

亚历山大·涅拉济科先生：

尊敬的各位与会代表，女士们、先生们，我们的同仁们，首先请允许我代表俄联邦航空运输署向各位的到来致以诚挚的问候，感谢论坛主办方邀请我发言，让我有机会向各位介绍俄罗斯以莫斯科航空运输枢纽为例运行机场群的经验。

正如我们所知道的，历史上城市的建设当中，形成发展和巩固居民点的一个最重要的因素和条件之一，始终都是交通干线。在全球化和世界经济化的条件下，俄联邦主体在社会经济发展中的一个首要策略，便是对俄罗斯的各个部门和地区进行集群化的管理。这不仅将有利于某些地区，同时也将有利于整个国家的创新发展，提高经济竞争力。

有关发展运输基础设施的集群政策，在俄联邦 2030 年交通运输发展战略中得以体现。这里所说的运输物流集群包括整套的基础设施和专门从事客货保护跟踪和运输的公司；需要指出的是，运输物流集群应该在一些具备运输潜能的地区进行发展。

集群要根据以下原则进行建设，首先要形成一个集创新、信息、经济组织、技术、人才、法律法规于一体的统一空间，在创新的基础上来完成生产和物流行业的业务流程和技术，协调经济利益和整合互动的原则，由集群参与者和合伙人同负责集群核心建设的领导来签订和执行一些协议合同和分包合同等等。

在对外经济活动管理和维护生产物资的过程中，要形成共同的战略和商业策略，同科研院所、高等院校开展合作，提升从业

人员的资质和专业水平。在商业机构和联邦地区以及市级权力机构之间要采用 PPP 的合作模式，从而组织开展有效的合作。

众所周知，交通运输的一大特征便是要使用多种不同类型的交通工具。因此在世界上多式联运服务就变得越来越普遍。事实上任何一个机场可以说都是一个多式联运中心，因为它至少可以提供两到三种运输服务，包括航运、公路和轨道运输。原则上，发展航空运输枢纽需要具备的基本条件是，要有财务状况稳定、实力雄厚的航空公司为依托，机场的地理位置在对接航线时，要将偏离航线降到最低，将中转的时间降到最低；需要有机场区域具备足够的通行能力，具备顺畅的出行专线，需要较低的航油价格，需要有吸引力的餐饮服务等等。

为了发展国际机场枢纽，机场地面的基础设施应该要保证乘客和货物的有效运转。除此之外，机场地面的基础设施应该被看作是一个统一的技术综合体，对机场基础设施的基本要求可以分成对客运航站楼和货运航站楼的需求。这里需要强调一点，在候机大楼内需要满足部分的需求，改善旅客的中转和货物转运条件，将国内出发大厅和国际出发大厅和其他候机厅联通，为旅客提供更多的便利，节省中转的时间，让旅客可以不出机场就可以办好中转手续。为国际航空公司建立中转候机区，免除便利出入境手续的麻烦，快速办理好中转手续。在机场繁忙的时候，可以在国内、国际出发区变换登机口。

尊敬的同事们，这张幻灯片展示的是俄联邦航空运输枢纽项

目的进展情况，根据联邦目标计划，俄罗斯运输系统发展 2010-2015 下的子项目，民航运输中我们选择了俄罗斯八个联邦区当中的七个，包括联合中央联邦管区的莫斯科市、西北联邦区的圣彼得堡、西伯利亚和哈巴罗夫斯克和符拉迪沃斯托克。

下一张 PPT 当中展示的是莫斯科机场群当中三个机场的基本情况，包括莫斯科航空枢纽的一些基本情况。为了联通机场，我们修建了一些公路干线、立交桥和一些轨道交通，同时还有一些快轨在工作，让这些机场之间可以相互联通，同时也能与市中心联通。

这些铁路系统和公路系统，也在帮助我们缓解莫斯科机场枢纽的一些交通压力，俄罗斯的铁路运输、轨道运输，能够为我们提供快捷便利的运输服务，它们可以保证准时将旅客运达机场，莫斯科地铁环线所有车站都有前往机场的列车，乘坐机场快轨 35-45 分钟就可以达到机场，这为旅客提供了便利，也为机场工作人员和交通运输管理人员提供了便利。

2020 年的时候，莫斯科航空枢纽服务的乘客数量，很有可能就会受到莫斯科航空区域通行能力的限制，为了给莫斯科航空区域减负，现在正在考虑距离莫斯科 90-200 公里的一些区域，修建一些卫星机场。这些卫星机场可以为莫斯科的航空枢纽预期增加的客流提供服务；此外还可以分流一部分莫斯科航空枢纽机场的过境旅客。卫星机场借助快速交通工具与莫斯科市中心衔接，可以保证今后客流增长的服务。

以上就是莫斯科航空集群的大致情况，我想补充一点，目前在大多数国家包括俄罗斯，有对机场附近修建建筑物的规则和要求，为了避免各种事故的发生，我们出台了一系列的文件，以便机场合理利用其周边的地区，来限制周边建筑物的高度。

