
ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ АЭРОПОРТОВОГО ХОЗЯЙСТВА В СТРАНАХ СОВЕТА СОТРУДНИЧЕСТВА АРАБСКИХ ГОСУДАРСТВ ПЕРСИДСКОГО ЗАЛИВА

Алешин Кирилл Андреевич

ГК «РЕНОВА», Малая Ордынка, 40, Москва, Россия, 115184

Цель: исследование текущей динамики развития транспортной инфраструктуры основных нефтедобывающих стран Ближнего Востока на примере аэропортового хозяйства. *Обсуждение:* автором выявлены ключевые направления дальнейшего развития авиационного сектора в странах исследуемого региона, в частности проекты по созданию городов-аэропортов. Рассмотрено стимулирующее влияние транспортной инфраструктуры региона на уровень диверсификации экономики за счет создания дополнительных рабочих мест и новых точек роста, а также на снижение зависимости национальных экономик от экспорта полезных ископаемых. *Результат:* проведен сравнительный анализ инвестиционной составляющей в формировании аэропортовой инфраструктуры на Ближнем Востоке, в Европе, Азии, Северной Америке и африканских государствах.

Ключевые слова: транспортная инфраструктура, аэропорт, Ближний Восток.

Введение

Текущее десятилетие войдет в историю стран Персидского залива как период самого динамичного развития его транспортной инфраструктуры, когда активно реализовывалось значительное число проектов строительства автомобильных и железных дорог, аэропортов и портов. За последние годы самый активный рост переживал авиационный сегмент.

В последние годы авиационная отрасль региона «летает» на больших высотах, а темпы ее роста измеряются двузначными числами. Для удовлетворения спроса государства регионы заняты реализацией амбициозных планов масштабных инвестиций в свою аэропортовую инфраструктуру.

В странах Залива, занимающих стратегическое положение между Западом и Востоком, по данным Международной организации гражданской авиации (ИКАО), в 2013 г. наблюдался самый бурный рост пассажиропотока, который превысил показатели предыдущего года на рекордные 10,1%.

По этому показателю Ближний Восток оставил позади наиболее динамично развивающийся регион мира – Азиатско-Тихоокеанский регион (7,2% роста). С учетом этих цифр, а также того, что пассажирская загруженность аэропортов стран, входящих в Совет сотрудничества арабских государств Персидского залива, составляет в среднем 92%, а в Саудовской Аравии эта величина достигает 130%, необходимость скорейшего расширения аэропортовой инфраструктуры очевидна.

Самый большой прирост объема обработанных грузов в 2013 г. показал аэропорт Абу-Даби – 24,4%, а Международный аэропорт Дубая обработал на 7,4% больше грузов, чем в 2012 г. При этом следует учесть, что в Дубае рост грузового потока наблюдался и в новом аэропорту – Международном аэропорту Аль-Мактум, являющемся центром большой динамично развивающейся транспортно-логистической свободной экономической зоны «Дубай Ворлд Централ». В целом грузовые обороты аэропортов Ближнего Востока увеличились за год на 5,4%, а для сравнения Азиатско-Тихоокеанского региона – на 0,9%.

Готовясь к резкому скачку пассажиропотока и обрабатываемых грузов, в каждом государстве Совета сегодня имеется в проработке или уже реализуется план развития аэропортовой инфраструктуры.

Ожидается, что до 2035 г. в регионе Персидского залива будет завершено более 30 проектов, инвестиции до 2027 г. составят 69 млрд долл. США, а до 2035 г. – более 100 млрд долл. США. Для сравнения в странах Европы до 2044 г. будут завершены 6 проектов стоимостью 99,6 млрд долл. США, в странах Азии, а именно в КНР, Таиланде, Индии, Сингапуре, Малайзии, Южной Корее и на Тайване до 2030 г. будет завершено 11 проектов стоимостью 50,4 млрд долл. США, в Северной и Южной Америке будут реализованы пять проектов стоимостью 32,2 млрд долл. США, в Северной Африке – два проекта на 20,4 млрд долл. США.

