопасности полетов;
- организовать работу по внедрению стандартов и регулированию, что позволит повысить общий уровень безопасности за счет внедрения инноваций;
- повышать образовательный уровень населения, разъясняя выгоды и привлекательность безопасных воздушных сообщений.

Это будет достигнуто при условии обеспечения устойчивой работы воздушного транспорта региона в области транспортной (авиационной) безопасности на основе:

- совершенствования государственной системы обеспечения транспортной (авиационной) безопасности, адаптированной к международным стандартам и рекомендациям международной организации гражданской авиации;
- разработки системы превентивных мер защиты от терроризма и диверсий в сфере малой авиации и обеспечить состояние защищенности малой авиации от актов незаконного вмешательства в ее деятельность;
- реализации принципа главенства в системе обеспечения транспортной (авиационной) безопасности аэропорта и его требований ко всем иным участникам авиатранспортного процесса.

Также потребуются обеспечить эффективную работу гражданской авиации в области безопасности полетов на основе:

- совершенствования государственной системы обеспечения безопасности полетов гражданских воздушных судов;
- разработки и внедрения в практику системы учета, описывающей возможность принятия человеком ошибочных или алогичных решений;
- проведения на предприятиях гражданской авиации мероприятий по повышению системы контроля надежности, организации исследований аварийных и отказавших объектов авиационной техники;
- реализации принципа главенства в системе обеспечения безопасности полетов требований авиаперевозчика ко всем иным участникам авиатранспортного процесса.

Важнейшими результатами реализации указанных мероприятий являются:

- предотвращение и пресечение актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации;
- обеспечение надлежащей охраны летательных аппаратов и территории аэропортов, посадочных площадок;
- проведение мероприятий, направленных на обеспечение техническими средствами досмотра и их использование при досмотре летательных аппаратов, пассажиров, их ручной клади, груза и почты, уполномоченными лицами согласно действующему законодательству;
- достижение мирового уровня показателей безопасности полетов, сокращение количества авиационных происшествий, минимизация и недопущение фактов гибели людей в авиационных катастрофах.

Подраздел 4.2. Основные направления деятельности в области охраны окружающей среды, связанные с функционированием воздушно-транспортной системы на территории Ростовской области

Охрана окружающей среды, связанная с функционированием воздушного транспорта, является одной из важных задач, стоящих перед Правительством Ростовской области.

Интенсивная деятельность авиатранспортных предприятий в аэропортах Ростова-на-Дону, Таганрога сопровождается значительными объемами эмиссии загрязняющих окружающую среду продуктов сгорания, шумовыми воздействиями и электромагнитными излучениями.

Проблемы экологии в отношении городов, связанные с деятельностью аэропортов Ростова-на-Дону и Таганрога, наиболее остро касаются шумового воздействия на территории жилой застройки города. Под воздействием авиационного шума находятся значительные площади городских территорий.

Основными направлениями деятельности Правительства Ростовской области в период до 2030 года в области решения экологических проблем, связанных с функционированием региональной инфраструктуры воздушного транспорта, будут:

проведение исследований экологического состояния аэропортов местных воздушных линий, включая подробную инвентаризацию источников выбросов в атмосферный воздух и сбросов на почву и в водоемы загрязняющих веществ, а также оценки влияния деятельности аэропортов на компоненты окружающей среды и условия жизни и здоровья населения;

создание систем мониторинга акустической обстановки, воздушной вибрации, загрязнения атмосферного воздуха, почвы и воды открытых водоемов в аэропортах, на прилегающих территориях и по маршрутам полетов воздушных судов, а также контроля за выполнением защитных мероприятий в реальном масштабе времени;

использование планировочных и строительно-конструктивных мер по снижению авиационного шума в жилых помещениях.