很遗憾，由于时间限制，我们不能更加深入地来介入这个非常有趣而且有前景的问题，谢谢大家！

<文稿根据现场录音整理，未经本人审核。>

**ЭВОЛЮЦИЯ ГОРОДСКИХ КЛАСТЕРОВ И
МУЛЬТИМОДАЛЬНЫХ
СИСТЕМ РОССИИ.
ПЛАНИРОВАНИЕ МОСКОВСКИХ
АЭРОПОРТОВЫХ «ХАБОВ»**

Слайд - заставка

Добрый день, уважаемые участники Форума! Прежде всего, хотел бы от имени Федерального агентства воздушного транспорта

Министерства транспорта Российской Федерации поприветствовать всех Вас и поблагодарить организаторов Форума за оказанную мне честь и приглашение выступить и рассказать о российском опыте функционирования мульти-аэропортовых систем на примере столичного Московского авиационного узла.

Слайд 1

Как всем нам хорошо известно из истории градостроительства, одним из важнейших градообразующих факторов и условий, при которых происходит активное формирование, развитие и укрупнение населенных пунктов и территорий, всегда является наличие транспортных артерий.

В условиях глобализации и интернационализации мировой экономики ведущей стратегией социально-экономического развития субъектов Российской Федерации (республик, краев, областей, городов

федерального значения, автономных областей и округов) становится **кластерный подход** к управлению отраслями и регионами России, который обеспечивает инновационное развитие и повышение конкурентоспособности экономики как отдельных регионов, так и страны в целом.

Кластерная политика в сфере развития транспортной инфраструктуры нашла отражение в Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года.

При этом транспортно-логистические кластеры включают в себя комплекс инфраструктуры и компаний, специализирующихся на хранении, сопровождении и доставке пассажиров и грузов.

Важно отметить, что транспортно-логистические кластеры развиваются в регионах, имеющих существенный транзитный потенциал.

Слайд 2

Создание кластеров основано на следующих принципах:

- формирование единого инновационного, информационного, организационно-экономического, производственно-технологического, кадрового и нормативно-правового пространства;

- совершенствование производственных и логистических бизнес процессов и технологий на основе инноваций;

- согласование экономических интересов и принципов интегрированного взаимодействия, заключение и выполнение системы договоров, контрактов, субконтрактов, заключаемых участниками и партнерами кластера с лидерами, формирующими ядро кластера;

- формирование общей стратегии и коммерческой политики в сфере внешнеэкономической деятельности, а также при управлении и обслуживании товароматериальных и сопутствующих потоков;

- взаимодействие с научными институтами

и высшими учебными заведениями, повышение квалификации и профессионального уровня персонала;

- применение механизма государственно-частного партнерства и организации эффективного сотрудничества между коммерческими структурами и органами власти федерального, регионального и муниципального уровня.

Слайд 3

Как известно, особенностью любой транспортировки является необходимость и целесообразность использования нескольких различных видов транспорта, в связи с чем в мировой практике все бóльшую популярность приобретают мультимодальные перевозки.

Фактически любой аэропорт является мультимодальным центром, поскольку предлагает как минимум услуги двух-трех видов транспорта – воздушного, автомобильного и железнодорожного.

Как правило, основными факторами развития пассажирских аэропортов-хабов являются:

- сильная базовая авиакомпания с устойчивым финансовым положением;

- географическое расположение аэропорта, позволяющее осуществлять стыковки пассажирских рейсов с минимальным процентом отклонения от маршрута;

- развитая сеть маршрутов, обеспечивающая удобную стыковку рейсов и минимальные затраты по времени и комфорту на пересадку;

- достаточная пропускная способность аэродромной зоны (взлетно-посадочных полос, рулежных дорожек, мест стоянок воздушных судов, а также терминальных комплексов и привокзальной территории;

- удобные пути подъезда к аэропорту;

- потенциал входящего и исходящего туризма;

- привлекательная цена на топливо;

- привлекательные магазины и предприятия общественного питания.

Слайд 4

Для целей развития международных узловых аэропортов наземная инфраструктура аэропортов должна обеспечивать возможность осуществления эффективного трансфера пассажиров и грузов.

Помимо этого, наземную инфраструктуру аэропорта следует рассматривать как единый технологический комплекс.

Основные требования к инфраструктуре аэропортов можно разделить на требования к **пассажирским** и **грузовым** терминалам.

