С Днем работника гражданской авиации!

Транспортный вестник

Приложение к информационно–аналитической газете «Транспорт России»

Приоритет государства

Аэропорты – на пути развития

РЕАЛИИ И ПЕРСПЕКТИВЫ

Британский исследовательский институт Legatum Institute ежегодно составляет рейтинг стран по уровню жизни населения. При этом учитываются такие факторы, как уровень заработной платы, качество здравоохранения, возможность получения высшего образования и построения карьеры, уровень развития городской инфраструктуры… Не последняя роль отводится уровню развития транспортного комплекса. Россия в 2016 году вошла в список 100 наиболее благоприятных для проживания государств.

Экспертами отмечается улучшение ситуации с авиатранспортным обеспечением россиян, что оказало серьезное влияние на развитие прочих сфер экономики страны. В данном сегменте отмечается стабильная положительная динамика. Объем внутренних авиаперевозок в прошлом году прибавил 7,3%. Как следствие, на 10% за 2015–2016 годы вырос объем внутреннего туризма, появились новые точки роста бизнеса.

Одним из действенных инструментов практического и поэтапного развития инфраструктурного комплекса является Федеральная целевая программа «Развитие транспортной системы России (2010–2020 годы)», разработанная во исполнение указа Президента РФ «О долгосрочной государственной экономической политике». В ней определены основные решения важнейших задач государственной транспортной политики на период до 2020 года.

Особое внимание в документе уделяется модернизации и развитию сети внутрироссийских узловых и региональных аэропортов. Строительство и реконструкция объектов аэродромной инфраструктуры является одним из основных направлений деятельности ФГУП «Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)».

Форпост развития

С момента создания предприятия коллективом выполнены работы на 246,7 млрд руб. на 405 объектах инфраструктуры в 80 аэропортах РФ. За это время накоплен большой опыт по проектированию, реконструкции и строительству объектов аэродромной инфраструктуры, расположенных в различных регионах страны, с учетом их дальнейшей эксплуатации в условиях климатических особенностей того или иного региона.

В 2016 году предприятие осуществляло работы в 23 аэропортах. Кратко в цифрах. Велись работы по строительству и реконструкции 55 рулежных дорожек, 12 взлетно–посадочных полос, 14 перронов, 13 аварийно–спасательных станций (АСС), 10 очистных сооружений (ОС), 5 КДП. Проведены 23 рабочие комиссии по подготовке к вводу в эксплуатацию законченных этапов работ и объектов строительства, получены 14 заключений органов Ростехнадзора о соответствии (ЗОС), проведена 21 приемочная комиссия.

Получены 22 разрешения на ввод реконструированных и построенных объектов и этапов строительства в эксплуатацию в аэропортах 13 городов: Анапа, Владикавказ, Волгоград, Махачкала, Москва (Внуково), Нижний Новгород, Норильск, Петропавловск–Камчатский, Самара, Саратов, Улан–Удэ, Уфа, Якутск. Кроме того, в 2016 году получены 13 положительных заключений ФАУ «Главгосэкспертиза России» по объектам предприятия.

Справка: ***ФГУП «Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)» (ФГУП «АГА(А)») создано 4 сентября 2002 года распоряжением Правительства РФ № 1353–р для осуществления функции балансодержателя имущества гражданских аэродромов федерального значения, а также аэродромов, реконструируемых в рамках федеральных целевых программ.***

Итоги 2016 года в цифрах

Объекты аэродромной инфраструктуры	Объемы работ по завершенным проектам
Искусственные аэродромные покрытия, в т.ч.:	1241,08 тыс. м^2
– ИВПП	789,2 тыс. м^2
– Рулежные дорожки	214,86 тыс. м^2
– Места стоянок (перронов)	237,02 тыс. м^2
Водосточно–дренажная система	44,84 км
Аварийно–спасательные станции (АСС)	4 здания
Светосигнальное оборудование (ССО)	3 комплекса
Очистные сооружения (ОС)	5 комплексов

Окончание на 2–й стр.

Приоритет государства

Окончание.
Начало на 1–й стр.

От севера до юга

Доступность транспортных услуг относится к числу важнейших параметров, определяющих качество жизни населения и уровень развития экономики страны. В этой связи завершение масштабной реконструкции аэропортового комплекса Елизово (Петропавловск–Камчатский) является одним из важных итогов работы ФГУП «АГА(А)» в 2016 году.

С 1 июня 2016 года начата эксплуатация новой взлетно–посадочной полосы аэропорта. На сегодняшний момент в полном объеме работает командно–диспетчерский пункт, с которого ведется управление воздушным движением над всей территорией Камчатского края. Введены в эксплуатацию аварийно–спасательная станция, ограждение аэродрома с техническими средствами охраны, очистные сооружения и патрульная дорога.

Завершение реконструкции аэропорта Петропавловск–Камчатский даст возможность жителям отдаленного региона страны быть ближе к другим регионам.

Есть и немало других примеров инфраструктурных преобразований. Так, в августе 2016 года введена в эксплуатацию вторая взлетно–посадочная полоса в международном аэропорту Уфа. Успешно проведена реконструкция аэродромной инфраструктуры в аэропорту Махачкалы. В Норильске завершен первый этап реконструкции взлетно–посадочной полосы (сентябрь 2016 года), а в аэропорту Воронежа – этап реконструкции плоскостных сооружений. Продолжаются работы по строительству нового аэропорта в Саратове.

Один из безусловных приоритетов предприятия – транспортное обеспечение Чемпионата мира по футболу – 2018. В преддверии спортивного форума осуществляется комплекс мероприятий по строительству и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры в 11 городах – участниках мундиаля: Москве, Санкт–Петербурге, Самаре, Саранске, Нижнем Новгороде, Калининграде, Екатеринбурге, Ростове–на–Дону, Волгограде, Казани и Сочи.