В настоящее время в мире реализуется более 50 проектов общей стоимостью, превышающей 300 млрд долл. США. Таким образом, инвестиции в развитие аэропортовой инфраструктуры шести стран Залива составят свыше 30% общемировых инвестиций в отрасль.

Входящие в Совет государства намерены не только увеличить пропускную способность своих терминалов, но также возвести целые города-аэропорты. Пионером региона на этом направлении стал Дубай, где был построен авиационно-логистический комплекс «Дубай Ворлд Централ».

По экспертным оценкам, к 2015 г. Дубай станет самым загруженным направлением в мире, опередив Лондон. Также ожидается, что к 2020 г. пассажиропоток в аэропортах стран-участниц Совета достигнет 250 млн чел. в год, а основная нагрузка придется на Дубай, Абу-Даби и Доху. К 2025 г. средний ежегодный рост пассажиропотока может составить 7,6%.

Страна	Город	Проект	Реализуемый (р)/ запланированный (з)	Стоимость проекта, млрд долл. США	Срок завершения проекта
ОАЭ	Дубай, «Дубай Ворлд Централ»	Новый аэропорт	Р	8,2	2027
ОАЭ	Международный аэропорт Дубая	Модернизация аэропорта, строительство нового зала ожидания, пассажирского и грузового терминалов	Р	7,8	2020
ОАЭ	Международный аэропорт Абу-Даби	Терминал «Мид-филд»	Р	3,2	2017
Катар	«Хамад Интернешнл»	Новый аэропорт	Р	15,5	2014
Оман	Маскат	Новые терминал и др. работы	Р	5,2	2014
Оман	Салала	Модернизация аэропорта	Р	1,0	2014
Саудовская Аравия	Джидда	Расширение терминала	Р	7,0	2014
Саудовская Аравия	Медина	Новый терминал, реконструкция взлетно-посадочной полосы	Р	2,4	н/д
Саудовская Аравия	Эр-Рияд	Модернизация аэропорта и развитие сопутствующей инфраструктуры	З	2,6	н/д
Саудовская Аравия	Хаиль, Таиф, Джизан, Бурайда и Саака (в общей сложности 22 аэропорта)	Новые аэропорты	Р	5,4	2020
Бахрейн	Манама	Модернизация аэропорта	З	4,7	н/д
Кувейт	Эль-Кувейт	Модернизация и развитие аэропорта	Р	6,0	2016
Итого				69,0	

По данным <http://centreforaviation.com/analysis/inside-the-worlds-biggest-airport-construction-projects-in-201314-147024>; <http://www.airport-technology.com/projects/category/africa-and-the-middle-east/#J>.

ОАЭ

В настоящее время дубайский аэропорт занимает второе место в мире по объемам переработанных грузов. В 2012 г. пассажиропоток в аэропорте достиг 57 млн чел. в год, увеличившись более чем вдвое по сравнению с 2005 г., когда этот показатель был равен 24,8 млн.

В 2008 г. после завершения строительства третьего терминала, который в настоящее время является крупнейшим отдельно стоящим терминалом в мире площадью 1,5 млн кв.м, международный аэропорт Дубая может принимать до 75 млн пассажиров.

В середине 2000-х гг. дальнейшее развитие международного аэропорта Дубая не планировалось. Инвестиции предполагалось направить на строительство и развитие нового аэропорта – «Дубай Ворлд Централ». Однако темпы роста пассажиропотока и грузовых перевозок подтолкнули власти Дубая к корректировке своих планов. В результате было принято решение о последовательной модернизации действующей аэропортовой инфраструктуры при одновременном строительстве новой воздушной гавани.

На первом этапе в международном аэропорту Дубая началось строительство 29 пассажирских выходов для обслуживания аэробусов A380 стоимостью 230 млн долл. США. В декабре 2012 г. компания ALEC завершила сооружение специально спроектированного под эти самолеты зала ожидания 3 (А) площадью 530 тыс. кв. м.

