Министерство образования и науки Российской Федерации
федеральное государственное автономное образовательное учреждение
высшего образования
**«НАЦИОНАЛЬНЫЙ ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ
ТОМСКИЙ ПОЛИТЕХНИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ»**

Институт ИСГТ
Направление подготовки Таможенное дело
Кафедра Истории и философии науки итехники

ДИПЛОМНАЯ РАБОТА

Тема работы
Развитие ООО «Аэропорт Томск» в качестве международного транспортного узла

УДК _656.71:339.543 (571.16)
Студент

Группа	ФИО	Подпись	Дата
11912	Семенова О.К.		

Руководитель

Должность	ФИО	Ученая степень, звание	Подпись	Дата
Заведующий кафедрой ИФНТ	Трубникова Н.В.	Доктор исторических наук		

КОНСУЛЬТАНТЫ:

По разделу «Общая характеристика деятельности ООО «Аэропорт Томск»»

Должность	ФИО	Ученая степень, звание	Подпись	Дата
Заведующий кафедрой ИФНТ	Трубникова Н.В.	Доктор исторических наук		

По разделу «Развитие международного терминала ООО «Аэропорт Томск»

Должность	ФИО	Ученая степень, звание	Подпись	Дата
Доцент кафедры ИФНТ	Шараев П.С.	Кандидат исторических наук		

По разделу «Перспективы развития ООО «Аэропорт Томск» в качестве международного транспортного узла»

Должность	ФИО	Ученая степень, звание	Подпись	Дата
Заведующий кафедрой ИФНТ	Трубникова Н.В.	Доктор исторических наук		

ДОПУСТИТЬ К ЗАЩИТЕ:

Зав. кафедрой	ФИО	Ученая степень, звание	Подпись	Дата
Заведующий кафедрой ИФНТ	Трубникова Н.В.	Доктор исторических наук		

Томск – 2016 г.

Планируемые результаты обучения по ООП

Код результата	Результат обучения (выпускник должен быть готов)	Требования ФГОС, критериев и/или заинтересованных сторон
	Профессиональные компетенции	
Р1	Постоянно повышать уровень профессиональных знаний и компетенций, находить, анализировать и применять необходимую информацию для решения профессиональных задач, владеть навыками использования компьютерной техники, информационных технологий и систем, проводить научные исследования, внедрять научные и инновационные методы и проекты в сфере профессиональной деятельности	Требования ФГОС (ОК -5, 6, ПК-4, 5) Требования заинтересованных работодателей: Томская таможня, Томский таможенный пост
Р2	Контролировать соблюдение участниками ВЭД таможенного, валютного законодательства РФ, достоверность классификации товаров, сведений о происхождении товара, установленных запретов и ограничений при таможенных перемещениях, заявленную таможенную стоимость перемещаемых товаров, правильность исчисления, полноты и своевременности уплаты таможенных платежей, пошлин, взимания пени, процентов, задолженности при осуществлении таможенных операций	Требования ФГОС (ПК-7, 10, 11, 14, 15, 16, 17) Требования заинтересованных работодателей: Томская таможня, Томский таможенный пост
Р3	Владеть навыками применения форм, технологий, средств таможенного контроля товаров, эксплуатации соответствующего современного оборудования и приборов; применять правила интерпретации ТН ВЭД, методы определения таможенной стоимости перемещаемых товаров, выявления фальсифицированного и контрафактного товара	Требования ФГОС (ПК-8, 9, 10, 12, 19) Требования заинтересованных работодателей: Томская таможня, Томский таможенный пост
Р4	Применять навыки заполнения и контроля деклараций и др. таможенной документации, использования в таможенном деле информационных технологий, статистических данных, анализа и прогнозирования поступления таможенных поступлений финансово-хозяйственной деятельности участников ВЭД,	Требования ФГОС (ПК-13,14, 37, 38, 41, 44) Требования заинтересованных работодателей: Томская таможня, Томский таможенный пост
Р5	Выявлять и противодействовать административным злоупотреблениям, правонарушениям, и преступлениям в сфере таможенного дела, совершать для этого юридически значимые действия	Требования ФГОС (ПК -23, 24, 25, 27, 28) Требования заинтересованных работодателей: Томская таможня, Томский таможенный пост
Р6	Управлять деятельностью таможенных органов и структур, персоналом в таможенных органах, качеством, результативностью и рисками в области профессиональной деятельности, прогнозировать и планировать личную и коллективную профессиональную деятельность; владеть приемами применения СУР в профессиональной деятельности, понимать место ТО в системе госуправления	Требования ФГОС (ПК- 29 – 33, 20, 36) Требования заинтересованных работодателей: Томская таможня, Томский таможенный пост
Р7	Применять профессиональные знания для организации и содействия внешнеэкономической деятельности государственных органов, предприятий, фирм, связанной с таможенным перемещением и оформлением; информировать и консультировать участников ВЭД в области таможенного дела, состояния и развития российской и мировой экономики, потенциала таможенных территорий	Требования ФГОС (ПК-4,5, 38, 39, 42) Требования заинтересованных работодателей: Томская таможня, Томский таможенный пост

Министерство образования и науки Российской Федерации
федеральное государственное автономное образовательное учреждение
высшего образования
**«НАЦИОНАЛЬНЫЙ ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ
ТОМСКИЙ ПОЛИТЕХНИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ»**

Институт социально гуманитарных технологий
Направление подготовки (специальность): таможенное дело
Кафедра истории и философии науки и техники

УТВЕРЖДАЮ:
Зав. кафедрой
Трубникова Н.В.

_____ _____
(Подпись) (Дата)

ЗАДАНИЕ
на выполнение выпускной квалификационной работы

В форме:

Дипломной работы

(бакалаврской работы, дипломного проекта/работы, магистерской диссертации)

Студенту:

Группа	**ФИО**
11912	Семеновой О.К.

Тема работы:

Развитие ООО «Аэропорт Томск» в качестве международного транспортного узла	
Утверждена приказом директора (дата, номер)	

Срок сдачи студентом выполненной работы:	

ТЕХНИЧЕСКОЕ ЗАДАНИЕ:

Исходные данные к работе	**Объект исследования –** предприятие ООО «Аэропорт Томск»**;** Предмет исследования – развитие международного терминала Томского аэропорта в качестве международного транспортного узла. Целью данной работы является анализ процесса развития ООО «Аэропорт Томск» в качестве международного транспортного узла.

Перечень подлежащих исследованию, проектированию и разработке вопросов	Глава 1. Общая характеристика деятельности ООО «Аэропорт Томск» § 1. Историческая справка о развитии ООО «Аэропорт Томск» § 2. Технические характеристики ООО «Аэропорт Томск» § 3. Показатели деятельности и развития ООО «Аэропорт Томск» за 2013-2015 годы Глава 2. Развитие международного терминала ООО «Аэропорт Томск» § 1. Процесс реконструкции аэровокзального комплекса ООО «Аэропорт Томск» § 2. Создание воздушного пункта пропуска через границу и деятельность таможенного поста в Томском аэропорту § 3. Динамика международных рейсов ООО «Аэропорт Томск» за 2013-2015 годы Глава 3. Перспективы развития ООО «Аэропорт Томск» в качестве международного транспортного узла § 1. Перспективы сотрудничества ООО «Аэропорт Томск» и ООО «Новапорт» § 2. Государственные меры по поддержке развития ООО «Аэропорт Томск» § 3. Тенденции и проблемы развития ООО «Аэропорт Томск»
Консультанты по разделам выпускной квалификационной работы	
Раздел	**Консультант**
1.1. Историческая справка о развитии ООО «Аэропорт Томск»	Трубникова Н.В.
1.2 Технические характеристики ООО «Аэропорт Томск»	Трубникова Н.В.
1.3 Показатели деятельности и развития ООО «Аэропорт Томск» за 2013-2015 годы	Трубникова Н.В.
2.1 Процесс реконструкции аэровокзального комплекса ООО «Аэропорт Томск»	Шараев П.С.
2.2 Создание воздушного пункта пропуска через границу и деятельность таможенного поста в Томском аэропорту	Шараев П.С.
2.3 Динамика международных рейсов ООО «Аэропорт Томск» за 2013-2015 годы	Шараев П.С.

3.1 Перспективы сотрудничества ООО «Аэропорт Томск» и ООО «Новапорт»	Трубникова Н.В.
3.2 Государственные меры по поддержке развития ООО «Аэропорт Томск»	Трубникова Н.В.
3.3 Тенденции и проблемы развития ООО «Аэропорт Томск»	Трубникова Н.В.
Названия разделов, которые должны быть написаны на русском и иностранном языках:	
1.1. Историческая справка о развитии ООО «Аэропорт Томск»	На русском языке
1.2 Технические характеристики ООО «Аэропорт Томск»	На русском языке
1.3 Показатели деятельности и развития ООО «Аэропорт Томск» за 2013-2015 годы	На русском языке
2.1 Процесс реконструкции аэровокзального комплекса ООО «Аэропорт Томск»	На русском языке
2.2 Создание воздушного пункта пропуска через границу и деятельность таможенного поста в Томском аэропорту	На русском языке
2.3 Динамика международных рейсов ООО «Аэропорт Томск» за 2013-2015 годы	На русском языке
3.1 Перспективы сотрудничества ООО «Аэропорт Томск» и ООО «Новапорт»	На русском языке
3.2 Государственные меры по поддержке развития ООО «Аэропорт Томск»	На русском языке
3.3 Тенденции и проблемы развития ООО «Аэропорт Томск»	На русском языке

Дата выдачи задания на выполнение выпускной квалификационной работы по линейному графику	

Задание выдал руководитель:

Должность	ФИО	Ученая степень, звание	Подпись	Дата
Заведующий кафедры ИФНТ	Трубникова Н.В.	Доктор исторических наук		

Задание принял к исполнению студент:

Группа	ФИО	Подпись	Дата
11912	Семенова О.К.		

Рецензия

На выпускную квалификационную работу студентки института социально-гуманитарных технологий специальности «Таможенное дело» Семеновой Ольги Константиновны, выполненную на тему: «Развитие международного терминала ООО «Аэропорт Томск» в качестве международного транспортного узла».

Выпускная квалификационная работа Семёновой О.К. выполнена на актуальную для Томской области на сегодняшний день тему, поскольку развитие ООО «Аэропорт Томск» напрямую влияет на транспортную доступность города Томска и Томской области.

Автором проведен подробный анализ процесса открытия в аэропорту международного пункта пропуска через государственную границу РФ в свете монопольного положения Томского аэропорта в пределах Томского региона.

Семеновой О.К. обработано большое количество нормативно-правовых актов, на высоком теоретическом и методологическом уровне проведен анализ особенностей исторического развития ООО «Аэропорт Томск». Текст в дипломной работе изложен с соблюдением внутренней логики, между главами прослеживается логическая взаимосвязь. Объем выпускной квалификационной работы составляет 69 страниц, среди которых 3 приложения (2 таблицы и 1 график).

Глава первая ВКР посвящена историческому обзору развития ООО «Аэропорт Томск». Подробно проанализированы основные производственные показатели деятельности аэропорта с момента открытия международного терминала.

Вторая глава ВКР посвящена обзору процесса подготовки к открытию международного пункта пропуска через государственную границу. Подробно рассмотрено техническое оснащение пункта таможенного контроля и динамика международных рейсов, выполнявшихся с момента открытия международного терминала.

В третьей главе рассмотрены меры государственной поддержки развития инфраструктуры аэропорта, а также проведён обзор проблем и перспектив развития ООО «Аэропорт Томск».

Автор выпускной квалификационной работы продемонстрировал высокий уровень владения теоретическими положениями по выбранной теме исследования, показал способность формулировать собственную точку зрения. Сформулированные в работе выводы достаточно обоснованы и могут быть использованы в практической деятельности. Существенных недостатков в выпускной квалификационной работе не выявлено.

Выпускная квалификационная работа Семёновой О.К. выполнена полностью в соответствии с предъявляемыми требованиями, рекомендована к защите и заслуживает оценки «отлично».

Рецензент:
Начальник планово-экономического
отдела ООО «Аэропорт Томск» Таушканова Е.А.