ФГУП «АГА(А)» вверена подготовка объектов аэродромной инфраструктуры во всех городах – участниках Чемпионата мира по футболу – 2018 (кроме Санкт–Петербурга). При этом аэропорт Сочи и аэропорт Казань уже готовы к встрече участников мундиаля – аэродромная инфраструктура обоих аэропортов была полностью обновлена к Олимпийским играм – 2014 (Сочи) и Универсиаде–2013 (Казань). Готов к приему гостей чемпионата и аэропорт Внуково, комплексная реконструкция которого завершена в 2013 году. Аэропорт может принимать любые типы воздушных судов и обслуживать до 45 взлетно–посадочных операций в час.

Особое внимание уделяется строительству аэропортового комплекса Платов (Южный) в г. Ростов–на–Дону. Это уникальный проект, так как он возводится с нуля к ЧМ–2018. Работы на данном объекте ведутся с опережением графика, общая строительная готовность аэродромной части объекта в декабре 2016 года оценивалась в 60%. Будущий аэропорт – это потенциальный крупнейший хаб на юге страны.

В аэропорту Шереметьево строится третья взлетно–посадочная полоса с параметрами

3200 х 60 м (III категория ИКАО), которая существенно увеличит пропускную способность всего Московского авиационного узла.

В июле 2016 года в аэропорту Волгограда введена в эксплуатацию новая взлетно–посадочная полоса (ИВПП–2), позволяющая обеспечить прием воздушных судов типа Ил–76ТД, Ту–204, А–320, В–737–800, В–767–200ER (с ограничением 10 ВПО/сутки).

В аэропорту Стригино (Нижний Новгород) завершена реконструкция перрона, выполненная в рекордные сроки. За 3 месяца уложено более 22 000 кв. м нового цементобетонного покрытия, на котором могут эксплуатироваться практически все типы ВС, включая «Боинг–747». Продолжаются работы в аэропортах Калининграда, Саранска, Екатеринбурга, Самары.

Не следует забывать, что почти все работы осуществляются без прекращения эксплуатации аэропортов.

К началу ЧМ-2018 все объекты будут, несомненно, готовы. Гостей встретят обновленные аэропорты, способные предоставить высокий уровень безопасности и сервиса. Большие планы возлагаются на аэропорты после окончания мундиаля – ожидается, что модернизация авиагаваней даст дополнительный импульс к развитию регионов в целом.

Современный аэропорт – это не только качественный сервис, но и высокий уровень защиты пассажиров. ФГУП «АГА(А)» продолжает реализацию Комплексной программы обеспечения безопасности населения на транспорте. В рамках программы в 2016 году проводились мероприятия в части строительства и реконструкции объектов обеспечения авиационной безопасности в Иркутске, Улан–Удэ, Абакане, Владикавказе, Самаре. Кроме того, экспертами предприятия осуществлялось рассмотрение технических решений в части объектов авиационной безопасности при разработке проектной документации по объектам в аэропортах Оренбурга, Челябинска, Иркутска, Воронежа, Якутска. Разработаны планы обеспечения безопасности строящихся объектов в аэропортах Саратова, Ростова–на–Дону, Москвы (Шереметьево, ВПП–3), а также планы обеспечения транспортной безопасности реконструируемых объектов в аэропортах Екатеринбурга, Улан–Удэ, Саранска, Волгограда. Эксперты предприятия провели консультации с представителями аэропорта г. Симферополь по вопросам проектирования и строительства периметрового ограждения с оснащением его техническими средствами охраны.

В 2017 году приоритетными являются задачи по завершению строительства и реконструкции объектов обеспечения авиационной безопасности в аэропортах ряда городов – участников ЧМ–2018, а именно в Ростове–на–Дону, Нижнем Новгороде, Саранске, Самаре, Калининграде. Также по данному направлению продолжатся работы в Саратове, Хабаровске, Норильске, Краснодаре.

Учет и инновации

В 2016 году коллективом ФГУП «АГА(А)» активно проводилась работа по подготовке нормотворческих инициатив в области эксплуатации аэродромов, транспортной безопасности, строительства и реконструкции объектов аэродромной инфраструктуры.

Идеи направлены на обеспечение эффективного использования и сохранности федерального имущества аэродромов, сокращение сроков согласования сделок по передаче его в аренду операторам аэродромов, оптимизацию процедуры проектирования объектов аэродромной инфраструктуры.

Значимыми направлениями деятельности предприятия являются вовлечение федерального аэродромного имущества в хозяйственный оборот и обеспечение его эффективного использования операторами аэродромов.

По состоянию на конец 2016 года федеральное аэродромное имущество, закрепленное на праве хозяйственного ведения за ФГУП «АГА(А)», находится на 69 аэродромах Российской Федерации. Помимо этого предприятие осуществляет строительство двух новых аэродромных комплексов в Ростове–на–Дону и Саратове.

В 2016 году проведены мероприятия по оформлению (переоформлению) права хозяйственного ведения предприятия в отношении 489 федеральных объектов аэродромной инфраструктуры, зарегистрированы права ФГУП «АГА(А)» на 319 земельных участков, в отношении 745 объектов представлены сведения в реестр федерального имущества.

По состоянию на декабрь 2016 года по сведениям информационной базы реестра федерального имущества из 9 подведомственных Росавиации организаций ФГУП «АГА(А)» имело наиболее высокий уровень регистрации прав Российской Федерации и хозяйственного ведения в отношении объектов, учтенных в Реестре федерального имущества.

