

# ВОЗДУШНЫЙ ТРАНСПОРТ БЛИЖНЕГО ВОСТОКА: ОБРАТНАЯ СТОРОНА УСПЕХА

© 2017 А. ТЫРТОВ

*В статье затрагиваются вопросы развития авиационного сектора аравийских монархий, роль которого в национальных экономиках в последние годы заметно выросла. Отмечены слагаемые этого успеха, позволившие создать авиакомпании и наземную инфраструктуру. Обращается внимание на проблемы, влияющие на дальнейшее развитие авиации региона. Автор показывает невозможность решения проблем отдельным государством и подчеркивает необходимость консолидации усилий в этом направлении всех региональных участников.*

*Ключевые слова: авиация, Персидский залив, управление воздушным движением (УВД), организация воздушного движения (ОрВД)*

## AIR TRANSPORT OF THE MIDDLE EAST: THE REVERSE SIDE OF SUCCESS

*Aleksey A. TYRTOV, Institute of Oriental Studies, RAS (alekt@bk.ru)*

*The article touches upon matters of aviation sector development in Arabian monarchies which role has increased within recent years in the national economics. The author describes success factors that provided for establishment of airlines and ground infrastructures. At the same time the article pays attention to matters having adverse effect on further aviation development in the region. The analysis proves that each separate state is not in position to solve the problem, and the author emphasizes importance of joint efforts of all regional players in this direction.*

*Keywords: aviation, the Persian Gulf, air traffic control (ATC), air traffic management (ATM)*

**Авиационный сектор стран Ближнего Востока за последнее десятилетие превратился в устойчивый стимул развития их экономик. По данным доклада *Air Transport Action Group*, опубликованного в июле 2016 г., вклад воздушного транспорта в ВВП региона в 2014 г. составил \$97 млрд. Согласно прогнозам, к 2034 г. с учетом туристического сектора он вырастет до \$489 млрд [1].**

Авиационные региональные структуры ищут пути решения перегруженности воздушного пространства с целью сохранения ведущих позиций международного авиационного транспортного узла. Вместе с тем совместные проекты приобретают сомнительную перспективу на фоне недавнего разрыва дипломатических отношений, в т.ч. и прекращения авиасообщений между Саудовской Аравией, Объединёнными Арабскими Эмиратами, Бахрейном, рядом других стран, с одной стороны, и Катаром, обвиненным «в поддержке терроризма и угрозе безопасности региона» [2], с другой стороны.

### СЛАГАЕМЫЕ УСПЕХА

Поддерживая развитие отрасли, авиакомпании региона направляют огромные финансовые средства на приобретение новых самолетов. Компания *Boeing*, оценивая перспективы роста авиапарка на

Ближнем Востоке в ближайшие 20 лет, прогнозирует его увеличение с 1370 самолетов в 2015 г. до 3510 самолетов в 2035 г. В их числе будет 1770 широкофюзеляжных воздушных судов разного размера, 1660 - узкофюзеляжных и 80 - региональных самолетов [2].

Ключевые задачи - модернизация старых аэропортов и строительство новых в таких крупных авиационных транспортных узлах, как Дубай, Абу-Даби, Доха, а также в ряде других городов Ближнего Востока.

Именно географическое положение наряду с большой вместимостью дальнемагистральных самолетов дало толчок развитию ближневосточных авиакомпаний. С 1995 по 2014 гг. доля межконтинентальных перевозок в регионе выросла с 50% до почти 80%. А их объем вырос на 11% за последние 20 лет, в то время как объем ближнемагистральных перевозок - лишь на 5% [3]. Это стало возможным и благодаря увеличению транзитного пассажиропотока, доля которого с 2010 до 2015 гг. выросла с 28% до 34% [3], что сопоставимо с долей транзитных перевозок на Ближнем Востоке ведущих североамериканских авиакомпаний.

ТЫРТОВ Алексей Алексеевич, соискатель, Институт востоковедения РАН. РФ. 103031, Москва, ул. Рождественка, 12 (alekt@bk.ru)

Успех ближневосточных авиакомпаний, а именно *Emirates, Etihad Airways, Qatar Airways* и ряда других региональных воздушных перевозчиков, не был бы достигнут без значительных инвестиций и правильно выбранной стратегии их развития: нацеленность на приобретение только современного авиапарка, высокое качество обслуживания пассажиров и конкурентную стоимость билетов. Наряду с глубокой модернизацией наземной инфраструктуры и структур, нацеленных на повышение привлекательности региона для туризма и для бизнеса, эта деятельность авиакомпаний привела к значительному росту пассажиропотока. В 2015 г. международный аэропорт Дубая принял более 70 млн пассажиров [4]. В аэропорту Дохи «Хамад» в 2015 г. число пассажиров превысило 30 млн [5], а в столичном аэропорту ОАЭ Абу-Даби в 2014 г. их число приблизилось к 20 млн человек [6]. И это не предел роста пассажиропотока.

## ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ И ИХ РЕШЕНИЕ

Активное развитие всего авиационного сектора стран Ближнего Востока, в целом, и монархий Персидского залива, в частности, не могло не привести к появлению региональных проблем, связанных с безопасностью полетов. И здесь также - но иным образом - сказываются географические особенности государств региона, в частности, их небольшие размеры. Если учесть разный уровень оснащенности средствами управления воздушным движением (УВД) и немногочисленность маршрутов в небе аравийских монархий, выделенных для гражданской авиации, мы увидим то, что эксперты называют фрагментарностью.

Каждая страна самостоятельно занимается аэронавигационным обеспечением. Интенсивность полетов в небе стран Персидского залива, ограниченное количество воздушных коридоров и быстрый переход пассажирских самолетов из зоны ответственности одной страны в другую создает для наземных служб проблему координации их действий, что, безусловно, влияет на безопасность полетов.

Например, существует только пять коридоров входа и выхода в воздушное пространство из ОАЭ в Оман. Система организации воздушного движения (ОрВД) в Омане может обслужить только 9 самолетов в час. Оманские власти еще в 2014 г. анонсировали модернизацию системы ОрВД, однако из-за финансовых трудностей, вызванных падением цен на нефть, проект пришлось отложить.

У жесткого ограничения маршрутов есть своя

причина. Большая часть воздушного пространства находится под контролем военных, которые не координируют свои действия с гражданскими авиационными властями. В среднем по региону, военные контролируют от 40% до 60% воздушного пространства. В ОАЭ, например, - около 50% [7]. Это при фрагментированном воздушном пространстве и выросшем авиапарке уже приводит к задержкам вылетов и посадок, когда самолеты вынуждены кружить в районе аэродрома в ожидании своей очереди [8].

Первыми, как и следовало ожидать, с проблемой перегруженности воздушного пространства столкнулись авиационные власти ОАЭ (*General Civil Aviation Authority - GCAA*). По оценкам GCAA, с учетом реализации планов увеличения пассажиропотока в национальных аэропортах количество взлетно-посадочных операций (ВПО) к 2030 г. должно увеличиться до 1,62 млн в год [9].

GCAA заказали компании *Airbus Prosky*\* исследование текущего состояния и перспектив развития УВД страны. В результате они получили 53 рекомендации, которые легли в основу «Стратегического плана ОрВД ОАЭ на период 2014-2030 гг.» [10].

В этом документе воздушное пространство ОАЭ впервые было названо «национальным активом». Это т.н. невидимая инфраструктура, которая ранее не воспринималась аналогично наземной инфраструктуре. Изменение отношения к национальному воздушному пространству позволило более точно оценить его потенциальные возможности и направления оптимизации для его дальнейшего использования с целью увеличения пропускной способности и повышения безопасности полетов. Важным аспектом становится тесное сотрудничество гражданских авиационных властей и военных.

Арабские авиационные организации также стали инициировать подобные исследования, понимая, что проблема загруженности воздушного пространства - не только национальная, но и региональная, межгосударственная. В 2015 г. *Arab Civil Aviation Commission (ACAC)* также заказала компании *Airbus Prosky* исследование современных региональных вызовов в сфере УВД и для противостояния им - подготовку рекомендаций по наилучшему использованию потенциальных возможностей. В результате был сформулирован генеральный план обеспечения аэронавигацион-

---

\* Дочерняя структура *Airbus*, занимающаяся разработкой решений по организации воздушного движения - обеспечением полетов и предоставлением услуг (*прим. авт.*).

ных услуг до 2030 г., который включил рекомендации на краткосрочную (2013-2018 гг.) и долгосрочную (2023-2028 гг.) перспективы [11].

Британский холдинг *NATS* - главный поставщик аэронавигационных услуг (АНУ) на территории Великобритании, участвующий в различных проектах по оптимизации УВД в Кувейте, Бахрейне, Катаре и Омане, в свою очередь заказал *Oxford Economics* исследование «Экономический эффект улучшения УВД на Ближнем Востоке» [12].