Разработка и реализация мер в области решения экологических проблем на основе указанных направлений деятельности, международных норм и мировой практики взаимодействия муниципальных образований с территориальными органами федеральных органов государственной власти в области гражданской авиации обеспечит:

установление реальных размеров зон воздействия авиационного шума и других неблагоприятных факторов авиационной деятельности в Ростовской воздушной зоне с учетом оценки риска для здоровья населения, а также их согласованных и утвержденных изменений на перспективу развития до 2030 года;

установление совместно с Федеральным агентством воздушного транспорта (Росавиацией), аэропортами Ростова-на-Дону и местных воздушных линий перечня обязательных мероприятий, обеспечивающих согласованное снижение экологического загрязнения окружающей среды;

выработку механизма контроля реализации мероприятий, включая создание автоматизированного технического мониторинга в реальном масштабе времени.

В целях повышения возможностей экологического мониторинга на территории Ростовской области и принятия оперативных мер по предотвращению возникновения угрозы экологической опасности необходимо создание постоянно действующей системы использования авиационных технологий.

Раздел 5. Основные цели и задачи развития региональных и местных воздушных сообщений в Ростовской области

Основными целями дальнейшего развития региональных и местных воздушных сообщений в Ростовской области на период до 2030 года являются:

- восстановление и развитие сети и инфраструктуры местных и региональных воздушных сообщений в целях укрепления социально-экономических связей между субъектами Российской Федерации Южного федерального округа и Северо-Кавказского федерального округа, удовлетворение потенциального спроса на авиаперевозки пассажиров, грузов, авиационные работы (услуги) в отраслях промышленности и сельского хозяйства с использованием новейших авиационных технологий;
- увеличение вклада в экономику Ростовской области за счет дополнительных налоговых поступлений в консолидированный бюджет Ростовской области от реализации авиатранспортных и других сопутствующих (туристских) услуг, авиационных работ, услуг «деловой» авиации, развития внутреннего и въездного туризма;
- формирование и повышение инвестиционной привлекательности Ростовской области за счет фактора транспортной доступности в силу того, что авиация в обычных условиях выступает производной от деловой активности;
- повышение доходности, эффективности и безопасности функционирования системы воздушных сообщений с использованием новейших авиационных технологий;
- создание дополнительных, в том числе высококвалифицированных, рабочих мест.

Достижение этих целей сопряжено с необходимостью решения следующих основных задач:

- содействие интеграции воздушно-транспортной системы Ростовской области в общероссийскую систему воздушных перевозок и авиатранспортных услуг;
- развитие сферы услуг, связанных с функционированием воздушно-транспортной системы области;

- стимулирование внедрения и использования современных технологий в авиационных системах перевозок и продажи (бронирования) авиатранспортных, других транспортных и сопутствующих услуг, аэропортового обслуживания и выполнения авиационных работ;
- развитие материальной базы и совершенствование структуры авиационного обеспечения ведомств и служб, осуществляющих свою деятельность на территории Ростовской области, коммерческих перевозок и авиационных работ.

Концепция предусматривает, что решение перечисленных выше задач будет осуществляться с учетом следующих основных принципов реализации государственной политики в области социально-экономического развития и транспортного обеспечения Ростовской области:

- согласование с уполномоченными органами, осуществляющими государственное регулирование авиационной деятельности в Ростовской области, интересов муниципальных образований области при регулировании использования воздушного пространства, рынка авиационных перевозок, аэропортовой деятельности, модернизации и строительства новых объектов авиационной инфраструктуры и другое;
- содействие в привлечении внебюджетных финансовых средств в развитие парка воздушных судов, сети и инфраструктуры воздушного транспорта на территории Ростовской области;
- обеспечение безопасности полетов, авиационной, общей транспортной и экологической безопасности функционирования инфраструктуры воздушного транспорта на территории Ростовской области, в том числе обеспечение экологических требований охраны окружающей среды, благоприятных условий проживания населения, а также социальной защиты населения, которое может оказаться подверженным негативному воздействию различных факторов авиационной деятельности.

Данные цели и задачи, а также принципы реализации экономической и социальной политики органов исполнительной власти Ростовской области определяют основные направления развития воздушно-транспортной системы.