В 2016 году проведены проверки более 2500 объектов федерального имущества на территории 60 аэродромов, по результатам которых выработан комплекс мероприятий, направленных на повышение эффективности использования федерального аэродромного имущества. В ушедшем году проведены кадастровые работы на 15 аэродромах. На кадастровый учет поставлены 15 аэродромов и 45 земельных участков.

Еще одним важным направлением деятельности является передача федерального аэродромного имущества в аренду операторам аэродромов.

По состоянию на декабрь 2016 года предприятием проведена работа по оформлению арендных отношений во исполнение 44 распоряжений Правительства Российской Федерации, результатом которой является вовлечение федерального аэродромного имущества в хозяйственный оборот.

Одним из приоритетных направлений деятельности в 2016 году стала работа в области применения новых материалов и внедрения инновационных российских технологий, позволяющих повысить срок службы объектов аэродромной инфраструктуры с сохранением эксплуатационных свойств.

В 2016 году на базе предприятия проведена серия научно–технических советов по вопросам разработки и применения инновационных технологий и новых материалов при строительстве и реконструкции объектов аэродромной инфраструктуры. Данные мероприятия позволили участникам обменяться теоретическими знаниями и практическим опытом в данной сфере, а также наметить дальнейшие планы по развитию сотрудничества и взаимодействия.

2017 год – год особенный. ФГУП «Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)» исполняется 15 лет! Наилучшим способом отметить это знаковое событие является реализация всех намеченных планов. А их в нынешнем году немало.

Основным вектором деятельности предприятия будет подготовка объектов аэродромной инфраструктуры к ЧМ–2018. В 2017 году планируется завершить работы на большинстве объектов, в том числе работы по строительству аэропортового комплекса Платов в г. Ростов–на–Дону. Ожидается, что ввод объекта в эксплуатацию состоится в декабре 2017 года.

С не меньшей интенсивностью будут вестись работы на объектах, которые не связаны с проведением главного спортивного события 2018 года, но играют не менее важную роль для развития федеральной аэродромной сети. Продолжатся реконструкция взлетно–посадочной полосы в аэропорту Норильска, строительство новой взлетно–посадочной полосы в Улан–Удэ, модернизация аэропортовых комплексов в Воронеже, Нижнекамске, Норильске, Саратове, Хабаровске, Якутске, Улан–Удэ и других городах.

Продолжится реализация комплекса мероприятий в сфере обеспечения авиационной безопасности на объектах аэродромной инфраструктуры.

Уважаемые коллеги и ветераны отрасли!

От имени ФГУП «Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)» поздравляю с Днем работника гражданской авиации!

Чуть меньше века назад был выполнен первый рейс Москва – Нижний Новгород с пассажирами на борту. С тех пор отечественная авиация прошла славный путь, отмеченный яркими событиями, и сегодня является одним из ключевых элементов в транспортной системе России. Во все времена главным достоянием отрасли являлись ее люди – талантливые, трудолюбивые и бесконечно преданные своему делу.

Особые слова благодарности хотелось бы сказать ветеранам отрасли. Ваша отвага, стойкость и любовь к небу позволили воплотить самые смелые мечты, достичь самых высоких результатов. Ваша верность профессиональному долгу и добросовестный труд являются примером для многих поколений.

От всей души желаю всем работникам гражданской авиации и их близким крепкого здоровья, благополучия, а также чистого неба над головой!

С праздником!

И.о. генерального директора ФГУП «Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)»
Юрий Жирков

Шереметьево. Строительство ВПП–3

Генеральный директор Центра стратегических разработок в гражданской авиации Антон Корень

Стратегия успешного развития

Гражданская авиация России: современные тренды и прогнозы развития

АКТУАЛЬНОЕ ИНТЕРВЬЮ

В интервью газете «ТР» генеральный директор Центра стратегических разработок в гражданской авиации (ЦСР ГА) Антон Корень рассказал об основных трендах развития отечественной гражданской авиации, дал прогнозы развития отрасли и проанализировал факторы для ее дальнейшего динамичного роста, а также потребности в совершенствовании нормативно–правовой базы.

– Антон Владимирович, в четвертом квартале 2016 года наметился положительный тренд в развитии российского рынка авиаперевозок. Означает ли это выход на новый этап развития?

– В декабре 2016 года темпы роста количества перевезенных пассажиров и пассажирооборота российских авиакомпаний составили 20,3% и 21,9% соответственно. В истории развития отрасли такие моменты случаются очень редко. Это действительно переломный тренд в развитии.

При этом в целом по итогам 2016 года количество пассажиров, перевезенных российскими авиакомпаниями, уменьшилось на 3,8% по сравнению с 2015–м и составило 88,6 млн пассажиров. Выполненный пассажирооборот сократился на 5,1%, до 215,3 млрд пассажирокилометров.

– Чем вызвано такое изменение?

– Сокращение объемов работы в первую очередь обусловлено продолжавшимся в течение первых трех кварталов масштабным снижением международных перевозок, которые по итогам 9 месяцев 2016 года уменьшились почти на 15% по сравнению с аналогичным периодом 2015 года при фактической стагнации внутренних перевозок.

Основные причины сокращения объемов – закрытие емких сегментов рынка (Египта, Турции, Украины), вызванное необходимостью обеспечения безопасности перевозок и политическими факторами, и уход с рынка в октябре 2015 года такого серьезного игрока, как авиакомпания «Трансаэро».

Вместе с тем благодаря стабилизации ситуации в экономике России и оживлению деловой активности к началу четвертого квартала произошел разворот тренда развития отрасли.