Напомню, что в части пассажирских терминалов выполнение ряда требований обеспечивает необходимый уровень эффективности трансферных и хабовых технологий в аэропорту, а именно:

- объединение зоны внутренних и

международных воздушных линий в одном или взаимосвязанных терминалах, что позволяет обеспечить необходимую скорость и комфорт для авиапассажиров при осуществлении стыковочной пересадки;

- трансферная зона, не требующая выхода в общегородское пространство также позволяет обеспечить необходимую скорость и комфорт для авиапассажиров при осуществлении пересадки;

- трансферная зона «международные-международные» воздушные линии, не требующая пересечения границы для обеспечения комфорта и скорости осуществления пересадок для пассажиров международного транзита;

- обеспечение технической возможности переключения выходов на посадку между режимами «международные» и «внутренние» воздушные линии в зависимости от пиков спроса.

В отношении грузовых терминалов

необходимо учитывать тесную взаимосвязь (точнее, зависимость) грузовых авиаперевозок с пассажирскими. По этой причине, требования к грузовым терминалам аналогичны.

Слайд 5

Уважаемые коллеги!

На следующих слайдах вашему вниманию представлен ход реализации программы создания авиационных хабов в Российской Федерации.

В соответствии с подпрограммой «Гражданская авиация» Федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России на 2010 – 2015 годы» предусматриваются мероприятия по созданию и организации деятельности международных трансферных аэропортов в 7-ми из 8-ми федеральных округах Российской Федерации: в Центральном – в городе Москве (аэропорты Внуково, Домодедово, Шереметьево); Северо-Западном – в городах Санкт-Петербург и

Калининград; в Южном – в городе Ростов-на-Дону; в Приволжском – в Самаре; в Уральском – в городе Екатеринбурге; в Сибирском – в Новосибирске и Красноярске; в Дальневосточном федеральном округе – в городах Хабаровске и Владивостоке.

Слайд 6

Теперь несколько слов о развитии основных аэропортов столичного авиационного узла города Москвы (аэропорты Внуково, Домодедово и Шереметьево).

Развитие аэродромной инфраструктуры аэропортов МАУ реализуется в рамках Федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2012-2020 годы)».

Слайды 7, 8

На следующих слайдах кратко представлены основные данные по трем аэропортам Московской мультиаэропортовой

системы, включая современное состояние аэропортов Московского авиационного узла, основные характеристики аэродромной и терминальной инфраструктуры, пропускной способности, планируемые сроки и показатели реконструкции, доступность автомобильного и железнодорожного транспорта и наличие застройки на приаэропортовой территории.

Внуково

(пауза)

Слайды 9,10

Домодедово

(пауза)

Слайды 11,12

Шереметьево

(пауза)

Слайд 13

На двух следующих слайдах представлены **автомобильные дороги Московского**

авиационного узла. Для связи с аэропортом сооружаются автострады и развязки, в том числе платные обходы федеральных трасс,

Слайд 14

**и комфортабельное скоростное
железнодорожное сообщение.**

Интермодальные пригородные пассажирские перевозки осуществляют «Аэроэкспрессы», связывающие каждый из трех аэропортов Московского авиационного узла (Внуково, Домодедово и Шереметьево) с центром Москвы и метрополитеном.

За 10-летний период работы Аэроэкспрессы стали неотъемлемой частью современной транспортной системы, распределяющей пассажиропотоки Москвы и Московской области, решают острые транспортные и экологические проблемы мегаполиса, в том числе для маломобильных пассажиров.

В условиях загрузки основных

автомагистралей только железнодорожный транспорт обеспечивает удобный и точный по времени способ добраться из центра города до аэропорта. Железнодорожные терминалы, с которых отправляются Аэроэкспрессы, удобно расположены на станциях Кольцевой линии Московского метрополитена.

Время в пути на скоростных электропоездах до аэропортов составляет 35-45 минут, что удобно и для авиапассажиров, и для работников компаний, бизнес которых связан с авиаперевозками и работой на территории аэропортов.

Слайд 15

К 2019-2020 годам количество поступающих на обслуживание пассажиров в аэропорты Московского авиационного узла с большой вероятностью будет ограничено пропускной способностью Московской воздушной зоны.

Для разгрузки Московской воздушной

зоны рассматривается возможность создания «аэропортов-спутников» на удалении 90-200 км от Москвы.

«Аэропорты-спутники» обеспечат обслуживание прогнозируемого увеличения пассажиропотока аэропортов Московского авиационного узла, и кроме того, позволят разгрузить аэропорты Московского авиационного узла от транзитных пассажиров.

Сопряженные с центром Москвы скоростным транспортом, «аэропорты-спутники» позволят обеспечить дальнейший рост пассажиропотока.

Слайд 16 -заставка

Вот таким образом вкратце выглядит структура Московского авиационного кластера.

В заключение добавлю, что в настоящее время в большинстве стран, включая Россию, существуют нормы и требования, которые диктуют зоны ограничения застройки территорий вблизи аэропортов. С целью исключения различных аварийных ситуаций

разрабатываются документы, в т.ч. международные, о возможности использования прилегающих к аэропорту зон, и ограничениях параметров их застройки.

К сожалению, регламент не позволяет детально остановиться подробно на освещении этого интересного и перспективного вопроса.

Спасибо за внимание!