Степень достижения и реализации поставленных целей и задач развития местных воздушных линий на территории Ростовской области будет зависеть от координации усилий всех заинтересованных областных органов власти, а также федеральных органов исполнительной власти и бизнеса.

Основными направлениями деятельности Правительства Ростовской области будут являться:

- участие в развитии инфраструктуры, обеспечивающей современный уровень качества в обслуживании потребителей авиатранспортных услуг, включая агентское, банковское, страховое и другие виды обслуживания;
- участие в управлении и развитии аэропортов местных воздушных линий, некатегорированных аэродромов и посадочных площадок;
- обеспечение результативности принятых форм защиты прав потребителей авиационных услуг;
- участие в обеспечении безопасности авиаперевозок, предотвращении террористических актов и актов незаконного вмешательства в деятельность организаций воздушного транспорта;

- создание и совершенствование механизмов экологической защиты населения и окружающей среды от неблагоприятных факторов авиационной деятельности.

Раздел 6. Нормативно-правовая основа для развития малой авиации на территории Ростовской области

Концепция разработана в соответствии с Воздушным кодексом Российской Федерации от 19.03.1997 № 60-ФЗ, транспортной стратегией Российской Федерации на период до 2030 года, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 22.11.2008 № 1734-р, федеральной целевой программой «Развитие транспортной системы России (2002 – 2015 годы)», утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 05.12.2001 № 848, Федеральной целевой программой «Модернизация Единой системы организации воздушного движения Российской Федерации (2009 – 2015 годы)», утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 01.09.2008 № 652, Государственной программой обеспечения безопасности полетов воздушных судов гражданской авиации, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 06.05.2008 № 641-р, Федеральной целевой программой «Развитие гражданской авиационной техники России на 2002 – 2010 годы и на период до 2015 года», утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 15.10.2001 № 728, распоряжением Правительства Российской Федерации от 17.11.2008 № 1662-р «Концепция долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года», постановлением Законодательного Собрания Ростовской области от 30.10.2007 № 2067 «Об утверждении Стратегии социально-экономического развития Ростовской области на период до 2020 года», постановлением Правительства Ростовской области от [13.10.2011 № 52](#) «Об утверждении Стратегии развития транспортного комплекса Ростовской области до 2030 года».

Определение эффективных форм поддержки развития малой авиации на территории Ростовской области возможно, в частности, в рамках следующих правовых актов Ростовской области:

- Областной закон [от 10.05.2012 № 843-ЗС](#) «О региональных налогах и некоторых вопросах налогообложения в Ростовской области»;
- Областной закон [от 01.10.2004 № 151-ЗС](#) «Об инвестициях в Ростовской области»;
- Областной закон [от 02.07.2008 № 35-ЗС](#) «О предоставлении государственных гарантий Ростовской области»;
- Областной закон [от 22.07.2010 № 448-ЗС](#) «Об основах государственно-частного партнерства»;
- постановление Правительства Ростовской области [от 23.09.2011 № 6](#) «Об утверждении Областной долгосрочной целевой программы «Создание благоприятных условий для привлечения инвестиций в Ростовскую область на 2012 – 2015 годы».

Раздел 7. Механизмы и основные инструменты реализации Концепции

Подраздел 7.1. Механизмы реализации Концепции

Механизмами реализации Концепции являются:

- устранение административных барьеров, препятствующих развитию инфраструктуры местных воздушных линий на территории Ростовской области;

- повышение эффективности взаимодействия органов государственной власти Ростовской области и бизнес-сообщества при реализации мероприятий, направленных на выработку инвестиционных приоритетов, гармонизацию инвестиционных проектов с планами социально-экономического и территориального развития муниципальных образований Ростовской области;
- формирование инвестиционного климата, повышение инвестиционной привлекательности, создание благоприятных условий для развития и функционирования местных воздушных линий на территории Ростовской области;
- предоставление субъектам системы воздушных сообщений в установленном порядке земельных участков, находящихся в государственной собственности Ростовской области, и оказание содействия в предоставлении земельных участков, находящихся в муниципальной собственности, для развития инфраструктуры местных воздушных линий на территории Ростовской области, особенно при реализации инвестиционных проектов в сельской местности;
- подготовка предложений по реформированию воздушного законодательства Российской Федерации, в том числе по гармонизации федеральных авиационных правил с международными стандартами и правилами;
- формирование механизмов государственной поддержки (государственно-частного партнерства) приоритетных инвестиционных проектов, в частности в сельской местности, направленных на достижение стратегических задач Ростовской области.