Реферат

Выпускная квалификационная работа: 69 стр., 2 табл., 1 график, 24 источника.

Ключевые слова: международный терминал, аэропортовая инфраструктура, воздушный пункт пропуска через Государственную границу, пассажиропоток, пограничный контроль, система двойного коридора, внутренние воздушные линии, международные воздушные линии, федеральный бюджет.

Объектом исследования является предприятие ООО «Аэропорт Томск»

Целью работы является анализ процесса развития ООО «Аэропорт Томск» в качестве международного транспортного узла.

В процессе исследования проводился анализ истории развития Томского аэропорта в условиях открытия в нём международного воздушного пункта пропуска через Государственную границу РФ.

В результате исследования были выявлены проблемы в развитии Томского аэропорта, а также спрогнозированы возможные этапы развития международного терминала посредством открытия новых направлений полётов за рубеж.

Областью применения является сфера транспортного обслуживания, организации и управления перевозками, таможенное дело, производственная деятельность организаций, экономическое планирование.

Значимость работы заключается во всестороннем исследовании процесса открытия и функционирования международного пункта пропуска через Государственную границу РФ с учётом выявления проблем в развитии Томского аэропорта.

В будущем планируется выявление возможности открытия новых направлений международных рейсов в страны СНГ и Европы для установления прочных экономических и научных связей в связи с функционированием в Томске особой экономической зоны технико-внедренческого типа.

Synopsis

Graduation thesis: 69 p., 2 tab., 1 chart, 24 sources.

Keywords: international terminal, airport infrastructure, air checkpoint across the State border, passenger traffic, border control, double corridor system, domestic air lines, international air lines, the Federal budget.

The research object is a company "Tomsk Airport"

The aim of this work is the analysis of the development OOO "Tomsk Airport" as an international transport hub.

In the process of research there is the analysis of the history of development of the Tomsk airport in conditions of opening international air checkpoint across the State border of the Russian Federation.

As a result the study revealed problems in the development of Tomsk airport, and also predicted the possible stages of development of the international terminal by opening new lines of flight abroad.

The field of application is the field of transport services, organization and management of transportation, customs, production activities of enterprises, economic planning.

The significance of the work consist in the comprehensive study of the process of opening and functioning of the international checkpoint through the State border of the Russian Federation taking into account the detection of problems in the development of Tomsk airport.

In the future there are identifying the possibility of opening new directions of international flights to the CIS countries and Europe to establish strong economic and scientific ties in connection with the functioning of the Tomsk special economic zone of technical innovation type.

Определения, обозначения, сокращения, используемые в работе

WGS 84 (англ. World Geodetic System 1984) — всемирная система геодезических параметров Земли 1984 года, в число которых входит система геоцентрических координат.

АМСГ – авиационная метеорологическая станция гражданская

ИАТА (IATA) – Международная ассоциация воздушного транспорта (International Air Transport Association)

ИВПП – искусственная взлётно-посадочная полоса (с искусственным покрытием)

ИКАО (ICAO) – Международная организация гражданской авиации (International Civil Aviation Organization)

МАК – Межгосударственный авиационный комитет

Пассажиропоток – производственный показатель деятельности аэропорта, характеризуемый объёмом перевозок пассажиров, то есть количеством пассажиров, перевозимых рассматриваемым видом транспорта за определённый промежуток времени (час, сутки, месяц, год)

Пропускная способность аэропорта – максимальное число обслуживаемых пассажиров в течение одного часа

СМК – система менеджмента качества

СРД – соединительная рулёжная дорожка

УВД – управление воздушным движением

Оглавление

Введение ……3

1. Общая характеристика деятельности ООО «Аэропорт Томск» ……...8

1.1. Историческая справка о развитии ООО «Аэропорт Томск» ……..8

1.2. Технические характеристики ООО «Аэропорт Томск» ……18

1.3. Показатели деятельности и развития ООО «Аэропорт Томск» за 2013-2015 годы ……21

2. Развитие международного терминала ООО «Аэропорт Томск» ……24

2.1. Процесс реконструкции аэровокзального комплекса ООО «Аэропорт Томск» ……24

2.2. Создание воздушного пункта пропуска через границу и деятельность таможенного поста в Томском аэропорту ……32

2.3. Динамика международных рейсов ООО «Аэропорт Томск» за 2013-2015 годы ……43

3. Перспективы развития ООО «Аэропорт Томск» в качестве международного транспортного узла ……45

3.1. Перспективы сотрудничества ООО «Аэропорт Томск» и ООО «Новапорт» ..45

3.2. Государственные меры по поддержке развития ООО «Аэропорт Томск» …..49

3.3. Тенденции и проблемы развития ООО «Аэропорт Томск»……..57

Заключение ……60

Список использованной литературы и источников……...……62

Приложение……...……67

Введение

Томский аэропорт «Богашёво» — основной действующий международный аэропорт федерального значения Томской области. Деятельность Томского аэропорта как узлового порта региональных авиаперевозок тесно связана с развитием Томской области – функционирование предприятий гражданской авиации обеспечивает территориальную, экономическую и социальную целостность как определенного региона, так и целой страны.

За свою многолетнюю историю томский аэропорт прошел путь от создания аэротехнического кружка до регулярной работы по выполнению различных народнохозяйственных задач. В поле деятельности томских авиаторов входили такие функции как лесоохрана, работа с нефтяниками и газовиками, доставка почты, воздушная «скорая помощь». Создание в 1967 году нового современного аэропорта в Богашево вывело уровень авиаперевозок в Томской области на новый количественный и качественный уровень, связав Томск со многими регионами страны.

Важным этапом в развитии томской авиации стало открытие в 2013 году международного терминала – временного воздушного пункта пропуска через Государственную границу Российской Федерации на период функционирования в Томске особой экономической зоны технико-внедренческого типа. Придание аэропорту статуса международного заложило прочный фундамент для восстановления регулярного прямого сообщения с теми регионами СНГ, которые теперь стали заграницей, например, со Средней Азией, а также для обеспечения необходимого уровня контактов в связи с приданием Томской области статуса технико-внедренческой зоны.

Развитие томского аэропорта играет огромную роль не только для Томской области и пассажиров, но и для сотрудников предприятия — в аэропорту трудоустроена основная часть населения посёлка Аэропорт, на территории которого расположено авиапредприятие, а также многие жители

близлежащих населенных пунктов. Так, в 1990-е годы — сложное и неустойчивое для всей страны время — авиаперевозки сократились в несколько раз, что повлекло за собой сокращение техники, а главное — сотрудников предприятия, квалифицированных, знающих специалистов.

Начавшееся в 2014 году ухудшение экономической обстановки в России, вызванное валютным кризисом, и, как результат, снижение реальных доходов населения нашли свое отражение и в показателях деятельности томского аэропорта — сократилось количество рейсов, уменьшился пассажиропоток, неизбежным было и сокращение кадров на предприятии. Однако, несмотря на экономические трудности, перед аэропортом стоят важные задачи – продолжать принимать пассажиров по высшим стандартам качества, увеличивать пассажиропоток, привлекать новых авиаперевозчиков, открывать новые направления полётов – как в пределах Томской области и России, так и рейсы заграницу, осуществить ремонт искусственной взлетно-посадочной полосы, обеспечить развитие грузоперевозок, а также другие задачи.

Благодаря выгодному географическому расположению Томский аэропорт обслуживает пассажиров не только Томской области, но и из соседних регионов. Таким образом, актуальность исследования заключается в монопольном положении томского авиапредприятия в рамках Томской области — Томский аэропорт является узловым аэропортом региональных авиаперевозок, соединяя такие города, как Сургут, Красноярск, Нижневартовск, Екатеринбург, Иркутск, Барнаул, Абакан и Стрежевой в звездообразной (веерной) сети маршрутов (пассажиры, путешествуя между аэропортами, не связанными прямыми авиарейсами, могут достигнуть пункта назначения, совершив пересадку с одного рейса на другой) между собой, со столицами – Москвой и Санкт-Петербургом, курортными городами – Сочи, Симферополем, Анапой, а также с зарубежными странами – с 2013 года в разное время выполнялись чартерные рейсы в Грецию, Болгарию, Кипр, Турцию, Испанию, Египет, Таиланд, Вьетнам и Казахстан.

Таким образом, целью настоящей работы является анализ процесса развития ООО «Аэропорт Томск» в качестве международного транспортного узла.

Для достижения цели работы были поставлены следующие задачи:

1. Провести исторический обзор создания и развития томского авиапредприятия.

2. Изучить технические характеристики ООО «Аэропорт Томск».

3. Проанализировать темпы развития ООО «Аэропорт Томск» за 2013-2015 годы.

4. Проследить процесс реконструкции аэровокзального комплекса ООО «Аэропорт Томск».

5. Рассмотреть создание пункта воздушного пропуска через границу, а также деятельность таможенного поста в Томском аэропорту.

6. Охарактеризовать динамику международных рейсов ООО «Аэропорт Томск» за 2013-2015 годы.

7. Изучить основы взаимодействия ООО «Аэропорт Томск» и ООО «Новапорт».

8. Рассмотреть государственные меры по поддержке развития ООО «Аэропорт Томск».

9. Выявить тенденции и проблемы развития ООО «Аэропорт Томск».

Объектом исследования является предприятие ООО «Аэропорт Томск».

Предметом исследования выступает развитие международного терминала Томского аэропорта в качестве международного транспортного узла.

Хронологические рамки работы охватывают период с момента образования в 1909 году аэротехнического кружка до настоящего времени.

Географические рамки работы очерчены Томской областью как регионом функционирования Томского аэропорта.

Методологической основой данной выпускной квалификационной работы является изучение и анализ вопросов, затрагиваемых в процессе создания и функционирования воздушного Пункта пропуска через Государственную границу Российской Федерации. Методологическую базу исследования составили общенаучные и специальные приемы и принципы познания, статистический метод, который заключается в анализе данных, а также применяются такие общенаучные приемы и способы познания, как синтез, аналогия, сравнение, индукция и дедукция, и др.

Значительная работа по изучению данной темы была проведена специалистами в области авиации – директором Томского аэропорта с 2006 года по 2012 год Е.Я.Янкилевичем, авиаторами-ветеранами труда в Томском аэропорту, внесшими значительный вклад в изучение истории становления Томского авиапредприятия – заместителем директора ООО «Аэропорт Томск» по вопросам авиационной безопасности М.Ф. Зайцевым, заместителем директора В.Р. Шенделем, помощником директора по вопросам авиационной безопасности А.В. Анджансом, сменным заместителем директора Г.А. Обдаловым, помощником директора по социальным вопросам В.А. Пангиным, а также К.А. Черновым – главным специалистом Архивного управления Томской области.

Данная выпускная квалификационная работа состоит из трёх глав. В первой главе приводится общая характеристика деятельности Томского аэропорта – рассматривается история создания авиапредприятия, основные функции томской авиации в XX веке, факторы, повлиявшие на расширение и развитие Томского аэропорта, далее приводятся технические характеристики ООО «Аэропорт Томск» на сегодняшний день – пассажиропоток, типы принимаемых воздушных судов, характеристики взлётно-посадочной полосы, перечень организаций на территории Томского аэропорта, обеспечивающих его бесперебойную работу. В заключительном пункте первой главы рассматриваются показатели деятельности и развития ООО «Аэропорт Томск» с момента открытия международного терминала в 2013

году по 2015 год – объём пассажиропотока на внутренних и международных авиалиниях, а также объём почтово-грузовых перевозок.

Во второй главе рассматривается процесс открытия в Томском аэропорту воздушного пункта пропуска через Государственную границу Российской Федерации – подробно описан процесс реконструкции аэровокзального комплекса, перечислены контролирующие органы, осуществляющие свою деятельность в международном пункте пропуска, рассмотрены требования к техническому оснащению зоны таможенного контроля, изучены принципы работы системы двойного коридора при прохождении пассажирами таможенного контроля.

В третьей главе рассмотрены меры поддержки Томского аэропорта со стороны ООО «Новапорт» и Администрации Томской области, являющихся его акционерами. Главным образом, проведен анализ финансового участия ООО «Новапорт» и государства в развитии международного терминала Томского аэропорта. Также проведён обзор проблем и перспектив развития Томского аэропорта на сегодняшний день с учётом неблагоприятной экономической обстановки на российском рынке.