– Каковы перспективы развития гражданской авиации в 2017 году и в среднесрочной перспективе?

– Обнадеживающие результаты четвертого квартала 2016 года, а также прогнозируемый на 2017 год экономический рост дают основания прогнозировать умеренные темпы роста объемов авиационных перевозок на 5–6% в 2017 году и, кроме того, положительно оценивать развитие рынка в среднесрочной перспективе.

– Какие структурные изменения произошли на рынке авиаперевозок в прошлом году?

– В 2016 году продолжалось перераспределение рынка авиаперевозок среди основных игроков в связи с высвобождением существенной доли рынка, ранее закрепленной за Трансаэро. Окончательное перераспределение рынка и занятие высвободившихся ниш, по оценкам ЦСР ГА, должно завершиться в I квартале 2017 года.

Пять крупнейших авиакомпаний перевезли за 12 месяцев 2016 года 59,7 млн пассажиров, что на 19,3% больше, чем за аналогичный период предыдущего года. Это составляет 67,4% всех пассажиров, перевезенных российскими авиакомпаниями за прошлый год. Концентрация рынка увеличилась за год на 8,8%.

Темпы роста показателей крупных федеральных компаний превысили темпы роста региональных авиаперевозчиков. Продолжилась монополизация рынка с большим отрывом крупнейшего игрока – группы «Аэрофлот» – от других участников рынка.

Также российские игроки испытывают все большее конкурентное давление со стороны зарубежных авиакомпаний, которые начали восстанавливать свои предложения на российском рынке перевозок.

– Какие новые тренды формируют облик отрасли сегодня?

– Прежде всего, изменились бизнес–модели авиакомпаний. Существенно меняются поведенческие конкурентные стратегии.

На рынке авиаперевозок продолжилось сближение продукта традиционных сетевых авиаперевозчиков с продуктами низкобюджетных авиакомпаний. Наметившийся мировой тренд перехода продукта традиционных авиакомпаний в гибридную модель с элементами лоукоста усилился.

Элементы бизнеса, ранее присущие низкобюджетным авиаперевозчикам, теперь можно встретить и у традиционных сетевых авиакомпаний.

Наметился тренд создания новых авиакомпаний по бизнес–модели гибридного авиаперевозчика с минимальным набором услуг. В частности, в рамках разработанных ЦСР ГА стратегий и бизнес–планов новых стартапов авиакомпаний в России и СНГ реализуются конкурентные стратегии гибридных моделей, в том числе в сегменте ближнемагистральных и региональных авиаперевозок.

Следует ожидать в ближайшие годы расширения географии базирования и развития базовых аэропортов для обслуживания лоукост–авиаперевозок. Такие бизнес–проекты по созданию лоукост–аэропортов ЦСР ГА уже разрабатывал. Бизнес–модель альтернативного лоукост–аэропорта в регионе оправдана, в особенности в крупных агломерациях с сильными базовыми авиаперевозчиками в основных аэропортах.

– Что происходит в конкурентной среде рынка авиаперевозок помимо повышения концентрации рынка? Какие новые технологии внедряются?

– Важно отметить переход отрасли на uber–модель продаж услуг.

С усилением роли метапоисковых систем в продажах услуг по перевозке на первый план для потребителей при выборе авиакомпании выходит фактор цены.

Авиакомпании не контролируют полностью каналы продаж, при высокой конкуренции метапоисковые системы диктуют условия формирования продукта.

Распространение uber–модели приводит к размытию брендов региональных авиакомпаний. Вообще, если это не премиальный бренд, то пассажиров интересует перевозка в срок и по более низкой цене, а дополнительные услуги, особенно на средних и коротких расстояниях, становятся неактуальными.

Даже для крупных премиальных игроков в таких условиях эффект экономии на масштабе уходит на второй план, авиакомпании вынуждены вырабатывать более сложные конкурентные стратегии с учетом особенностей каждого отдельного направления полетов.

– Как будут обстоять дела с внутренним и въездным туризмом? Какое будущее ждет региональные перевозки?

– На внутреннем рынке авиаперевозок в 2014–2015 годах высокие темпы роста показателей определяли такие факторы, как резкое снижение платежеспособного спроса населения на туристические продукты, продаваемые в зарубежных валютах, и сравнительное ценовое преимущество внутрироссийских туристских продуктов. В 2016 году ситуация изменилась: до третьего квартала внутренние авиаперевозки стагнировали.

Сейчас, при снижении курсов доллара и евро, в условиях развития как внутренних региональных, так и международных авиаперевозок, на первый план вышел фактор экономического роста авиакомпаний.

Многие региональные авиакомпании, в том числе вновь создаваемые, строят и будут продолжать строить свои стратегии на базе субсидируемых бизнес–моделей.

– Как развивается аэропортовая сеть страны?

– В 2016 году аэропортовая сеть РФ включала 259 аэропортов и около 1400 посадочных площадок. Напомню, что в 1991 году в аэропортовой сети РФ насчитывались 1450 аэродромов. Продолжается тренд сокращения аэропортов в национальной сети.

Основная причина сокращения – недостаток источников финансирования. Необходимы кардинальные меры по определению дополнительных источников финансирования модернизации аэродромной инфраструктуры. Кроме того, необходима новая концепция развития аэродромной сети страны. Предыдущая модель развития была построена в основном на федеральном финансировании, но с учетом системного дефицита бюджетных средств нужны новые подходы.

– Какие реальные меры могут обеспечить развитие аэродромной сети в России?

– С позиции ЦСР ГА наиболее рациональный инструмент, обеспечивающий развитие национальной аэродромной сети в полном объеме, – создание и внедрение в России фонда, в котором должны аккумулироваться средства на финансирование развития аэродромов.