Для реализации механизмов Концепции могут привлекаться средства субъектов системы воздушных сообщений, добровольные пожертвования юридических и физических лиц, привлеченные инвестиции в соответствии с Областным законом [от 01.10.2004 № 151-3С](#) «Об инвестициях в Ростовской области» и постановлением Правительства Ростовской области от 27.02.2012 № 128 «О порядке участия сторон государственно-частного партнерства в реализации инвестиционного проекта на территории Ростовской области».

Подраздел 7.2. Основные инструменты реализации Концепции

Наиболее эффективным способом достижения заданных показателей развития малой авиации является технически и экономически обоснованный взаимоувязанный комплекс мероприятий развития отрасли, разработанный с учетом инвестиционных программ субъектов системы воздушных сообщений Ростовской области по всем направлениям развития.

Основными инструментами реализации Концепции должны стать:

- мероприятия по формированию инфраструктуры малой авиации;
- мероприятия по нормативно-правовому обеспечению малой авиации;
- мероприятия по обеспечению безопасности малой авиации;
- мероприятия по обеспечению малой авиации и аэропортов местных воздушных линий высококвалифицированным персоналом во всех сферах деятельности в области гражданской авиации;
- мероприятия по обмену информацией о развитии малой авиации в Ростовской области между органами государственной власти и гражданами.
- мероприятия по реализации инвестиционных проектов по развитию малой авиации в муниципальных образованиях с участием министерства транспорта Ростовской области, администраций муниципальных образований и субъектов системы воздушных сообщений.

Также необходимо:

- создание действенной единой системы стратегического планирования развития инфраструктуры местных воздушных линий на территориях муниципальных образований Ростовской области с участием всех заинтересованных федеральных и областных органов власти, органов местного самоуправления муниципальных образований и субъектов системы воздушных сообщений;
- развитие и совершенствование нормативной правовой базы, подготовка законодательных инициатив, направленных на обеспечение недискриминационного доступа к существующей инфраструктуре субъектам системы воздушных сообщений и упрощения процедур присоединения и ввода в эксплуатацию объектов местных воздушных линий;
- обеспечение транспортной и экологической безопасности территории области и ее населения, связанной с авиационной деятельностью.

Раздел 8. Ожидаемые результаты реализации Концепции

Реализация Концепции позволит достичь следующих результатов:

- создание привлекательных условий субъектам малого и среднего бизнеса для развития малой авиации на территории Ростовской области, в том числе в сельской местности;
- количество перевезенных пассажиров на регулярных рейсах межрегионального сообщения не менее 20 000 человек в год;
- количество перевезенного груза не менее 3000 тонн в год;
- интенсивность воздушного движения в воздушном пространстве над Ростовской областью не менее 12 000 часов в год;
- безопасность полетов в воздушном пространстве над Ростовской областью (коэффициент K – отношение общего количества авиационных происшествий к количеству обслуженных воздушных судов в зоне за определенный период) не менее $K = 0,14 \times 10^{-8}$;
- количество сертифицированных взлетно-посадочных полос на территории Ростовской области не менее 5 единиц;
- количество вертолетных посадочных площадок не менее 90 единиц;
- количество постоянных авиамаршрутов к культурно-историческим и рекреационным местам Ростовской области не менее 5 маршрутов;
- доля районов Ростовской области, в которых возможно применение санитарной авиации, не менее 75 процентов.

Настоящая Концепция является основой для проработки вопросов привлечения инвестиционных и кредитных ресурсов отечественных и зарубежных компаний, принятия необходимых решений по поддержке малой авиации на территории Ростовской области.