1. Общая характеристика деятельности ООО «Аэропорт Томск»

1.1. Историческая справка о развитии ООО «Аэропорт Томск»

История томской авиации началась в 1909 году, когда при Томском технологическом институте был создан аэротехнический кружок под руководством профессора Б.П. Вейнберга. В 1911 году при поддержке главного архитектора города Томска А.М. Лангера и известного купца и мецената Иннокентия Кухтерина у членов кружка появился первый самолёт французской модели «Блерио 11-бис». В процессе занятий в аэротехническом кружке студенты летали, сами строили свои самолёты и планеры. С началом Первой мировой войны многие из них ушли на фронт, став летчиками и механиками[1].

Впервые вопрос о строительстве аэродрома в Томске возник летом 1919 года. На ипподроме планировалось оборудовать посадочную площадку для самолётов Белой армии адмирала Колчака. В 1923 году, после потрясений революции и Гражданской войны, ученики «отца русской авиации» Н.Е. Жуковского, бывшие военные лётчики А.В. Квасников и Г.В. Трапезников воссоздали аэрокружок, ставший после возрождения межвузовским. Целью работы аэрокружка было теоретическое и практическое изучение воздухоплавания, популяризация идей воздухоплавания, прежде всего среди томского студенчества [2] . Планировалось проведение научных и популярных лекций и докладов, выставок, организация работы аэродинамической лаборатории, постройка планеров и самолётов и полёты на них.

В 1920-е и 1930-е годы авиация была таким же символом научного и технического прогресса, каким во второй половине XX века были космонавтика и электроника, а в начале XXI века — информатика и биотехнологии. Развитие авиационной техники было важно для государства

[1] Томское авиапредприятие – 65 лет истории (1945 – 2010)/Составитель К.А,Чернов. – Томск: Изд-во НТЛ, 2010. – 52 с.: ил. – стр. 4.

[2] Томский аэропорт. История в документах и материалах (1910 – 2008 гг.)/Составитель К.А. Чернов. – Томск: Изд-во НТЛ, 2008. – 384 с.: ил. Стр. 18, «Из краткой докладной записки об открытии авиаспециальности при Сибирском Технологическом Институте, 1926 г., г. Томск»

в военном, технологическом, промышленном и научном отношении. Авиация значительно облегчила освоение необъятных просторов Сибири.

В январе 1932 года через Томск был совершен первый рейс из Новосибирска в Колпашево – были перевезены 1 пассажир и 100 кг груза. В феврале 1932 года на том же участке было сделано 4 рейса — полеты осуществлялись на самолете АНТ-9, поставленном на лыжи. В феврале в качестве груза появляется почта: было перевезено 135 кг почтовых грузов[3]. С этого времени через Томск начались регулярные авиационные перевозки. В тот период Томск входил в состав Западно-Сибирского края с центром в Новосибирске, где располагался узловой аэропорт и откуда осуществлялись авиационные перевозки, крайне незначительные по масштабу в то время. Через Томск пролегли авиационные маршруты из Новосибирска в Нарым и Колпашево. Здесь, на посадочной площадке, располагавшейся в районе нынешней улицы Сибирской, а затем за рекой Томь, самолёты дозаправлялись. В основном это были воздушные суда По-2, а также пассажирские П-5, К-9, АИГ-3 (Юнкерс).

В 1933-1934 годах функции томских авиаторов расширились – в Нарымском округе двумя самолётами производилась аэрофотосъемка и патрулирование лесов.

После образования в 1944 году Томской области были незамедлительно приняты шаги к организации авиаотряда, которому подчинились все посадочные площадки, расположенные на территории области. 21 октября 1944 года было издано Решение Томского облисполкома № 104 – в феврале 1945 года посадочная площадка в Томске преобразовалась в аэропорт[4]. Самолётный парк вновь образованного авиаотряда составляли 3 самолёта По-2, которые выполняли функции учебного, связного, санитарного воздушного судна.

[3] Томский аэропорт. История в документах и материалах (1910 – 2008 гг.)/Составитель К.А. Чернов. – Томск: Изд-во НТЛ, 2008. – 384 с.: ил. Стр. 21, «Из книги Л.С. Карум «Авиатранспорт в северных районах Западной Сибири», ноябрь 1933 г., г. Новосибирс»

[4] Томское авиапредприятие – 65 лет истории (1945 – 2010)/Составитель К.А,Чернов. – Томск: Изд-во НТЛ, 2010. – 52 с.: ил. – стр. 14

Между тем в планы освоения области входило как расширение местных воздушных авиалиний, так и связь областного центра с соседними регионами. Учитывая отсутствие дорог на большей части территории области, развитие местных воздушных линий было необходимым для своевременного санитарного и почтового обслуживания отдалённых регионов. В связи с данными обстоятельствами авиапарк быстро рос — уже через год авиазвено было преобразовано в авиаэскадрилью, количество самолётов По-2 составило 12 единиц. Кроме почты и больных самолёты перевозили ответственных партийных и хозяйственных работников при их командировках в районы. Почту пилоты, зачастую не производя посадки, сбрасывали в мешках. В 1946 году был образован 284-ый авиационный отряд «спецприменения и местных воздушных линий» Западно-Сибирского управления Министерства гражданской авиации. В том же 1946 году был образован Томский авиационный отряд №06 Государственного Всесоюзного треста лесной авиации Министерства лесной промышленности, который занимался охраной лесов от пожаров[5].

В результате Томский аэропорт расширился и начал принимать самолёты Ли-2, Юнкерс-52 (трофейные немецкие машины), Ил-12 и Ил-14 (последние брали на борт до 36 пассажиров). Расширилась связь с городами Западной и Восточной Сибири, Урала. В аэропорту была создана соответствующая инфраструктура: аэровокзал, бензохранилище и заправочное оборудование (до этого бензин привозили в 200-литровых бочках, затем заливая его в самолёты вёдрами). Для удобства приобретения билетов в Томске появилось авиационное агентство. Была налажена радиосвязь с аэропортами местных воздушных линий. Лётчики стали получать сведения о погоде по всей трассе полёта.

В 1952 году в Томском аэропорту появились самолёты Ан-2, что подняло уровень перевозок на местных воздушных линиях на новый, более

[5] Томское авиапредприятие – 65 лет истории (1945 – 2010)/Составитель К.А,Чернов. – Томск: Изд-во НТЛ, 2010. – 52 с.: ил. – стр. 14

высокий уровень[6]. Самолёт был оснащён современным по тем временам навигационным оборудованием, включающим радиокомпас и радиосвязь, а также отапливаемой кабиной, дальность полёта составляла свыше тысячи километров, что позволяло без дозаправки добираться в самые отдалённые районы области, а также перевозить до тонны груза или 10-12 пассажиров. Авиатранспорт стал играть важную роль в перевозке грузов и пассажиров, особенно для жителей северных районов области. Особенно актуально это было зимой, когда водный транспорт бездействовал.

Большую роль сыграли томские авиаторы при освоении недр Томского Севера, которое началось с 1950-х годов. Здесь ведущую роль сыграли вертолёты — при обслуживании геолого-разведочных партий гораздо выгоднее было использовать вертолёты, чем оборудовать временные посадочные площадки для самолётов или сбрасывать грузы на парашютах. В 1955-1956 годах томский авиационный отряд получил, одним из первых в стране, 15 вертолётов Ми-1 и 5 вертолётов Ми-4. Томские вертолётчики обслуживали и нефтяников соседней Тюменской области, базируясь в Нижневартовске. Ещё большую роль в освоении томских недр авиация стала играть при внедрении вахтового метода работы среди нефтяников и газовиков. Без авиации этот метод на сибирских просторах был бы просто немыслим.

Быстро росли производственные показатели авиапредприятия. Пассажирооборот с 1946 по 1951 год увеличился в 5 раз (с 476 до 2350 чел.), а с 1951 по 1961 год — в 39 раз, достигнув 91 тыс. человек. Грузооборот вырос с 44 тонн в 1947 году до 4000 тонн в 1961 году.

В 1960-е годы началось интенсивное применение авиации в сельскохозяйственном производстве. За 20 лет обрабатываемые площади сельскохозяйственных культур увеличились более чем в 20 раз (с 10 тыс. до

[6] Томское авиапредприятие – 65 лет истории (1945 – 2010)/Составитель К.А,Чернов. – Томск: Изд-во НТЛ, 2010. – 52 с.: ил. – стр. 14

220 тыс. га). Томские авиаторы обрабатывали поля не только в Томской, но и в Новосибирской области, на Алтае, в Краснодарском крае и Средней Азии.

Однако по-настоящему интенсивное развитие авиации на Томской земле было ещё впереди. В начале 1960-х годов расширение границ Томска поставило вопрос о существовании сразу двух имеющихся в городе аэродромов. В 1962 году в связи с расширением строительства на Иркутском тракте был закрыт аэродром ДОСААФ. В 1960-е же годы районом жилой застройки был выбран Каштак, где располагался Томский городской аэропорт. К тому же увеличившаяся интенсивность полётов и возросшие габариты самолётов заставили принять решение о выносе аэропорта за пределы города. Так, например, аэропорт Каштак не мог принимать самолёты Ан-24, так как имел стеснённые воздушные подходы, являющиеся основным отрицательным фактором для полётов данного типа самолётов[7].

В 1964 году началось строительство нового аэродрома в районе п. Богашево. Выбор нового места определили, прежде всего, отсутствие естественных препятствий для безопасности полётов и проходящая неподалёку железнодорожная магистраль. 6 ноября 1967 года в новом аэропорту приземлился первый Ил-18, совершивший технический (пробный) рейс из Москвы[8]. Это было значительным событием не только для авиаторов, но и для всей области. Областной центр получил аэропорт союзного значения. Теперь авиапассажиры могли из Томска напрямую попасть в Ленинград, Владивосток, Сочи, Симферополь, Алма-Ату, Ташкент и другие города. После реконструкции в 1976 году взлётно-посадочной полосы (удлинения и усиления дополнительным покрытием) с 1977 года Томск стал принимать самолёты Ту-154 и Ту-134, на местных авиалиниях стали применяться новые воздушные суда: пассажирские Ан-24 (с 1972 года) и Як-40, грузовые Ан-26 и Ан-12. Возможность принимать тяжёлые грузовые Ан-

[7] Томское авиапредприятие – 65 лет истории (1945 – 2010)/Составитель К.А,Чернов. – Томск: Изд-во НТЛ, 2010. – 52 с.: ил. – стр. 15

[8] Там же, стр. 27

12 и Ан-22 позволила оперативно доставлять оборудование нефтяникам. С 1972 года аэропорт был переведён на круглосуточную работу.

В 1975 году на линии Томск – Колпашево Ан-2 были заменены на Як-40. Это значительно увеличило число пассажиров и сократило время в пути. Так, если в 1970 году до Стрежевого было отправлено 5304 пассажира, то в 1983 году — уже 49042, если до Колпашево в 1970 году улетело 22678 человек, то в 1983-м — 49633. С развитием аэропорта значительно увеличились производственные фонды Томского авиапредприятия. В 1970 году их стоимость составляла почти 14 миллионов рублей, а в 1984-м — уже почти 40 миллионов. Продолжались работы по открытию новых местных аэропортов. Были построены аэровокзалы в аэропортах Бакчара и Подгорного, открыт новый аэропорт Суйга. Тогда же прошли работы по удлинению и укреплению взлётно-посадочной полосы Томска[9].

Всего к концу 1980-х годов Томский аэропорт связывал жителей города со 153 населёнными пунктами СССР. В это время Томский авиаотряд получил номер 119-й, который сохранился в номере автобусного маршрута, связывающего сегодня аэропорт с городом.

Авиация стала неотъемлемой частью народно-хозяйственного комплекса Томской области. Кроме Томского аэропорта в состав авиапредприятия входило 15 аэропортов местных авиалиний.