Отмечу, что фонд не обязательно должен содержать сборы с авиапассажиров или авиакомпаний либо только эти сборы, имеются и другие источники.

– Как внедрить данный фонд? И какие объемы финансирования он сможет покрыть?

– Возможно поэтапное внедрение данного инструмента в сегментах с низкой эластичностью спроса от цены, что практически не отразится на величине суммарного спроса на авиаперевозки. В частности, это сегмент международных авиаперевозок, международные пассажиры. Также это другие игроки отрасли, такие как ТЗК и грузовые операторы, деятельность которых характеризуется стабильными финансовыми оборотами и стабильной монопольной рыночной ситуацией.

Создание такой системы началось в рамках работы рабочей группы Совета Федерации по разработке предложений по развитию региональных авиаперевозок с участием ЦСР ГА и отраслевой общественности.

– Как вы оцениваете ситуацию в российском авиапроме? Достаточна ли поддержка со стороны государства? Какие проекты реализуются и есть ли у них будущее?

– Россия исторически славилась качественной авиационной техникой, и в последние годы наша страна возрождается как сильная авиационная держава.

В гражданском сегменте авиастроения успешно запущен ряд проектов по выпуску новых магистральных и региональных самолетов, современных многоцелевых вертолетов, конкурентоспособных на международном уровне.

Особенно следует отметить успешный проект «Сухой Суперджет 100», ознаменовавший возрождение российского гражданского самолетостроения. Принятые решения в рамках реализации проекта ГТЛК по оперативному лизингу ВС «Сухой Суперджет 100» согласно распоряжению Правительства РФ позволили запустить механизм поставок самолетов по конкурентной лизинговой ставке в парк авиакомпаний России.

ЦСР ГА как участник этой разработки подтверждает эффективность принятых мер и считает целесообразным и обоснованным, во–первых, продолжить реализацию указанного проекта в части «Суперджета» и, во–вторых, распространить данные механизмы на другие современные самолеты отечественного производства, в частности на Ил–114 и МС–21.

Принятые решения по поддержке лизинга по аналогичной схеме продукции холдинга «Вертолеты России» также являются эффективной новацией в развитии гражданской авиации.

Динамика количества перевезенных пассажиров и пассажирооборота

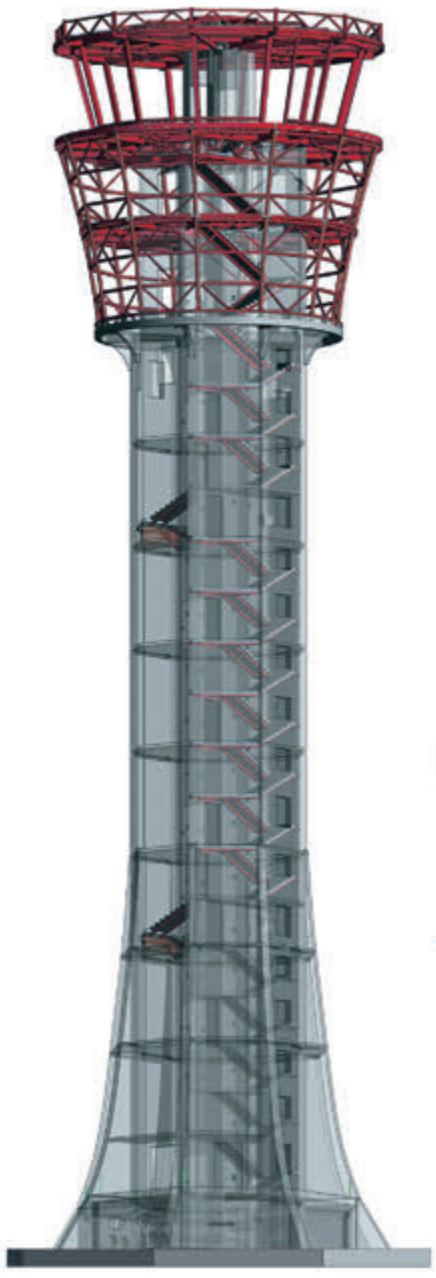
БРИТ®
ПРОИЗВОДСТВО ГЕРМЕТИЗИРУЮЩИХ МАТЕРИАЛОВ

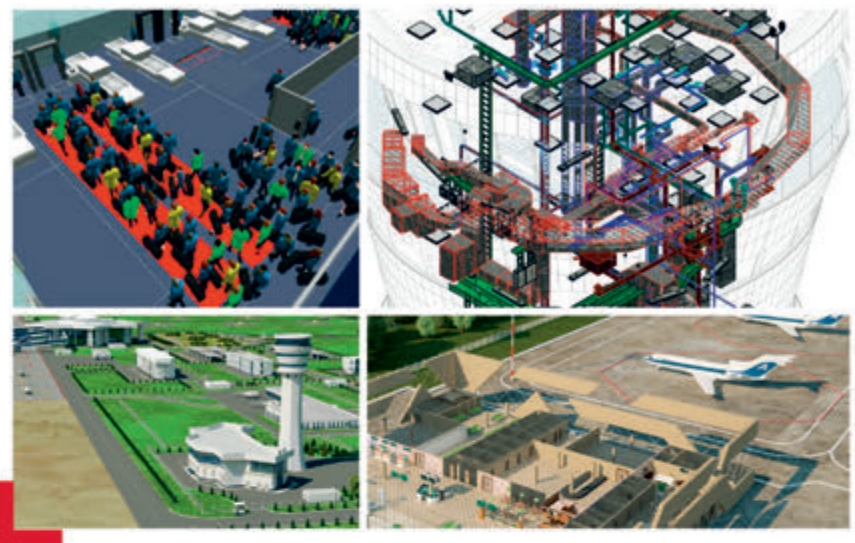
МАТЕРИАЛЫ ДЛЯ СТРОИТЕЛЬСТВА, РЕМОНТА И СОДЕРЖАНИЯ АЭРОДРОМНЫХ ПОКРЫТИЙ

Комплексная поставка:
грунтовка, уплотнительные шнуры,
герметизирующие мастики,
защитно–восстанавливающие составы