Это исследование, призванное оценить социально-значимый экономический эффект от улучшения системы УВД, прежде всего, в странах Персидского залива, показало выгоду, которую получают пассажиры («выгода потребителя»), и выгоду, которую получают аэропорты, авиакомпании и поставщики АНУ («выгода производителя»), в случае решения проблемы задержек авиарейсов. Для потребителей она проявится в снижении среднего времени задержки отправления, прибытия и пролета через воздушное пространство стран Ближнего Востока, для производителей - в увеличении количества полетов.

Стоимость этой выгоды для стран Персидского залива, по оценкам *Oxford Economics*, составит \$16,3 млрд за период 2015-2025 гг. При этом 44%, или \$7,2 млрд из общей суммы - это выгода потребителя и 56%, или \$9,1 млрд - выгода производителя.

Подобные расчеты были проведены также для Омана и Катара. В первом случае общая сумма составила \$596 млн, из которой 41% пришелся на пассажиров и 59% - на авиакомпании. Во втором - \$1,5 млрд в пропорции 60% на 40%, соответственно [12].

В октябре 2015 г. консалтинговая компания *Helios* заключила контракт с Советом сотрудничества арабских государств Залива (ССАГЗ) в интересах Аэронавигационного комитета ССАГЗ на проведение подробного исследования и подготовку дорожной карты гармонизации ОрВД в странах сотрудничества.

Рост авиационного сектора в странах аравийских монархий - один из инструментов диверсификации национальных экономик, обеспечивающий растущий вклад в их ВВП, и он требует от властей особого внимания к его поддержанию и развитию. По данным *Oxford Economics*, показанным на примере Дубая, непосредственный вклад авиационного сектора в ВВП Эмирата в 2013 г. составил 9,6%. В 2020 г. его доля будет равняться 12,9%, а в 2030 г. - 14,3%. Совокупный вклад с учетом индуцированного эффекта в 2013 г. составил 16,5% ВВП, в 2020 г. он составит 17,6% и в 2030 г.

- 24,7% [13]. Однако обеспечить такой рост можно, лишь правильно отвечая на возникающие вызовы.

Проведённые исследования показали, что, несмотря на использование современного наземного и бортового аэронавигационного оборудования, управление воздушного движения в странах Персидского залива требует дополнительных мер для повышения его эффективности. Это в большей степени касается координации работы и гармонизации национальных ОрВД. ИКАО и другие авиационные организации разрабатывают и реализуют различные программы, призванные обеспечить повышение эффективности и безопасности полетов по всему миру. В частности, *CANSO*\* еще в 2013 г. разработало стратегический план глобального развития аэронавигационного обслуживания «Видение 2020: поддерживающие стратегии и планы» [14], направленный на трансформацию УВД и создание единого бесшовного воздушного пространства. Это требует принятия как административных, так и технических мер.

Что касается аравийских монархий Персидского залива, то выделяют следующие основные региональные проблемы: фрагментарность воздушного пространства, отсутствие должного взаимодействия между военными и гражданскими авиационными властями, недостаточное сотрудничество национальных аэронавигационных структур, неравноценное оснащение современными средствами УВД и, как следствие, отсутствие гармонизации ОрВД.

## НУЖНЫ СОВМЕСТНЫЕ УСИЛИЯ

Успех авиационной отрасли аравийских монархий - активные закупки самых современных и больших лайнеров, огромные вложения в наземную инфраструктуру - привели к существенному росту пассажирских перевозок в регионе. С точки зрения экономики, это положительный момент, который также дал толчок развитию других направлений бизнеса - туризма и сервисных услуг. В национальных ВПП выросла роль авиационного сектора и связанных с ним отраслей. ОАЭ и Катар стали здесь для соседних стран примером успешного развития авиации.

Между тем, последние несколько лет стали более явственно проявляться проблемы, вызванные бурным ростом авиапарка национальных авиакомпаний. И если увеличение количества пассажиров привело к активной модернизации и стро-

\* *CANSO* (*Civil Air Navigation Services Organization*, англ.) - Организации по аэронавигационному обслуживанию гражданской авиации (*нприм. авт.*).

ительству новых аэропортов, то рост количества авиарейсов создал в воздушном пространстве Персидского залива ситуацию, близкую к коллапсу: задержки вылетов или посадок стали обычным делом.