В 1961 году была перевезена 221 тысяча пассажиров, а начиная с 1975 года томские авиаторы ежегодно перевозили более полумиллиона пассажиров. В 1985 году общая протяжённость воздушных линий, обслуживаемых самолётами, вылетающими из Томского аэропорта, составила свыше 30 тысяч километров на линиях союзного значения и 1625 километров на местных воздушных линиях. Из Томска выполнялось до ста рейсов на 15 типах самолётов и вертолётов[10]. В среднем за сутки в 1985 году из Томского аэропорта вылетало до 1350 пассажиров, перевозилось 10 тонн

[9] Томское авиапредприятие – 65 лет истории (1945 – 2010)/Составитель К.А.Чернов. – Томск: Изд-во НТЛ, 2010. – 52 с.: ил. – стр. 27

[10] Там же

почты и 30 тонн груза, налет на самолётах составлял 230000 км. В 1990 году было перевезено 770 тыс. пассажиров и 9 тыс. тонн груза.

Как и для большинства высокотехнологичных отраслей, вхождение в рынок в 1990-е годы оказалось обвальным для авиационной отрасли. Томское авиапредприятие не было исключением. Производственные показатели с начала 1990-х годов упали в разы. Закрылась большая часть аэропортов и посадочных площадок местных воздушных линий. Это объясняется рядом объективных причин. Например, расширение сети дорог с твёрдым покрытием сделало нерентабельным эксплуатацию ряда местных аэропортов и привело к их закрытию, как, например, в с. Кожевниково.

Основной причиной обвального падения перевозок послужило снижение промышленного производства, прежде всего в лесной отрасли и сельском хозяйстве, падение доходов у значительной части населения области. Когда в середине 1990-х годов томские авиаторы предлагали для жителей северных районов часть рейсов до областного центра осуществлять бесплатно, идея не получила своего развития, так как месяцами не получавшим зарплату людям было просто не на что покупать товары, изобилие которых появилось на прилавках магазинов.

В 1990-е годы Томское авиапредприятие пережило ряд реорганизаций. Произошло объединение трёх лётных отрядов (Стрежевского, Колпашевского и Томского) в один, что позволило более целенаправленно распределять ресурсы для решения насущных задач[11].

Большое значение для деятельности томских авиаторов в нелёгкий период вхождения в рынок имело понимание областной властью значения авиации для развития региона. Администрацией Томской области совместно с Западно-Сибирским Управлением Гражданской авиации был разработан план финансового оздоровления предприятия. Он включал в себя

[11] Томское авиапредприятие – 65 лет истории (1945 – 2010)/Составитель К.А.Чернов. – Томск: Изд-во НТЛ, 2010. – 52 с.: ил. – стр. 39

необходимые меры по оптимизации работы головного предприятия и его филиалов.

При подготовке празднования 400-летия Томска были проведены значительные мероприятия по реконструкции Томского аэропорта, который является воротами города. Большую работу провели томские авиаторы, готовясь к проведению встречи президента России В.В. Путина и канцлера Германии А. Меркель во время российско-германского саммита в апреле 2006 года – к встрече глав двух государств было реконструировано здание аэровокзала[12].

В 2006-2009 году наблюдался неуклонный рост показателей пассажиропотока и грузооборота, который, однако, оставался ниже, чем в 1967 году, когда был открыт новый аэропорт в Богашево.

В 2006 году основные службы единого авиапредприятия выделились, став самостоятельными юридическими лицами: авиакомпания ООО «Томск Авиа», ООО «Аэропорт Томск» и ряд других организаций[13].

В 2009 году в Томском аэропорту начал работу новый топливозаправочный комплекс «Газпромнефть-Аэро Томск». Создание ТЗК, одного из самых современных топливозаправочных комплексов в России, стало очередным шагом в рамках стратегии развития Томского аэропорта.

Серьёзным событием в жизни Томского аэропорта стало распоряжение Правительства Российской Федерации № 570-р от 14.04.2010 г. об открытии в аэропорту временного пункта пропуска через Госграницу на период функционирования в Томске особой экономической зоны технико-внедренческого типа, которое создало широкие перспективы развития для областного центра и аэропорта, а также повышения благосостояния его работников.

[12] Томский аэропорт. История в документах и материалах (1910 – 2008 гг.)/Составитель К.А. Чернов. – Томск: Изд-во НТЛ, 2008. – 384 с.: ил. Стр. 337, «План строительства, реконструкции, капитального ремонта объектов аэропорта Томск ОАО «Томск-Авиа» на 2006 год, 22 декабря 2005 г.»

[13] Томское авиапредприятие – 65 лет истории (1945 – 2010)/Составитель К.А.Чернов. – Томск: Изд-во НТЛ, 2010. – 52 с.: ил. – стр. 39

К концу 2010 года ООО «Аэропорт Томск» начал подготовку к сертификации по международному стандарту ISO 9001:2008. Как показывает мировой опыт, получение сертификата ISO значительно увеличивает капитализацию предприятия и повышает интерес инвесторов к нему, а также увеличивает привлекательность аэропортов для зарубежных авиакомпаний при формировании ими своих новых маршрутов.

С 21 по 24 декабря 2010 года томский Аэропорт прошел сертификацию, в результате которой подтвердил соответствие внедренной системы менеджмента качества требованиям международного стандарта ISO 9001:2008. Были проверены все процессы и функции ООО «Аэропорт Томск», при этом применялись следующие методы аудита: анализ документации СМК, беседы с руководителями высшего и среднего уровня управления и операционным персоналом, непосредственное наблюдение за процессами и операциями на рабочих местах, состоянием инфраструктуры и производственной средой.

Результатом проведённой коллективом предприятия работы стал сертификат соответствия системы менеджмента качества требованиям международного стандарта ISO 9000:2008, который был вручён ООО «Аэропорт Томск» 9 февраля 2011 года. Томский аэропорт стал седьмым аэропортом в России, который подтвердил соответствие своей СМК международному стандарту ISO 9000:2008. Получение сертификата системы менеджмента качества ISO позволило томскому аэропорту на равных взаимодействовать с авиационными предприятиями мира и удостоверять соответствие уровня обслуживания в нём международным требованиям[14].

В декабре 2012 года Томский аэропорт получил свидетельство №140 о включении во Всероссийский Реестр социально ответственных предприятий и организаций за 2012 год на основании предложения Департамента развития предпринимательства и реального сектора экономики Томской области.

[14] Корпоративная газета «Взлетная полоса», № 1 (5), январь – февраль 2011, статья «Работа проделана на отлично», стр. 3

Участниками данного Реестра являются все организации, компании и учреждения, а так же филиалы, принимающие активное участие в реализации социальных проектов и программ, создающие новые рабочие места для социально незащищенных слоев населения, финансирующие и осуществляющие помощь социально значимым предприятиям, а так же принимающие участие в социальном развитии муниципального образования, субъекта Федерации. Томский аэропорт активно участвует в общественной жизни города и области. К его социальным проектам относятся установка Стелы, посвященной памяти воинов томичей-авиаторов, защищавших Родину в годы Великой Отечественной войны, курирование «Аллеи авиаторов» в Лагерном саду, регулярная организация благотворительных экскурсий, а так же многие другие мероприятия социального значения[15].

Таким образом, проследив историю Томского аэропорта, можно сделать вывод, что этапы становления аэропорта тесно связаны с историей нашего государства – вполне закономерно сменяются и расширяются функции томских авиаторов, растёт пассажиропоток и объём почтово-грузовых перевозок, сменяются типы эксплуатируемых воздушных судов. Кроме того, развитие аэропорта во многом зависит и от развития Томска и Томской области, о чем говорит открытие в Томском аэропорту на период функционирования в Томске особой экономической зоны технико-внедренческого типа временного воздушного пункта пропуска через Государственную границу Российской Федерации.

[15] Официальный сайт ООО «Аэропорт ТОМСК» [Электронный ресурс]: Статья «Аэропорт ТОМСК включен во Всероссийский Реестр социально ответственных предприятий и организаций». URL: http://tomskairport.ru/mediacenter/news/13249/ (Дата обращения 20.05.2016)

1.2. Технические характеристики ООО «Аэропорт Томск»

На сегодняшний день ООО «Аэропорт Томск» — один из наиболее интенсивно развивающихся региональных аэропортов федерального значения. Благодаря выгодному географическому расположению томский аэропорт обслуживает пассажиров не только из Томской области, но и из соседних регионов. Сегодня аэропорт готов принимать пассажиров по высшим стандартам качества — в 2013 году завершилась реконструкция аэровокзального комплекса, а также состоялось открытие пункта пропуска через Государственную границу РФ.

Код Томского аэропорта согласно Международной организации гражданской авиации ИКАО (ICAO – International Civil Aviation Organization) состоит из четырех букв — UNTT (УНТТ). Присвоенный Томскому аэропорту код Международной ассоциации воздушного транспорта ИАТА (IATA – International Air Transport Association) образован тремя символами TOF[16].

Перечень принимаемых воздушных судов томского аэропорта представлен как самолетами отечественного производства, так и воздушными судами-иностранцами — Ан-12,-24,-26, Ан-74 и его модификации, Ан-140 и его модификации, Ан-148-100 и его модификации; Ил-18, Ил-76 и его модификации; Ту-134,-154,-204 и его модификации, Ту-214 и его модификации; Як-40,-42; А-319, А-320 и его модификации, А-321 и его модификации; Б-737(-300, −400, — 500, −700, −800) и их модификации; Б-757-200 и его модификации; Б-767 (-200, −300) и их модификации; ATR-42 и его модификации, ATR-72 и его модификации; CRJ-100/200 и его модификации; RRJ-95 и его модификации; SAAB-2000 и его модификации, SAAB-340 и его модификации; BAe-125-700; Cessna 208B Grand Caravan; Л-

[16] APINFO.RU - русскоязычная база данных гражданских аэропортов всего мира [Электронный ресурс]: Поиск аэропортов по коду ICAO (ИКАО). URL: http://www.apinfo.ru/airports/icao.html (Дата обращения 21.05.2016)

410 и его модификации; Challenger, Glex, Falcon, Gulfstream и их модификации и др. ВС III и IV кл.; вертолеты всех типов[17].

В Томском аэропорту воздушные суда принимает взлётно-посадочная полоса с искусственным покрытием (ИВПП), в качестве материала выступает асфальтобетон. Размеры взлётно-посадочной полосы — 2500х50 м. Общая площадь предприятия составляет 2 578 356 м^2, площадь аэродрома составляет 2 290 298 м^2.

На территории аэровокзального комплекса расположены организации, чья деятельность тесно связана с бесперебойной работой аэропорта – ООО «Аэропорт Томск Сервис», ООО «АВС ТомскАвиа», ООО «Газпромнефть-Аэро Томск», а также представительства авиакомпаний, которые выполняют регулярные рейсы из аэропорта Томск – «S7 Airlines», «Авиакомпания «Турухан», «NordStar», «ORENAIR», «Red Wings», «АЛРОСА», «Авиакомпания «ЮТэйр»[18].

ООО «Аэропорт Томск» входит в реестр социально ответственных предприятий и организаций Томской области, является лауреатом конкурса «100 лучших товаров России» 2013 года в номинации «Услуги для населения» за обслуживание пассажиров и обработку багажа, груза и почты.

ООО «Аэропорт Томск» входит в сетевой аэропортовый проект, реализуемый ООО «Новапорт» (входит в группу AEON Corporation).

Географически аэропорт расположен в 20 км от центра города.

Пропускная способность аэропорта составляет 600 пассажиров в час: 400 человек на внутренних и 200 человек на международных авиалиниях[19].

Томский аэропорт предоставляет пассажирам комплекс услуг, необходимых для того, чтобы сделать путешествие наиболее удобным — в аэровокзальном комплексе расположено кафе, банкоматы, камера хранения, здравпункт, магазины и стойки упаковки багажа, беспроводной интернет по

[17] Официальный сайт ООО «Аэропорт ТОМСК» [Электронный ресурс]: Статья «Общие сведения». URL: http://tomskairport.ru/airport/info/ (Дата обращения 19.05.2016)

[18] Там же

[19] Там же

технологии Wi-Fi во всех залах и помещениях аэровокзала обеспечивает пассажирам возможность всегда оставаться на связи. Также пассажирам доступны залы повышенной комфортности и бесплатная комната матери и ребёнка для пассажиров с детьми до 7 лет, детьми-инвалидами до 14 лет, для женщин на второй половине беременности. Пассажиры томского Аэропорта могут воспользоваться услугами отелей, расположенных рядом с привокзальной площадью.