Все материалы согласованы
для применения в Росавиации (ФАВТ)

www.brit-r.ru





25+ лет
МЫ ПРОЕКТИРУЕМ АЭРОПОРТЫ

ПРОЕКТИРОВАНИЕ
BIM-ТЕХНОЛОГИИ
ИМИТАЦИОННОЕ МОДЕЛИРОВАНИЕ

ПРОГРЕССТЕХ PROGRESSTECH

ООО «Прогресстех»
107023, Россия, г. Москва,
ул. Электрозаводская, д.14, стр.1
Телефон: +7 (495) 741 0656, факс: +7 (495) 741 0657
E-mail: pir@progresstech.aero, www.progresstech.aero

РЕГИОНЫ

В числе лидеров

Аэропорт Махачкала по итогам 2016 года занял второе место среди аэропортов Юга России

Акционерное общество «Международный аэропорт «Махачкала» начало функционировать в качестве главного оператора аэропорта Махачкала с 20 июля 2014 года. В связи с проводимой реконструкцией аэропорт работал с существенными ограничениями по производству полетов (только в светлое время суток), а в период с 28 сентября по 19 декабря 2014 года был полностью закрыт. Круглосуточные полеты были возобновлены только в апреле 2015 года.

Начиная с 2014 года и по настоящее время аэропорт Махачкала осуществляет реализацию ряда мероприятий, направленных на повышение качества обслуживания пассажиров и авиаперевозчиков, развитие материально–технической базы, создание нормальных условий труда для работников предприятия.

Последние два года можно без преувеличения назвать переломными в работе махачкалинского аэропорта. За этот период была проделана большая работа по повышению уровня безопасности полетов и качества обслуживания пассажиров. Завершен первый этап реконструкции аэропорта, который включал в себя реконструкцию взлетно–посадочной полосы, перрона, рулежных дорожек, периметрового ограждения, ремонт инженерных сетей. В рамках реализации второго этапа завершено строительство пожарных резервуаров, насосной станции. Были реконструированы канализационный коллектор, здание почтово–грузового склада. Построены и введены в эксплуатацию новый КПП и новая энергоэффективная котельная мощностью 6 МВт. Работы по реконструкции аэропорта проводились с применением новейшей техники, оборудования и современных материалов.

После окончания работ на взлетно–посадочной полосе аэропорт Махачкала получил разрешение на прием новых для аэропорта типов воздушных судов, а именно: SSJ–100, B–737–700, B–737–800, A–319, A–320, A–321, Q–400. Допуск к приему данных типов воздушных судов позволил привлечь новые авиакомпании в аэропорт Махачкала, расширить маршрутную сеть, увеличить частоту полетов.

Кроме того, в ходе реконструкции аэропорта значительно улучшились условия для пассажиров: в здании аэровокзала проведен ремонт, установлены дополнительные стойки регистрации, появились дополнительные точки общественного питания, для маломобильных пассажиров в рамках государственный программы «Доступная среда 2013–2015» приобретен амбулифт.

Также был реконструирован и VIP–зал, который теперь позволяет принимать большие делегации. Сейчас инфраструктура аэропорта вполне соответствует современным требованиям к качеству обслуживания пассажиров и авиакомпаний. По итогам прошлого года аэропорт занял второе место среди аэропортов Юга России по динамике темпов роста.

В 2015 году после получения положительного заключения ФАУ «Главгосэкпертиза России», Росавиация выдала АО «Международный аэропорт «Махачкала» разрешение на строительство нового международного терминала (это 8 тыс. кв. м территории), предназначенного для обслуживания пассажиров на международных направлениях. На данный момент завершены подготовительные работы, вынесены коммуникации, формируется сваебойное поле для закладки фундамента.

В рамках обеспечения транспортной безопасности обновлено периметровое ограждение, которое соответствует федеральным авиационным требованиям.

Авиационная безопасность, безопасность полетов, транспортная безопасность – все это составляющие работы аэропорта. Для их обеспечения аэропорт Махачкалы закупил новую технику и оборудование: металлоискатели, интроскопы и т. д. Ежегодно сотрудники проходят курсы повышения квалификации и аттестацию.

В последние годы наблюдается значительное увеличение числа пассажиров. Так, в 2013 году были обслужены 500 тыс. пассажиров. В 2015 году аэропорт впервые перешагнул 700–тысячный рубеж и перевыполнил план по пассажиропотоку на 100 тыс. пассажиров. Пассажиропоток международного аэропорта Махачкала за 12 месяцев 2016 года увеличился на 23% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года и составил 869 234 пассажиров. Кроме того, всего за 12 месяцев 2016 года были произведены 7733 самолетовылета, что на 9% выше, чем в предыдущем году. К 2019 году аэропорт планирует увеличить пассажиропоток до 1 млн пассажиров в год.

В настоящее время гостей аэропорта встречает благоустроенная привокзальная площадь с установленными на въезде автоматическими шлагбаумами, что позволяет обеспечить порядок временного размещения транспортных средств пассажиров, встречающих и провожающих лиц на территории платной парковки привокзальной площади аэропорта Махачкала. К тому же на территории аэропорта есть бесплатная парковка, которая находится в 25 м от платной. А также к услугам гостей – отремонтированное здание гостиницы аэропорта.