В ходе последующих работ по расширению аэропорта компания Arabtec начала модернизацию второго терминала, что позволит в результате обслуживать до 90 млн чел. в год. Инвестиции в строительство нового зала ожидания, площадь которого составит почти 60 тыс. кв. м, превысят 150 млн долл. США. Одновременно с вводом новых мощностей для обслуживания пассажиров, полным ходом идет и строительство грузового терминала, который в 2018 г. сможет обрабатывать 1,23 млн тонн грузов в год.

На последующем этапе завершится строительство четвертого зала ожидания, будет сдано в эксплуатацию еще 18 выходов. В общей сложности размер инвестиций до 2020 г. в развитие международного аэропорта Дубая составит 7,8 млрд долл. США.

«Дубай Ворлд Централ» (международный аэропорт Аль-Мактум), который в настоящий момент ориентирован преимущественно на обработку грузов, был открыт в октябре 2013 г. Сегодня инфраструктура аэропорта позволяет обрабатывать до 600 тыс. тонн грузов в год.

На территории аэропорта действуют 64 слота для самолетов, современная вышка управления полетным движением, пожарные станции, сервисные службы по техническому обслуживанию, заправочный комплекс и одноуровневый пассажирский терминал площадью 66 тыс. кв. м.

С учетом запланированного роста транзитного пассажиропотока через Дубай в период с 2018 по 2020 г. в ближайшие годы будут проведены работы по созданию мощностей для обслуживания 80 млн пассажиров в год.

В июне 2012 г. власти Абу-Даби, стараясь не отставать от Дубая, заявили о планах по строительству нового терминала в местном международном аэропорте. Для реализации намеченного был заключен контракт на 3 млрд. долл. США с компаниями TAV Construction, CCC (Consolidated Contractors International) и Arabtec Construction.

Открытие здания терминала запланировано на 2017 г. Он сможет принимать свыше 45 млн человек и будет оборудован слотами для 65 воздушных судов, включая аэробусы А380. На территории площадью 27,5 тыс. кв. м разместятся зоны отдыха, гостиница для транзитных пассажиров, а также культурно-исторический музей.

Катар

Полным ходом идет завершение строительства нового международного аэропорта Хамад, который станет одним из самых дорогостоящих транспортных объектов в мире. Расположенный в 4 км западнее от действующего международного аэропорта, новый аэропорт стоимостью 15,5 млрд долларов США раскинется на площади 2200 га и будет одним из крупнейших в мире. Проект предусматривает обслуживание аэробусов А380, а первоначальная величина пассажиропотока составит 12,5 млн человек в год. Ожидается, что в 2015 г. аэропорт сможет ежегодно принимать 50 млн пассажиров, 2 млн тонн грузов и 320 тыс. рейсов.

В аэропорту предусмотрен отдельный терминал для эмира Катара, пассажирский терминал площадью 510 тыс. кв. м с 40 выходами на посадку и один грузовой терминал.

План аэропорта включает 17 км дорог, три специальные развязки, диспетчерскую вышку высотой 85 м и авиационную техническую базу площадью 150 тыс. кв. м. Также предусмотрено введение в эксплуатацию пятизвездочной и трехзвездочной гостиниц для транзитных пассажиров.

Контракт на проектирование, руководство проектом и строительство в 2004 г. получила компания Bechtel. В работе по проектированию пассажирского терминала также участвовало архитектурное бюро НОК, а строительство залов ожидания вели компания TAV Construction и японская Taisei.

Саудовская Аравия

В соответствии со своими планами инвестировать 53,33 млрд долларов в аэропортовую инфраструктуру страны в течение следующих пяти лет власти Королевства дали «зеленый свет» двум основным аэропортовым проектам в Джидде и Медине. Они оба обусловлены растущим числом паломников, посещающих Мекку и Медину во время хаджа.