1.3. Показатели деятельности и развития ООО «Аэропорт Томск» за 2013-2015 годы

Одним из важнейших показателей деятельности и развития аэропорта является его пропускная способность, определяемая как максимальное количество обслуживаемых пассажиров в течение одного часа. До начала функционирования международного терминала пропускная способность Томского аэропорта на внутренних воздушных линиях составляла 400 человек в час. После реконструкции здания аэровокзала, расширения его площади и открытия воздушного грузо-пассажирского Пункта пропуска через Государственную границу Российской Федерации пропускная способность Томского аэропорта возросла до 600 человек в час (400 человек на внутренних и 200 человек на международных авиалиниях).

Масштабы деятельности аэропорта и темпы его развития характеризуются также количеством перевезённых пассажиров, грузов и почты. В данной дипломной работе данные показатели подробно рассматриваются и анализируются в период с 2013 по 2016 год – с начала функционирования международного терминала и по сегодняшний день.

По итогам 2013 года пассажиропоток Томского аэропорта на внутренних авиалиниях составил 445295 человек, и это на 4,4% больше по сравнению с пассажиропотоком 2012 года (426328 человек). После открытия международного терминала пассажиропоток на международных авиалиниях составил 24859 человек. В 2013 году было перевезено 2355 тонн груза и почты, данный показатель на 1,7% больше, чем объем перевезенных груза и почты в 2012 году (2 316 тонн).

Увеличение пассажиропотока в 2013 году обеспечено повышением спроса на воздушные перевозки на всех существующих направлениях из города Томска, а также регулярным выполнением с июня по сентябрь 2013 года рейсов Томск-Сочи авиакомпании «Оренбургские авиалинии» и Томск-Анапа авиакомпании «Алроса».

В 2014 году пассажиропоток Томского аэропорта возрос на 14,3 % по сравнению с аналогичным показателем 2013 года – в 2014 году было перевезено 537253 пассажира. Количество пассажиров на внутренних авиалиниях составило 471 857 человек (рост данного показателя выражается в увеличении пассажиропотока на 6,1%), на международных – 65 396 человек, данный показатель на 63% больше, чем пассажиропоток на международных рейсах в 2013 году[20]. Такой существенный рост данного показателя обусловлен тем, что открытие международного терминала состоялось только в мае 2013 года, тогда как в 2014 году в расчёт берутся все 12 месяцев, во время которых регулярно выполнялись рейсы заграницу. Общий объем грузовых и почтовых перевозок составил 2357 тонн, что лишь на 2 тонны больше аналогичного показателя 2013 года.

В 2015 году пассажиропоток Томского аэропорта составил 510974 человек, данный показатель снизился на 4,9%. На внутренних воздушных линиях зафиксирован рост пассажиропотока на 0,7% – до 475099 человек, в то время как на международных линиях пассажиропоток снизился на 45% – до 35875 тыс. человек. Резкое снижение пассажиропотока на международных рейсах обусловлено объективными общеэкономическими причинами: рост курсов иностранных валют спровоцировал падение популярности поездок заграницу. Общий объем грузовых и почтовых перевозок снизился на 14,6% и остановился на отметке 2012 тонн. Динамика данных производственных показателей аэропорта также обусловлена падением активности в экономических процессах[21].

Таким образом, проследив динамику основных производственных показателей деятельности Томского аэропорта в 2013-2015 гг., можно сделать вывод, что неблагоприятная экономическая обстановка послужила

[20] Официальный сайт ООО «Аэропорт ТОМСК» [Электронный ресурс]: Статья «Пассажиропоток 2014. Итоги». URL: http://tomskairport.ru/mediacenter/news/13545/ (Дата обращения 22.05.2016)

[21] Официальный сайт ООО «Аэропорт ТОМСК» [Электронный ресурс]: Статья «Пассажиропоток 2015. Итоги года». URL: http://tomskairport.ru/mediacenter/news/69469/ (Дата обращения 22.05.2016)

препятствием закономерному увеличению объёмов пассажирских, почтовых и грузовых перевозок (см. Приложение 1).

2. Развитие международного терминала ООО «Аэропорт Томск»

2.1 Процесс реконструкции аэровокзального комплекса ООО «Аэропорт Томск»

Открытие международного пункта пропуска через Государственную границу Российской Федерации требовало существенного увеличения производственных площадей Томского аэропорта в целях организации бесперебойной работы всех служб аэропорта и контролирующих органов при обслуживании внутренних и международных рейсов, увеличения пропускной способности аэропорта, а также для обеспечения надлежащего уровня безопасности.

Проект реконструкции объектов аэропорта состоял из трёх пусковых комплексов. Первый комплекс включал в себя аэровокзал и прилегающую к нему парковку. Второй — офисно-административное здание, территорию парковки и сквер авиагородка. Третий представлял собой многофункциональный комплекс, который включал в себя гостиницу, магазины, ресторан, помещение для проведения выставок и т. д. Первостепенными задачами являлись расширение площадей для обслуживания пассажиров на внутренних воздушных линиях, введение в действие международного сектора и решение проблемы с помещениями для выдачи багажа[22].

Распоряжение Правительства Российской Федерации № 570-р от 14.04.2010 г. об открытии в аэропорту пункта пропуска через Госграницу стало первым шагом в серьёзной и напряжённой работе на пути к открытию международного пункта пропуска через государственную границу в аэропорту Томск. Следующим шагом стал, собственно, сам пункт пропуска, который было решено разместить в здании аэровокзала. В связи с этим одной из главных задач развития авиапредприятия стала реконструкция и расширение аэровокзального комплекса с увеличением его общей площади

[22] Корпоративная газета «Взлетная полоса», № 1 (5), январь – февраль 2011, статья «Воздушная гавань преобразится», стр. 7

практически в два раза. Расширение аэровокзала было запланировано не только с целью размещения пункта пропуска через государственную границу, но и с целью совершенствования технологии обслуживания авиапассажиров на внутренних рейсах, увеличения пропускной способности аэропорта, а также получения дополнительных коммерческих площадей. По состоянию на 2010 год площадь аэровокзала составляла 3800 м^2. По предварительным расчетам, выполненным институтом «Красаэропроект», для функционирования подразделений, осуществляющих различные виды контроля, в аэровокзале было необходимо ещё 2 557 м^2 площадей. Кроме этого, ещё 1000 м^2 требовалось для размещения подразделений вне аэровокзала[23].

История реконструкции аэровокзала начинается с 2004 года, когда очень динамично было отреставрировано здание аэровокзала к 400-летию Томска. Но к 2010 году существующий комплекс уже не удовлетворял запросам времени. Это было связано и с тем, что каждый год увеличивалось количество перевозимых пассажиров (например, в 2010 году рост составил 32% по отношению к предыдущему году), и с тем, что в апреле 2010 года аэропорт приобрел статус международного. Первым делом Федеральным агентством по обустройству государственной границы «Росграница» были получены технические требования от всех контрольных органов, которые будут размещены в пункте пропуска, проведены необходимые инженерные изыскания, собрано множество других исходных данных и согласований — результатом данных работ стала разработка проекта реконструкции аэровокзала. Финансирование проектно-изыскательных работ взяла на себя администрация Томской области. Разработчиком проекта был выбран давнишний партнёр томского аэропорта — Красноярский институт Красаэропроект, который выдал готовый проект к концу ноября 2010 года[24]. После проведения государственной экспертизы проекта на основе конкурса

[23] Корпоративная газета «Взлетная полоса», № 1 (1), июнь 2010, статья «За границу – прямым путем», стр. 3
[24] Корпоративная газета «Взлетная полоса», № 3 (3), октябрь 2010, статья «Знаковый проект», стр. 4

была определена генеральная подрядная организация, которая должна выполнить строительно-монтажные работы и смонтировать оборудование, необходимое для обслуживания внутренних авиаперевозок – этой организацией стало ОАО «ТДСК». После завершения в мае 2013 года всех работ и приемки их государственной приемочной комиссией Федеральное агентство «Росграница» своим приказом открыло пункт пропуска. Новый терминал с пунктом пропуска через государственную границу был построен в течение трех лет. В результате реконструкции в аэровокзале появилось современное оборудование, особое внимание было уделено техническому оснащению международного терминала. Была решена проблема с помещениями для выдачи багажа – в здании аэровокзала появились просторное багажное отделение, а также комфортные зоны отдыха, удобный зал ожидания и теплые накопители для прошедших предполётный досмотр пассажиров.

История строительства административного здания началась ещё в начале 90-х годов — в то время в нём планировали разместить лётные отряды с блоком управления воздушным движением (УВД), но с 1993 года по 2008 год стройка стояла в законсервированном виде. Для принятия решения о продолжении строительства административного здания были приглашены ученые ТГАСУ, которые провели полное визуальное и инструментальное обследование состояния смонтированных конструкций, оснований и фундаментов. По их рекомендации с помощью подрядной организации ООО «Строительно-монтажное Управление - 9» (СМУ-9) были проведены все работы по усилению существовавших на тот момент конструкций, и объект был подготовлен для продолжения строительных работ[25]. В связи с тем, что проект, по которому начиналось строительство, устарел, а назначение здания поменялось, возникла необходимость в корректировке проекта. Осенью 2010 года откорректированный проект

[25] Корпоративная газета «Взлетная полоса», № 3 (3), октябрь 2010, статья «Знаковый проект», стр. 4

прошёл государственную экспертизу, после завершения которой и получения разрешения на строительство строительные работы были продолжены.

Строительство административного здания было завершено в апреле 2013 года. В новом здании были размещены собственные офисные помещения, штурманская служба, Авиационная метеорологическая станция гражданская (АМСГ), ресторан с видом на лётное поле и небольшая современная гостиница. Кроме того, было принято решение большие площади отвести под бизнес-терминал и зал официальных лиц и делегаций – таким образом вынести их из аэровокзала. Два верхних этажа с вышкой командно-диспетчерского пункта предназначены для Томского центра УВД, который участвовал в строительстве на долевых началах. Ещё одним дольщиком выступила подрядная организация СМУ-9, которая построила за свой счет два этажа. Один этаж отвели для офисных помещений государственных учреждений, осуществляющих контрольные функции в международном пункте пропуска. Финансирование строительства осуществлялось дольщиками пропорционально занимаемым площадям, причем основная часть доли аэропорта на тот момент была погашена стоимостью незавершенного строительства и другими понесенными затратами[26].

С реконструкцией аэровокзала и открытием в нём международного пункта пропуска была неразрывно связана необходимость реконструкции привокзальной площади. Более жесткие требования к организации зон безопасности в международных аэропортах заставили аэропорт не только увеличить эти территории, но и ограничить возможность въезда автомобильного транспорта со стороны авиагородка, который вплотную прилегает к привокзальной площади. По мере увеличения количества авиарейсов возрастает количество автотранспорта на привокзальной площади, поэтому для увеличения количества парковочных мест к лету 2011 года было завершено расширение привокзальной площади — строители

[26] Корпоративная газета «Взлетная полоса», № 3 (3), октябрь 2010, статья «Знаковый проект», стр. 4

заасфальтировали территорию и произвели разметку парковочных мест. С реконструкции этого объекта начали по двум причинам — первая связана с тем, что каждый год пассажиропоток Томского аэропорта неуклонно рос. Вторая — с тем, что во всех аэропортах страны усилились меры безопасности после трагедии в Домодедово[27].

В ноябре 2015 года для повышения уровня транспортной безопасности и регулирования транспортных потоков на въезде на привокзальную площадь Томского аэропорта было установлено современное парковочное оборудование – въезд и выезд транспортных средств стал осуществляться с помощью электронных парковочных карт, получаемых в автоматических стойках. Новый парковочный комплекс оборудован системой видеонаблюдения с возможностью хранения и воспроизведения фиксируемой информации[28].