АО «Международный аэропорт «Махачкала» отличает серьезный подход к вопросам повышения мотивации своих сотрудников за счет их профессионального роста, освоения дополнительных специальностей и повышения организации труда в целом. Впервые за последние годы коллективу аэропорта была повышена заработная плата. Работники аэропорта обеспечены специальной и форменной одеждой. Коллективный договор получил самые высокие оценки республиканских профсоюзных органов. Его приоритетом является социальная направленность. Договор защищает работников компании, предусматривает правила внутреннего трудового распорядка, основные правила, регулирующие оплату труда, мероприятия по охране труда, социальные гарантии и льготы, позволяющие осуществлять единовременные выплаты, приуроченные к знаменательным датам и праздникам, а также в других случаях.

22 ноября 2016 года в аэропорту Махачкалы состоялось совещание с участием начальника Южного МТУ Росавиации, руководителей аэропортов Юга России и авиапредприятий, на котором обсуждались итоги работы предприятий и организаций гражданской авиации в ВЛП–2016 и готовность предприятий к работе в осенне–зимний период 2016–2017 годов. В рамках совещания начальник Южного МТУ Росавиации, руководители аэропортов и авиапредприятий ознакомились с работой аэропорта Махачкала, отметили высокий технический потенциал, квалификацию персонала и другие ресурсы аэропорта.

Следует отметить, что в условиях мировой экономической рецессии особенно важным становится поддержание государством транспортной отрасли, а следовательно, реализация инфраструктурных проектов, привлечение дополнительных финансовых ресурсов и создание новых рабочих мест. Именно поэтому в настоящее время руководство акционерного общества совместно с правительством Республики Дагестан прилагает все усилия по включению проекта «Аэровокзальный комплекс международного аэропорта Махачкала» в перечень приоритетных проектов. Это позволило бы устранить имеющиеся препятствия для реализации всех намеченных мероприятий в полном объеме и в запланированный срок.

Ключи от неба

ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» сообщает:

АЭРОНАВИГАЦИЯ

московским небом будут управлять с помощью новой автоматизированной системы

Перед самым Новым годом в филиале МЦ АУВД ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» в полном объеме была завершена программа испытаний новой автоматизированной системы организации воздушного движения (АС ОрВД), которая призвана заменить шведскую систему «Теркас», запущенную еще в 1981 году и с тех пор многократно модернизированную.

В результате проведенных эксплуатационных испытаний комиссия подтвердила заданные тактико–технические характеристики новой отечественной системы. Также были определены пригодность и готовность АС ОрВД для обслуживания воздушного движения в зоне ответственности Московского укрупненного центра Единой системы организации воздушного движения. Соответствующий акт утвердил гендиректор госкорпорации Игорь Моисеенко.

Новое здание для размещения системы построено во Внуково рядом с функционирующим в настоящее время центром управления полетами.

Система предусматривает рабочие места авиадиспетчеров, серверы, локаторы, комплексы планирования и защиты информации и многое другое, что позволит значительно повысить эффективность организации воздушного движения в зоне ответственности столичного филиала предприятия.

Московская воздушная зона, организацией воздушного движения в которой занимается филиал МЦ АУВД, является на сегодня наиболее загруженной в стране. В год здесь осуществляется аэронавигационное обслуживание 800 тыс. воздушных судов. В четырех столичных аэропортах производятся примерно 2 тыс. взлетно–посадочных операций в сутки.

По заявлениям разработчика, которым является АО «Концерн ВКО «Алмаз–Антей», новая система позволит увеличить пропускную способность Московского укрупненного центра ЕС ОрВД на 30–40%. Переход к УВД посредством новой системы предварительно запланирован на март 2017 года. Общая стоимость проекта, который является уникальным даже по мировым меркам, составила около 3,5 млрд руб.

… а красноярским – уже управляют!

15 декабря 2016 года филиал «Аэронавигация Центральной Сибири» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» осуществил переход к выполнению функций планирования использования воздушного пространства и обслуживания воздушного движения в границах Красноярского укрупненного центра ЕС ОрВД РФ с использованием новой автоматизированной системы организации воздушного движения.

Автоматизированная система организации воздушного движения (АС ОрВД) Красноярского укрупненного центра ЕС ОрВД, которую поставило предприятию АО «Концерн ВКО «Алмаз–Антей», создана на базе КСА УВД «Альфа–5» (ООО «Фирма «НИТА»). Система успешно выдержала приемочные и эксплуатационные испытания. Введение в эксплуатацию новой АС ОрВД позволило обеспечить высокий уровень безопасности управления воздушным движением над территорией около 3 млн кв. км на международных, кроссполярных и арктических воздушных трассах протяженностью более 65 тыс. км. Система обслуживает воздушное движение в 14 секторах ВП, обеспечивает обработку полетной информации от 40 радиолокаторов и 35 станций автоматического зависимого наблюдения–вещания, поддержку и коммутацию средств связи от 20 автоматизированных приемопередающих центров, 70 командных радиостанций, сети связи ВЧ–диапазона, метеорологических и аэронавигационных систем.

Информационное взаимодействие осуществляется с системами планирования использования воздушного пространства Главного центра ЕС ОрВД, смежных зональных центров, средствами автоматизации планирования использования воздушного пространства и управления воздушным движением аэродромов и смежных зон.