Построенный в 1981 г., международный аэропорт им. короля Абдул-Азиза, расположенный в 19 км севернее Джидды и названный в честь короля Абдул-Азиза Аль Сауда, является самым загруженным в Саудовской Аравии. Большинство пассажиров прибывает в знаменитый терминал «Хадж» площадью 465 тыс. кв. м, который был спроектирован бангладешским инжене-

ром Фазлуром Рахманом Ханом из компании Skidmore, Owings and Merrill, а реализован под управлением Хорстом Бергером из Geiger Berger Associates.

Проект развития и расширения международного аэропорта им. короля Абдул-Азиза в Джидде, стоимость которого составит 7,2 млрд долл. США, позволит в 2014 г. увеличить годовую пропускную способность аэропорта с 17 до 30 млн чел. Работы по расширению, проводимые группой Saudi Binladin Group, предусматривают строительство терминала площадью 670 тыс. кв. м, 94 слота для обслуживания самолетов, парковки на 8,2 тыс. автомобилей и, как ожидается, самой высокой в мире диспетчерской вышки высотой 133 м. Планируется, что к 2035 году аэропорт сможет ежегодно обслуживать до 80 млн пассажиров.

В рамках частно-государственного партнерства активно идет развитие международного аэропорта им. принца Мухаммеда Ибн Абдель Азиза в Медине. Первый этап проекта стоимостью 1 млрд долл. позволит увеличить годовую пропускную способность аэропорта с 4 до 8 миллионов человек благодаря строительству нового терминала и реконструкции взлетно-посадочной полосы. По завершении проекта общей стоимостью 2,4 млрд долл. США пропускная способность аэропорта увеличится до 12 миллионов пассажиров в год.

Расположенный в Эр-Рияде международный аэропорт им. короля Халида также будет существенно расширен. Стоимость работ по развитию объекта составит 2,6 млрд долл. США.

В соответствии с утвержденным планом будут проведены работы по строительству пятого терминала, что предполагает увеличение пропускной способности с 14 до 25 млн чел. Также власти проводят отбор подрядчиков по проектированию и управлению проектами для расширения третьего и четвертого терминалов. Предварительные проектные работы по развитию и расширению объекта уже закончены.

Власти Саудовской Аравии также инициировали программу стоимостью 5,4 млрд долларов США, предусматривающую модернизацию 22 аэропортов страны и строительство пяти новых к 2020 г. Новые аэропорты планируются к размещению в таких городах, как Хаиль, Таиф, Джизан, Бурайда и Саака.

Оман

В настоящее время Оман занимается расширением своих аэропортов в Маскате и в Салале. Завершение реализации двух проектов позволит увеличить пропускную способность до 12 и 2 млн пассажиров в год соответственно.

Проект стоимостью 5,2 млрд по строительству нового терминала в международном аэропорте Маскат уже близок к завершению. План работ предполагает строительство новой взлетно-посадочной полосы, центра управления гражданской авиацией и диспетчерской вышки. В рамках этой программы в апреле 2009 г. было завершено увеличение площади аэропор-

та на 17 тыс. кв. м, где в том числе разместились точки розничных продаж и 1,8 тыс. кресел для ожидающих вылета пассажиров.

На территории международного аэропорта также ведется строительство нового грузового терминала, расположившегося между двумя параллельными взлетно-посадочными полосами. Новый терминал позволит увеличить мощность по обработке грузов с текущих 100 до 260 тыс. тонн грузов в год на первом этапе с дальнейшим увеличением до 500 тыс. тонн.

Программа модернизации аэропорта Салала стоимостью 1 млрд долл. США также частично реализована: завершены работы по сооружению железобетонных конструкций для пассажирского терминала площадью 65 тыс. кв. м и 57-метровой диспетчерской вышки. Ведутся работы по созданию парковки на 3 тыс. машиномест, в ближайшее время будет построена новая взлетно-посадочная полоса. После расширения грузового терминала в аэропорте Салала здесь будут обрабатываться 100 тыс. тонн грузов в год.