Чтобы увеличить привокзальную площадь и выполнить требования, предъявляемые к безопасности (выдержать расстояние в 50 м от аэровокзала), была значительно уменьшена центральная клумба, ранее располагавшаяся по центру привокзальной площади, которая являлась местом отдыха жителей авиагородка и пассажиров аэропорта. Решая эту проблему, строители начали обустраивать небольшой сквер рядом с привокзальной площадью, в котором 6 мая 2011 года состоялось торжественное открытие стелы, посвященной памяти воинов-авиаторов и всех защитников Отечества, погибших в годы Великой Отечественной войны.

6 июля 2011 года Томскому аэропорту был выдан сертификат № 099 А-М, подтверждающий соответствие его аэродрома сертификационным требованиям «Норм годности к эксплуатации гражданских аэродромов». На протяжении более 10 лет администрацией аэропорта при огромном

[27] Теракт в аэропорту Домодедово — взрыв, осуществлённый террористом-смертником в московском аэропорту Домодедово в зале международных прилётов 24 января 2011 года

[28] Официальный сайт ООО «Аэропорт ТОМСК» [Электронный ресурс]: Статья «В Аэропорту ТОМСК установлена автоматизированная парковочная система» URL: http://tomskairport.ru/mediacenter/news/68324/ (Дата обращения 19.05.2016)

содействии Администрации Томской области проводилась работа по допуску Томского аэропорта к международным полетам. Такой допуск осуществляется специальным распоряжением Правительства Российской Федерации. Получение международного сертификата Межгосударственного авиационного комитета (МАК) являлось одним из условий для издания постановления Правительства[29].

В 2010 году после подачи заявки на проведение работ по сертификации в аэропорт была направлена группа специалистов в составе шести человек Комиссии по сертификации аэродромов и оборудования МАК, которая в период с 8 по 11 февраля провела объёмную и кропотливую работу по проверке соответствия нормативным требованиям радиотехнического, светосигнального, метеорологического, аварийно-спасательного оборудования, а также систем электропитания Томского аэропорта. Была произведена комплексная оценка состояния покрытий аэродрома, его несущей способности (способности покрытия в течение заданного срока службы воспринимать максимальную по величине нагрузку, создаваемую воздушными судами), а также влияния расположенных на приаэродромной территории высотных препятствий на обеспечение безопасного взлёта и посадки воздушных судов.

По итогам проверки эксперты выдали акт с замечаниями, которые необходимо было устранить для получения положительного заключения Комиссии. Аэропорту потребовался практически один год, чтобы ликвидировать все обнаруженные в ходе проверки недостатки. За это время была сделана огромная работа: выполнена корректировка установки неуправляемых аэродромных знаков, а также в соответствии с ней были заменены знаки местоположения, схода с полосы, выхода на магистральную рулёжную дорожку, проведен комплекс топографо-геодезических работ по съемке аэронавигационных ориентиров и препятствий аэродрома в системе

[29] Корпоративная газета «Взлетная полоса», № 4 (8), август 2011, статья «Аэродром к международным полетам пригоден!», стр. 3

координат WGS-84 (ПЗ — 90.12), изменена дневная маркировка на ИВПП, построен проезд на перрон для пожарных автомобилей.

В рамках проведенных геодезических работ были получены новые данные по магнитному склонению (угол между географическим и магнитным меридианами в точке земной поверхности) на аэродроме. С изменением величины магнитного склонения изменился магнитный курс посадки на ИВПП, что в свою очередь потребовало переработку большого количества документов, в том числе Инструкции по производству полётов в районе аэродрома Томск (Богашево).

После устранения всех выявленных недостатков в конце июня 2011 года была проведена повторная экспертная проверка той же группой специалистов Комиссии по сертификации аэродромов и оборудования МАК. На основании положительных результатов работы по оценке годности аэродрома к эксплуатации было принято решение о выдаче международного сертификата аэродрому Томского аэропорта.

7 июля 2011 года из Межгосударственного авиационного комитета поступило информационное письмо о выдаче 06.07.2011 сертификата № 099 А-М аэродрома Томского аэропорта со сроком действия до июня 2016 года. Он удостоверяет, что аэродром соответствует сертификационным требованиям «Норм годности к эксплуатации гражданских аэродромов» и пригоден для международных полётов. Также сертификат гарантирует авиакомпаниям, выполняющим рейсы в Томск, готовность к приему их авиалайнеров в соответствии с требованиями, отвечающими международным стандартам[30].

Несмотря на получение Томским аэропортом сертификата соответствия его аэродрома сертификационным требованиям, взлётно-посадочная полоса и перрон требуют серьёзной реконструкции – состояние патрульной дороги и периметрового ограждения с техническими средствами

[30] Корпоративная газета «Взлетная полоса», № 4 (8), август 2011, статья «Аэродром к международным полетам пригоден!», стр. 3

охраны давно является неисчерпаемым источником поводов для замечаний со стороны ремонтно-хозяйственной службы, службы авиационной безопасности и контролирующих органов. Однако вопрос финансирования работ по реконструкции взлётно-посадочной полосы на данный момент остается открытым.

Подводя итог, можно сделать вывод, что в результате реконструкции аэровокзального комплекса были оборудованы новые помещения для обслуживания на высшем уровне прибывающих и убывающих пассажиров, построены новые производственные площади для функционирования контрольных органов, организаций, служб и подразделений аэропорта, чья деятельность необходима для бесперебойного обслуживания рейсов, в результате расширения привокзальной площади и введения в действие автоматизированной системы парковки была решена проблема транспортной безопасности аэропорта.

2.2. Создание воздушного пункта пропуска через границу и деятельность таможенного поста в Томском аэропорту

С момента придания Томскому аэропорту статуса международного между администрацией аэропорта и контролирующими органами, осуществляющими свою деятельность в международном терминале, осуществлялось непрерывное взаимодействие, связанное с подготовкой к открытию воздушного международного пункта пропуска через Государственную Границу Российской Федерации.

В августе 2010 года с целью разработки проекта «Международный Аэропорт «Томск» в Томском аэропорту состоялось совещание, на котором присутствовали все представители федеральных структур, уполномоченных осуществлять контрольные функции в воздушном пункте пропуска через государственную границу Российской Федерации, а также главные специалисты ООО «Красаэропроект» – предприятия, занимающегося проектированием объектов любой сложности – комплексов аэропортов, а также общественных и жилых зданий. В рамках совещания были разработаны технические требования к проектированию международного воздушного пункта пропуска и порядок взаимодействия контрольных органов, аэропорта и проектных организаций[31].

15 декабря 2010 года состоялся первый пробный международный рейс из Томского аэропорта в Париж, выполненный авиакомпанией «Газпромавиа». В процессе подготовки к рейсу отрабатывалось взаимодействие между службами аэропорта, пограничными службами и другими контролирующими органами, которые будут осуществлять свою деятельность в международном терминале. При этом для оформления первого заграничного рейса в Томск приезжали пограничники из Новосибирска[32].

---

[31] Официальный сайт ООО «Аэропорт ТОМСК» [Электронный ресурс]. Статья «Совещание в аэропорту Томск». URL: http://tomskairport.ru/mediacenter/news/13063/. (Дата обращения 22.05.2016)

[32] Официальный сайт ООО «Аэропорт ТОМСК» [Электронный ресурс]. Статья «Первый международный». URL: http://tomskairport.ru/mediacenter/news/13078/. (Дата обращения 22.05.2016)

16 февраля 2012 года в Администрации Томской области состоялось совещание, организованное Федеральным агентством по обустройству Государственной границы РФ (Росграница), основной темой обсуждения являлись вопросы строительства, обустройства и финансирования работ по техническому оснащению Пункта пропуска через Государственную границу РФ в Томском аэропорту. В совещании приняли участие представители Федеральной таможенной службы, Пограничной службы ФСБ России, Управления федеральной службы по ветеринарному и фитосанитарному надзору, УФСБ России по Томской области, Томского аэропорта и Администрации Томской области.

В рамках совещания директор ООО «Аэропорт ТОМСК» рассказал о ходе реконструкции аэровокзального комплекса, а также участниками обсуждения был установлен перечень мероприятий по дальнейшему проектированию, строительству и оснащению воздушного Пункта пропуска, установлены сроки реализации данных работ [33]. Срок ввода объекта в эксплуатацию и открытия пункта пропуска был запланирован на 4-ый квартал 2012 года, однако фактическое открытие международного пункта пропуска состоялось лишь в апреле 2013 года – после завершения реконструкции аэровокзального комплекса и строительства нового административного здания.

По окончании ремонтно-строительных работ в аэровокзальном комплексе 12 апреля в томском аэропорту состоялось совещание по вопросам подготовки к межведомственной комиссии и открытия воздушного пункта пропуска через государственную границу РФ. Председателем совещания выступил начальник Управления капитального строительства и эксплуатации Федерального агентства по обустройству государственной границы РФ, также в совещании приняли участие заместитель начальника отдела администрирования паспортизации пунктов пропуска Росграницы, начальник

[33] Официальный сайт ООО «Аэропорт ТОМСК». [Электронный ресурс]. Статья «Росграница подтверждает». URL: http://tomskairport.ru/mediacenter/news/13143/ (Дата обращения 21.05.2016)

отдела администрирования, паспортизации и мониторинга пунктов пропуска Сибирского Территориального Управления Росграницы, Главный федеральный инспектор Томской области, представители Администрации Томской области, государственных контрольных органов, Новосибирского филиала Федерального Государственного Казенного Учреждения «Росгранстрой» и администрации аэропорта.

В ходе заседания администрация аэропорта проинформировала участников о получении разрешения на ввод в эксплуатацию реконструированного здания аэровокзала и готовности авиакомпаний и туроператоров к организации и обслуживанию заграничных рейсов. Представители ряда государственных контрольных органов выразили готовность начать свою работу в воздушном пункте пропуска. При этом пограничное управление Федеральной Службы Безопасности и Федеральная Таможенная Служба указали на недостаточную степень готовности технического оснащения воздушного пункта пропуска через границу.

Также на межведомственном совещании была рассмотрена возможность проведения заседания межведомственной комиссии по проверке соответствия пункта пропуска требованиям законодательства РФ и установлена дата его проведения – 19 апреля 2013 года. Далее в случае подписания всеми членами межведомственной комиссии акта комиссии, Росграница проводит мероприятия по изданию нормативно-правового акта, регламентирующего открытие воздушного пункта пропуска через границу РФ.

Кроме того, в результате совещания было принято решение о проработке администрацией аэропорта совместно с Сибирским Территориальным Управлением Росграницы вопроса по установлению пределов воздушного пункта пропуска. Федеральному Государственному Казенному Учреждению «Росгранстрой» было рекомендовано определить порядок и сроки передачи установленного оборудования на учет государственным контрольным органам.

19 апреля 2013 года в Томском аэропорту состоялось заседание Межведомственной комиссии по вопросам технического перевооружения и проверке соответствия воздушного пункта пропуска через Государственную границу РФ всем нормативным требованиям законодательства РФ. Комиссия была организована Федеральным агентством по обустройству Государственной границы РФ, в ее состав вошли представители государственных органов, которые будут осуществлять контроль в пункте пропуска: сотрудники Пограничной службы ФСБ России, Федеральной таможенной службы, Роспотребнадзора и Россельхознадзора. В процессе обсуждения все участники мероприятия высоко оценили готовность инфраструктуры Томского аэропорта, предназначенной для воздушного пункта пропуска, а также техническую оснащенность помещений международного терминала. В результате совещания был подписан акт комиссии, после чего началась процедура подготовки к изданию и регистрации нормативно-правового акта (приказа Росграницы) об открытии международного пункта пропуска через Государственную границу РФ в томском аэропорту[34].

30 апреля 2013 года был издан Приказ Росграницы N 112-ОД «Об открытии воздушного грузо-пассажирского временного многостороннего пункта пропуска через государственную границу Российской Федерации в международном аэропорту Томск (Богашево)»[35].