Как показано в исследовании *Oxford Economics*, бездействие может привести лишь к увеличению продолжительности задержек. Это, в свою очередь, приведет к потере пассажиров и перераспределению авиамаршрутов в пользу более свободного воздушного пространства и, следовательно, к снижению доходов авиакомпаний. А в целом, станет причиной замедления темпов раз-

вития авиационной и связанных с ней отраслей, что может иметь негативные социально-экономические и, возможно, политические последствия.

Проблему перегруженности воздушного пространства не под силу решить одному государству. Требуются совместные усилия всех участников авиационного сообщества, всех государств региона. От того, как быстро смогут договориться государственные структуры и бизнес стран Персидского залива и всего Ближнего Востока, зависят перспективы дальнейшего развития авиационного сектора региона и, соответственно, рост его доли в национальных ВВП.

### Список литературы/ References

1. Aviation: Benefits Beyond Borders // Air Transport Action Group. July 2016 - <http://www.atag.org/our-publications/latest.html>
2. Current Market Outlook 2016-2035 // Boeing. 2016 - [http://www.boeing.com/resources/boeingdotcom/commercial/about-our-market/assets/downloads/cmo\\_print\\_2016\\_final.pdf](http://www.boeing.com/resources/boeingdotcom/commercial/about-our-market/assets/downloads/cmo_print_2016_final.pdf)
3. Global market forecast. Flying by Numbers 2015-2034 // Airbus. 2015 - <http://www.airbus.com/company/market/forecast/>
4. Dubai Airports - <http://www.dubaiairports.ae/corporate/media-centre/fact-sheets/detail/dubai-airports>
5. Hamad International Airport (HIA), Qatar // [airport-technology.com](http://airport-technology.com) - <http://www.airport-technology.com/projects/doha/>
6. UAE airports surpass 100 million passengers for 2014 and Dubai dislodges Heathrow // CAPA Center Aviation. 13.03.2015 - <http://centreforaviation.com/analysis/uae-airports-pass-100-million-passengers-for-2014-209527>
7. Dubai Airshow: Crowded skies may limit airline growth, By Russell Hotten // BBC. 08.11.2015 - <http://www.bbc.com/news/business-34727226>
8. Economic benefits of improvements to Middle East air traffic control // Oxford Economics. August 2015 - <http://www.nats.aero/me/news-events/economic-benefits-of-improvements-to-middle-east-air-traffic-control/>
9. Dubai Airports warns GCC to invest in managing airspace or face worsening congestion Tom Arnold // The National. 31.10.2013 - <http://www.thenational.ae/business/industry-insights/aviation/dubai-airports-warns-gcc-to-invest-in-managing-airspace-or-face-worsening-congestion>
10. UAE Air Traffic Management Strategic Plan 2014-2030 // UAE General Civil Aviation Authority. 12.08.2014 - [https://www.gcaa.gov.ae/en/ePublication/\\_layouts/GCAA/ePublication/DownloadFile.aspx?Un=/en/epublication/admin/Library%20Pdf/Notice%20of%20Proposed%20Amendment%20\(NPA\)/NPA%2017-2014%20UAE%20ATM%20STRATEGIC%20PLAN.pdf](https://www.gcaa.gov.ae/en/ePublication/_layouts/GCAA/ePublication/DownloadFile.aspx?Un=/en/epublication/admin/Library%20Pdf/Notice%20of%20Proposed%20Amendment%20(NPA)/NPA%2017-2014%20UAE%20ATM%20STRATEGIC%20PLAN.pdf)
11. ACAC CNS/ATM Study Update & Master Plan (2015-2030) // Airbus Prosky. 2015 - [http://www.acac.org.ma/programmes/1462810077\\_2.pdf](http://www.acac.org.ma/programmes/1462810077_2.pdf)
12. Economic benefits of improvements to Middle East air traffic control // Oxford Economics. August 2015 - <http://www.nats.aero/me/news-events/economic-benefits-of-improvements-to-middle-east-air-traffic-control/>
13. Oxford Economics 2013-2014 // Dubai Airports. 17.11.2014 - <http://www.dubaiairports.ae/docs/default-source/Publications/oxford-economics-2013-2014.pdf?sfvrsn=6>
14. CANSO Vision 2020. Supporting Strategies and Plans // CANSO. 25.06.2013 - <https://www.canso.org/vision-2020/>