Помимо этого в Омане также реализуются менее значимые проекты строительства четырех новых аэропортов в Адаме, Сохаре, Дукме и Рас Эль Хадде.

Бахрейн

Бахрейн в рамках масштабного плана по созданию города-аэропорта нацелен на реализацию программы модернизации аэровокзала страны, которая будет выполнена в два этапа.

В рамках первого этапа в аэропорте будут проведены ремонтно-технические работы. В дальнейшем на 50% будет увеличена пропускная способность аэропорта для обеспечения соответствия текущим потребностям страны.

В рамках второго этапа десятилетней программы модернизации, стоимость которой оценивается в 4,7 млрд долл. США, планируется строительство нового современного терминала.

Кувейт

До 2016 г. власти страны планируют инвестировать 6,0 млрд долл. США в расширение мощностей своего международного аэропорта.

Текущая пропускная способность пассажирского терминала, построенного в 80-х гг. прошлого века, составляет около 7 млн пассажиров в год и ожидается ее постепенное увеличение до 25 млн к 2025 г.

В ближайшее время начнется реализация проекта увеличения терминала до 710 тыс. кв м, расширение взлетно-посадочной полосы, строительство новой диспетчерской вышки и грузовой зоны.

Вывод

Значительное увеличение объемов деловых и туристических перевозок, транспортировка грузов подстегивает власти государств Залива к расширению аэропортовой инфраструктуры.

В свою очередь, создание новых объектов дает импульс дальнейше-

му росту местных строительных и иных компаний, занятых в реализации крупных проектов. В течение следующих 10 лет, с учетом ввода новых мощностей в эксплуатацию, будет создано более 300 тыс. дополнительных рабочих мест.

Приоритетной же задачей, стоящей перед странами Залива, по-прежнему является дальнейшая диверсификация экономики за счет создания новых точек роста. Меры, принимаемые руководством стран региона, в том числе по привлечению значительных объемов инвестиций, позволят снизить зависимость от добычи и реализации природных ископаемых.

Список источников

1. Алешин К.А. Возобновляемые источники энергии как фактор развития стран Ближнего Востока и Северной Африки. *Современная экономика: проблемы и решения*, 2014, no. 8 (56), с. 16-25.

2. Гоголева Т.Н., Рогатнев Н.С. Динамическая модель инвестиций в высокотехнологичные отрасли в развивающихся странах. *Современная экономика: проблемы и решения*, 2014, no. 7 (55), с. 60-71.

PROSPECTS OF AIRPORT SECTOR IN THE COOPERATION COUNCIL FOR THE ARAB STATES OF THE GULF

Aleshin Kirill Andreevich

Renova Group, Malaya Ordynka, 40, Moscow, Russia, 115184

Purpose: research current trends of the development of transport infrastructure the main oil-producing countries of the Middle East at the example of airport sector. *Discussion:* we identified key areas for further development of the aviation sector in the countries of the region under study, in particular projects to build cities airports. We considered the stimulating effect of the transport infrastructure of the region to the level of diversification of the economy through new growth points, as well as to reduce the national economies dependence on the export of minerals. *Result:* we present a comparative analysis of the investment component in the formation of airport infrastructure in the Middle East, Europe, Asia, North America and African countries.

Keywords: transport infrastructure, airport, the Middle East.

Reference

1. Aleshin K.A. Vozobnovliaemye istochniki energii kak faktor razvitiia stran Blizhnego Vostoka i Severnoi Afriki. *Sovremennaia ekonomika: problemy i resheniia*, 2014, no. 8 (56), pp. 16-25. (In Russ.)
2. Gogoleva T.N., Rogatnev N.S. Dinamicheskaiia model' investitsii v vysokotekhnologichnye otrasli v razvivaiushchikhsia stranakh. *Sovremennaia ekonomika: problemy i resheniia*, 2014, no. 7 (55), pp. 60-71. (In Russ.)