В Приложении к данному Приказу указаны пределы воздушного пункта пропуска (с указанием широты и долготы конкретных географических точек), а именно:

[34] Официальный сайт Федерального агентства по обустройству Государственной границы Российской Федерации. [Электронный ресурс]. Статья «Рассмотрены вопросы подготовки к МВК в воздушном пункте пропуска Томск (Богашево) URL: http://www.rosgranitsa.ru/ru/agency/to/sibtu/news/6103 (Дата обращения 21.05.2016)

[35] Приказ Росграницы от 30.04.2013 N 112-ОД «Об открытии воздушного грузо-пассажирского временного многостороннего пункта пропуска через государственную границу Российской Федерации в международном аэропорту Томск (Богашево)» [Электронный ресурс]. URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_146311/ (Дата обращения 20.05.2016)

1. Географические координаты территории пункта пропуска в пределах летного поля и мест стоянок воздушных судов

2. Географические координаты зданий и сооружений пункта пропуска

2.1. Географические координаты здания аэровокзала международного аэропорта Томск (Богашево)

2.2. Географические координаты Административно-офисного здания

2.3. Географические координаты пакгауза

3. Перечень помещений государственных контрольных органов в пункте пропуска в пределах здания аэровокзала международного аэропорта Томск (Богашево), в пределах Административно-офисного здания, в пределах пакгауза (согласно приложению)

3.1. Перечень помещений государственных контрольных органов в пункте пропуска в пределах здания аэровокзала международного аэропорта Томск (Богашево)

3.2. Перечень помещений государственных контрольных органов в пункте пропуска в пределах Административно-офисного здания

3.3. Перечень помещений государственных контрольных органов в пункте пропуска в пределах пакгауза

Техническое оснащение воздушного пункта пропуска через государственную границу Российской Федерации полностью соответствует нормам Приказа ФТС России от 31.10.2008 «Об утверждении Типовых требований к оборудованию и техническому оснащению зданий, помещений и сооружений, необходимых для организации таможенного контроля в пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации»[36].

В пункте I Приложения к данному Приказу закреплены требования к составу зданий, помещений и сооружений, необходимых для организации таможенного контроля в воздушных пунктах пропуска через

[36] Приказ ФТС России от 31.10.2008 «Об утверждении Типовых требований к оборудованию и техническому оснащению зданий, помещений и сооружений, необходимых для организации таможенного контроля в пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации [Электронный ресурс]. URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_84651/ (Дата обращения 20.05.2016)

государственную границу Российской Федерации. Для проведения таможенного контроля в воздушном пункте пропуска должно быть предусмотрено оборудование и техническое оснащение следующих помещений и сооружений:

1. Помещения для размещения должностных лиц таможенного органа исходя из его типовой структуры (такие как кабинет начальника таможенного поста; кабинет заместителя начальника таможенного поста; помещения подразделений таможенного оформления и таможенного контроля; помещения подразделений таможенного досмотра; помещение кинологического подразделения и т.д.)

2. Специальные помещения, к обустройству и оснащению которых предъявляются специальные требования (установка окон, панелей и дверей повышенной прочности, оснащение охранной и пожарной сигнализацией, с определенным режимом работы (оружейные пирамиды, сейфы и шкафы для хранения валютных ценностей и конфискованных товаров и т.п.)

3. Помещения и сооружения (площадки), предназначенные для осуществления таможенного оформления и таможенного контроля товаров и транспортных средств, проведения таможенного осмотра (досмотра) товаров и транспортных средств, личного досмотра физических лиц с оборудованными рабочими местами должностных лиц таможенных органов, в том числе: помещения для осуществления таможенного оформления и таможенного контроля товаров, перемещаемых через таможенную границу Российской Федерации физическими лицами; помещения, сооружения и площадки для осуществления таможенного оформления и таможенного контроля товаров, транспортных средств, перемещаемых через таможенную границу Российской Федерации (стоянки воздушных судов, досмотровые площадки в местах хранения товаров).

Пункт II Приложения устанавливает требования к оборудованию и техническому оснащение зданий, помещений и сооружений, необходимых для организации таможенного контроля в пунктах пропуска через

государственную границу Российской Федерации, требования к помещениям для учета, хранения и выдачи оружия, а также требования к вертолетным площадкам таможенных органов в пунктах пропуска. В комплекс информационно-технических средств воздушного пункта пропуска входят:

1. Технические средств таможенного контроля, которые включают:

досмотровую рентгенотелевизионную технику для таможенного досмотра предметов багажа, ручной клади, товаров и отдельных конструктивных частей транспортных средств;

инспекционно-досмотровые комплексы (ИДК) для таможенного осмотра крупногабаритных товаров и транспортных средств;

стационарные многозонные металлодетекторы, а также портативные металлодетекторы для обнаружения металлических предметов;

технические средства идентификации;

химические средства идентификации;

приборы взвешивания и т.д.

2.Технические средства таможенного контроля за делящимися и радиоактивными материалами:

стационарные таможенные системы обнаружения делящихся и радиоактивных материалов типа "Янтарь";

поисковые приборы радиационного контроля типа РМ1401 К-01

радиометры-спектрометры универсальные типа МКС-А03

дозиметры индивидуальные типа РМ 1621

дозиметры рентгеновского и гамма-излучения универсальные типа АТ 1123

3.Интегрированная структурированная кабельная система.

4. Локальная вычислительная сеть;

5. Система связи;

6. Комплексная система безопасности пункта пропуска, которая включает в себя следующие системы:

автоматизированную систему охраны (АСО);

систему оперативного теленаблюдения;

систему распознавания государственных номерных знаков автотранспорта;

систему защиты информации (СЗИ).

7. Система бесперебойного гарантированного электроснабжения.

На сегодняшний день в Томском аэропорту действует система «двойного коридора» [37] . Порядок перемещения товаров для личного пользования с использованием системы двойного коридора установлен Соглашением между Правительством РФ, Правительством Республики Беларусь и Правительством Республики Казахстан от 18.06.2010 (ред. от 08.05.2015) «О порядке перемещения физическими лицами товаров для личного пользования через таможенную границу таможенного союза и совершения таможенных операций, связанных с их выпуском»[38]. Система двойного коридора представляет собой упрощенный механизм таможенного контроля, дающий возможность физическим лицам, следующим через таможенную границу, самостоятельно выбирать прохождение контроля в «красном» коридоре или «зеленом» коридоре.

«Зеленый» коридор представляет собой специально обозначенное место в пунктах прибытия или убытия, предназначенное для перемещения физическими лицами через таможенную границу в сопровождаемом багаже товаров для личного пользования, не подлежащих таможенному декларированию, при одновременном отсутствии у таких лиц несопровождаемого багажа, тогда как «красный» предназначен для перемещения физическими лицами в сопровождаемом багаже товаров, подлежащих таможенному декларированию, а также товаров, в отношении

[37]Региональное информационное агентство РИА Томск. [Электронный ресурс] Статья «Время досмотра на таможне в аэропорту Томска сократится в 2015 г.». URL: http://www.riatomsk.ru/article/20140710/01004/ (Дата обращения 18.05.2016)

[38] Соглашение между Правительством РФ, Правительством Республики Беларусь и Правительством Республики Казахстан от 18.06.2010 (ред. от 08.05.2015) «О порядке перемещения физическими лицами товаров для личного пользования через таможенную границу таможенного союза и совершения таможенных операций, связанных с их выпуском» [Электронный ресурс]. URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_102086/96ef2f40dac30726996d9b9354a9b73d3ebe8830/ (Дата обращения 18.05.2016)

которых осуществляется декларирование по желанию физического лица. Декларирование товаров в «красном» коридоре осуществляется путем заполнения пассажирской таможенной декларации с последующим её представлением сотруднику таможенного органа вместе с другими документами и сведениями, необходимыми для таможенных целей.

В 2015 году сотрудники Томской таможни отправили в ФТС заявку об организации в Томском аэропорту системы «двойного коридора». Данный механизм таможенного контроля в международном терминале вводится в целях сокращения времени прохождения пассажирами таможенных формальностей при пересечении таможенной границы Таможенного союза. Если с момента открытия в Томском аэропорту воздушного пункта пропуска осуществлялся тотальный 100%-й таможенный контроль, то внедрённая система «двойного коридора» предполагает «декларирование действием» – пересекая линию, за которой начинается «зеленый коридор», пассажир таким образом заявляет об отсутствии у него товаров, подлежащих письменному декларированию. При этом данная система не отменяет таможенного контроля – в отношении лиц, следующих по «зеленому» коридору, и их товаров таможенными органами могут проводиться выборочные проверки, и в случае обнаружения запрещенных или подлежащих декларированию товаров пассажир, уклонившийся от декларирования, будет считаться нарушителем таможенного законодательства. В воздушном пункте пропуска Томского аэропорта система «двойного коридора» была официально введена Приказом ФТС России от 11.02.2015 N 231 «О внесении изменений в перечень мест прибытия на таможенную территорию Таможенного союза или убытия с этой территории, в которых применяется система двойного коридора, определенный приказом ФТС России от 26 марта 2013 г. N 579»[39].

[39] Приказ ФТС России от 11.02.2015 N 231 «О внесении изменений в перечень мест прибытия на таможенную территорию Таможенного союза или убытия с этой территории, в которых применяется система двойного коридора, определенный приказом ФТС России от 26 марта 2013 г. N 579» [Электронный ресурс]. URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_177150/d8f0282122f2d78a53efa4546019ef4d96a7e655/ (Дата обращения 18.05.2016)

Помимо таможенных органов, контроль при пропуске через государственную границу осуществляется подразделениями органов пограничного, санитарно-карантинного, ветеринарного, карантинного фитосанитарного контроля в пределах установленных законодательством Российской Федерации полномочий и должен обеспечивать минимизацию времени его проведения, а также исключение дублирующих функций и действий [40] . Так, в воздушном пункте пропуска «Аэропорт Богашёво» осуществляет свою служебную деятельность пост пограничного контроля «Томск-аэропорт» Пограничного управления ФСБ России по Новосибирской области. В процессе своей деятельности ППК «Томск-аэропорт» выполняет следующие основные задачи[41]:

- проверка оснований для пропуска через границу лиц, транспортных средств, грузов, товаров и животных, досмотр транспортных средств, грузов, товаров;

- обнаружение и задержание нарушителей Правил пересечения государственной границы;

- выявление, предупреждение и пресечение преступлений и административных правонарушений;

- обеспечение и исполнение международных договоров РФ по вопросам поддержания режима государственной границы, режима в пункте пропуска.

Согласно «Правилам осуществления государственного ветеринарного надзора в пунктах пропуска через Государственную Границу Российской Федерации» № 501 от 29.06.2011 г. Россельхознадзор осуществляет государственный ветеринарный надзор в пунктах пропуска через государственную границу РФ, а также государственный ветеринарный

[40] Постановление Правительства РФ от 20.11.2008 N 872 (ред. от 28.04.2016) «Об утверждении Правил осуществления контроля при пропуске лиц, транспортных средств, грузов, товаров и животных через государственную границу Российской Федерации» [Электронный ресурс]. URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_82016/ (Дата обращения 20.05.2016)

[41] Официальный сайт ООО «Аэропорт ТОМСК» [Электронный ресурс]. Пограничный контроль. URL: http://tomskairport.ru/passengers/rules/border/ (Дата обращения 25.05.2016)

надзор в местах совершения таможенных операций на территории РФ, отличных от пунктов пропуска через государственную границу РФ, в отношении предназначенных для вывоза, ввезенных и перемещаемых транзитом через таможенную территорию Таможенного союза товаров, подлежащих государственному ветеринарному надзору в соответствии с Административным регламентом.

Санитарно-карантинный контроль в воздушном пункте пропуска через государственную границу Российской Федерации Томского аэропорта осуществляется специалистами Управления Роспотребнадзора по Томской области. Контроль, осуществляемый в целях недопущения завоза и распространения на территорию Томской области инфекционных заболеваний, представляющих опасность для населения, проводится в соответствии с Решением Комиссии Таможенного союза от 28 мая 2010 г. N 299 «О применении санитарных мер в Евразийском экономическом союзе»[42], утверждающим Положение о порядке осуществления государственного санитарно-эпидемиологического надзора (контроля) за лицами и транспортными средствами, пересекающими таможенную границу Евразийского экономического союза, подконтрольной продукцией (товарами), перемещаемой через таможенную границу Евразийского экономического союза и на таможенной территории Евразийского экономического союза.