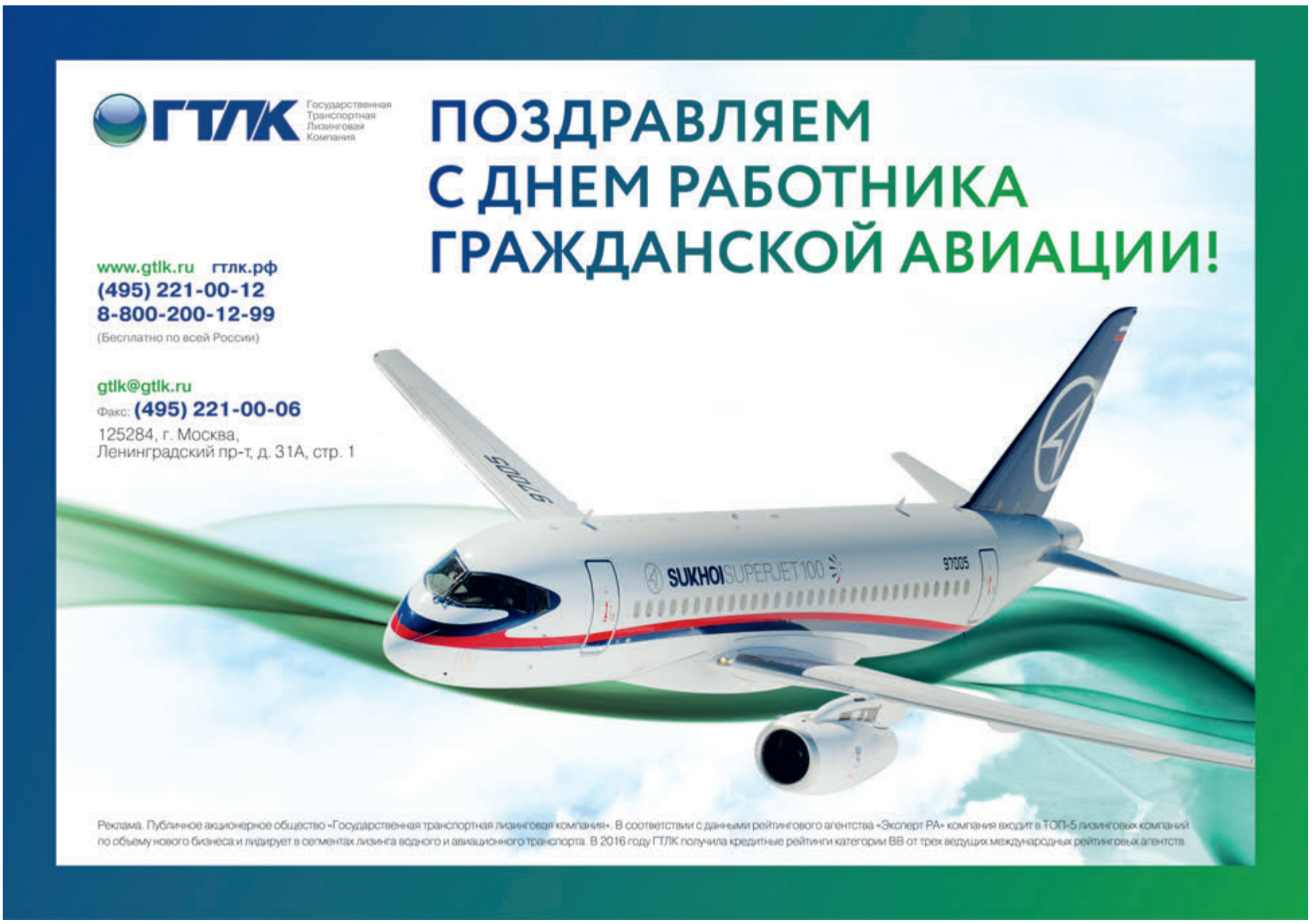
Системой предоставлены самые современные алгоритмы для контроля за безопасностью полетов. Впервые среди отечественных разработчиков АС ОрВД (КСА УВД) были применены инновационные технологии переключения терминального оборудования рабочего места между процессорными блоками КСА УВД «Альфа» и РСОО РЛИ by–pass, а также интерактивного предоставления справочной информации на рабочем месте диспетчера на базе подсистемы «Витраж».

Уральский авиадиспетчер стал лучшим в России

В канун Нового года сотоялся финал конкурса профессионального мастерства диспетчеров управления воздушным движением ФГУП «Госкорпорация по ОрВД». Он прошел на базе Санкт–Петербургского государственного университета гражданской авиации. Его победителем стал диспетчер филиала «Аэронавигация Урала» Владимир Кузьменко. Призерами конкурса профмастерства диспетчеров УВД стали Евгения Юшкова (филиал «Аэронавигация Северо–Запада», 2–е место) и Артем Улькин (филиал «МЦ АУВД», 3–е место).

Также лауреатами конкурса в отдельных номинациях признаны Ильсия Галимханова («Теоретические знания»; Татаэронавигация), Арсен Кургинян («Практическая работа на диспетчерском тренажере»; Крымаэронавигация), Иван Бызов («Домашнее задание»; Аэронавигация Урала), Михаил Стионов («История гражданской авиации»; Аэронавигация Центральной Волги) и Андрей Долгополов («Выдающееся знание английского языка»; Аэронавигация Севера Сибири).

Николай ИВАШОВ



Над спецвыпуском работали:
сотрудники службы рекламы, маркетинга и выставочной деятельности АО «Издательство Дороги»

Шамиль Байбеков – обозреватель «ТР»
Сергей Лебедкин – верстка

Редакция газеты «Транспорт России» –
rustransport@mail.ru
E–mail: reklama.dorogi@yandex.ru