Таким образом, можно сделать вывод, что на сегодняшний день техническое оснащение воздушного пункта пропуска через государственную границу РФ в Томском аэропорту позволяет осуществлять полноценный пограничный контроль органов пограничного, таможенного, санитарно-карантинного, ветеринарного, карантинного фитосанитарного контроля в целях обеспечения порядка пересечения государственной границы Российской Федерации при осуществлении выезда из РФ и въезда в РФ.

[42] Решение Комиссии Таможенного союза от 28 мая 2010 г. N 299 [Электронный ресурс]. URL: http://www.alta.ru/tamdoc/10SR0299/ (Дата обращения 25.05.2016)

2.3. Динамика международных рейсов ООО «Аэропорт Томск» за 2013-2015 годы

С момента открытия в Томском аэропорту воздушного пропуска через Государственную границу российской федерации выполнялись в большинстве своем международные чартерные рейсы, ориентированные на курортные поездки. С 2013 по 2015 год география полётов за рубеж отмечена следующими странами: Испания (Барселона), Болгария (Бургас), Греция (Родос, Ираклион), Турция (Анталья), Египет (Хургада, Шарм-эль-Шейх), Кипр (Ларнака), Таиланд (Пхукет, Краби, Бангкок), Вьетнам (Нячанг). Продажи туров с вылетом из Томска в данные страны были организованы одними из ведущих компаний туристической отрасли в России – «Натали Турс», «Анекс Тур», «Пегас Туристик», «Корал Тревел», «Библио Глобус», «Лабиринт».

Важным событием в деятельности Томского аэропорта стало открытие с июня 2014 года регулярных рейсов в Астану. До открытия данного направления из Томска в Казахстан можно было добраться только наземным транспортом: автобусом (время в пути 25 часов) и поездом (с пересадками время в пути 39 часов). Открытие рейса существенно сэкономило временные затраты на дорогу – время полёта от Томска до Астаны составило 1час 50 мин.

Динамика международных рейсов с 2013 по 2015 год включительно (см. Приложение 2) показывает высокий спрос на курортные направления, как правило, с мая по сентябрь каждого года – количество взлётно-посадочных операций в эти месяцы варьируется от 14 до 27 международных рейсов в месяц. Максимальное количество рейсов (27) пришлось на август 2014 года, когда выполнялись международные рейсы сразу по нескольким курортным направлениям – на Кипр (Ларнака), в Грецию (Ираклион), Болгарию (Бургас), Грецию (Родос), и Вьетнам (Камрань). Также высоким спросом пользовались рейсы в столицу Казахстана – Астану.

Вполне закономерным явилось уменьшение количества международных вылетов из Томского аэропорта в 2015 году – уменьшение покупательной способности населения России сказалось на спросе на полёты за рубеж. В июле и сентябре 2015 года максимальное количество взлётно-посадочных операций заметно снизилось по сравнению с 2014 годом – выполнялось всего по 17 рейсов в месяц.

Таким образом, можно сказать, что прогнозируемый ранее рост количества международный рейсов и увеличение пассажиропотока на международных авиалиниях не стал реальностью по причине ухудшившейся экономической обстановки на российском рынке.

3. Перспективы развития ООО «Аэропорт Томск» в качестве международного транспортного узла

3.1 Перспективы сотрудничества ООО «Аэропорт Томск» и ООО «Новапорт»

ООО «Новапорт» — это предприятие, специализирующееся на реализации комплексных программ развития аэропортов Компания является дочерним предприятием частного международного инвестиционного фонда AEON Corporation, основными направлениями деятельности которого являются транспорт, строительство, управление недвижимостью, прокладка линий связи, управление аэропортами и речным пароходством, производство продукции для авиационной и космической отраслей. ООО «Новапорт» инвестирует в приобретение новых аэропортов и реализует комплексные программы развития, выводящие аэропортовую инфраструктуру на качественно новый уровень как с точки зрения привлекательности для пассажиров и авиакомпаний, так и объемов воздушных перевозок, операционной и финансовой эффективности деятельности аэропортов[43].

Сегодня любой пассажирский терминал выступает не только основным элементом аэропортовой инфраструктуры, но и является основным источником прибыли аэропорта. Стандарты предоставления услуг пассажирам в аэровокзальном комплексе существенно изменились по сравнению с советским прошлым. С точки зрения получения прибыли, на сегодняшний день основная задача в пассажирском терминале – не только зарегистрировать пассажира и провести паспортный контроль и предполетный досмотр, но и дать пассажиру возможность почувствовать себя в торгово-развлекательном центре – со своими кафе, магазинами и даже кинозалами и выставками. Учитывая данные тенденции в развитии и модернизации аэропортовых комплексов, ООО «Новапорт» реализует программы расширения и реконструкции пассажирских терминалов,

[43] Официальный сайт ООО «Новапорт» [Электронный ресурс]. Презентация «Новапорт. 2015». URL: http://novaport.ru/company/presentation/Novaport_2015.pdf (Дата обращения 25.05.2016)

обустраивая необходимые площади как под технологии, так и под коммерческую деятельность аэропортов.

В 2008 году компанией ООО «Новапорт» совместно с администрацией Томской области в пропорциях 75% на 25% соответственно была учреждена компания ООО «Международный аэропорт Томск», которая выступила покупателем имущества и 67% акций ООО «Аэропорт Томск» у компании-банкрота ОАО «Томск Авиа». Тогда же, в 2008 году, в рамках утвержденной программы развития Томского аэропорта предприятие ООО «Новапорт» перечислило Томскому аэропорту 40 млн. рублей[44].

В июле 2009 года при финансовом содействии ООО «Новапорт» в Томском аэропорту был построен и введён в эксплуатацию новый топливозаправочный комплекс (ТЗК) «Газпромнефть - Аэро Томск» - совместное предприятие ЗАО «Газпромнефть-Аэро» и ООО «Аэропорт «Томск»[45]. Оборудование, используемое в работе на топливозаправочном комплексе, полностью соответствует российским и международным стандартам, принятым в области авиационного топливообеспечения. В целях обеспечения заправки авиатопливом воздушных судов был построен склад горюче-смазочных материалов общей вместимостью 1000 куб. м. Источником поставки топлива на топливозаправочный комплекс выступает, главным образом, Омский нефтеперерабатывающий завод. Фактически строительство нового ТЗК послужило первым этапом масштабной реконструкции Томского аэропорта, осуществляемой при финансовой поддержке Администрации Томской области. Кроме того, появление в аэропорту Томска альтернативного ТЗК «Газпромнефть-Аэро» способствует поддержанию добросовестной конкуренции в области авиационного топливообеспечения, за счёт чего снижается уровень цен на реализуемое авиатопливо и привлекаются к сотрудничеству новые авиакомпании.

[44] Официальный сайт ООО «Аэропорт ТОМСК». [Электронный ресурс]. Статья «Компания «Новапорт» перечислила 40 млн руб. аэропорту Томска». URL: http://tomskairport.ru/mediacenter/news/64738/ (Дата обращения 25.05.2016)

[45] Официальный сайт ООО «Новапорт». [Электронный ресурс]. Проекты. Топливо-заправочные комплексы. URL: http://novaport.ru/projects/tzk/ (Дата обращения 26.05.2016)

Суммарный объем инвестиций, направленных на развитие альтернативного топливозаправочного комплекса в Томском аэропорту, составляет 111 млн. руб[46].

До вхождения Томского аэропорта в структуру ООО «Новапорт» у жителей Томска и близлежащих населённых пунктов не было возможности улететь из него за рубеж, для этого приходилось ехать 240 км до Новосибирского аэропорта «Толмачево». Благодаря реализации инвестиционного проекта под руководством ООО «Новапорт» пассажирский терминал Томского аэропорта был расширен на 7 тыс. кв. м в связи с обустройством воздушного пункта пропуска через Государственную границу РФ. Общий объем инвестиций в развитие аэровокзальных комплексов аэропортов, входящих в сеть ООО «Новапорт», составил более 6 миллиардов рублей[47].

С момента ввода в эксплуатацию расширенного аэровокзального комплекса и в ближайшем обозримом будущем главной стратегической задачей Томского аэропорта выступает агрессивное развитие международных перевозок. В ближайшие годы в рамках Федеральной целевой программы планируется реконструировать аэродромную инфраструктуру. Согласно стратегии развития Томского аэропорта, объём инвестиций в развитие аэропорта составляет:

в 2016 году – 10 млн рублей частных инвестиций, 192 млн рублей из средств федерального бюджета;

в 2017 году – 35 млн рублей частных инвестиций, 469 млн рублей из средств федерального бюджета;

в 2018 году – 31 млн рублей частных инвестиций, 151 млн рублей из средств федерального бюджета;

[46] Официальный сайт ПАО «Газпром нефть». [Электронный ресурс]. «Газпромнефть-Аэро» и «Аэропорт «Томск» открыли новый топливозаправочный комплекс. URL: http://www.gazprom-neft.ru/press-center/news/1148/ (Дата обращения 26.05.2016)

[47] Официальный сайт ООО «Новапорт» [Электронный ресурс]. Презентация «Новапорт. 2015». URL: http://novaport.ru/company/presentation/Novaport_2015.pdf (Дата обращения 26.05.2016)

в 2019 году – 31 млн рублей частных инвестиций, 170 млн рублей из средств федерального бюджета[48].

Таким образом, при содействии ООО «Новапорт» качественно новые изменения в инфраструктуре позволяют Томскому аэропорту подняться на более высокий уровень – это характеризуется и расширением терминала Томского аэропорта для открытия международного пункта пропуска через Границу РФ, и внедрением в работу нового топливозаправочного комплекса «Газпромнефть-Аэро». Помимо этого, оптимистично выглядит и картина планируемых инвестиций в развитие Томского аэропорта, что ускорит развитие международных перевозок и качественно улучшит состояние инфраструктуры Томского аэропорта.

[48] Официальный сайт ООО «Новапорт» [Электронный ресурс]. Презентация «Новапорт. 2015». URL: http://novaport.ru/company/presentation/Novaport_2015.pdf (Дата обращения 27.05.2016)

3.2. Государственные меры по поддержке развития ООО «Аэропорт Томск»

Развитие Томского аэропорта, а значит, и транспортной доступности Томского региона, имеет огромное значение для Томской области и близлежащих регионов. Учитывая значимость воздушных ворот для города Томска, можно сделать вывод, что государство, в том числе, администрация Томской области, не в последнюю очередь заинтересовано в финансовой поддержке Томского аэропорта.

Поддержка развития Томского аэропорта государством выражается не только в финансовой помощи, но и в рабочих визитах первых лиц Томской области и города в аэропорт. В феврале 2012 года в Томском аэропорту состоялось выездное рабочее заседание постоянной комиссии по транспорту Думы г. Томска, в процессе которого на обсуждение был вынесен вопрос «О перспективах развития международных перевозок в г. Томске». Во время визита членам комиссии были продемонстрированы объекты инфраструктуры аэропорта и музейные самолёты-экспонаты под открытым небом. В рамках заседания директор Томского аэропорта Евгений Янкилевич выступил с докладом о текущей работе предприятия, главной темой которого стало предстоящее открытие Пункта пропуска через Государственную границу РФ в Томском аэропорту и перспективы развития маршрутной сети аэропорта внутри страны и за ее пределами[49].

31 мая 2012 года Томский аэропорт посетил и Губернатор Томской области – Сергей Жвачкин провел совещание по вопросам развития авиатранспортного комплекса Томской области в Томском аэропорту. В мероприятии участвовали представители ООО «Аэропорт ТОМСК», базировавшейся в томском аэропорту авиакомпании «Томск Авиа», а так же представители подрядных организаций, работающих над реконструкцией аэровокзального комплекса. В процессе совещания поднимались вопросы

[49] Официальный сайт ООО «Аэропорт ТОМСК». [Электронный ресурс]. Городская Дума в гостях у Аэропорта ТОМСК. URL: http://tomskairport.ru/mediacenter/news/13142/ (Дата обращения 25.05.2016)

перспектив развития межрегиональной и возрождения внутрирегиональной авиации в Томской области, а также расширение маршрутной сети аэропорта, директором аэропорта была представлена программа развития аэропорта до 2020 года и пути ее реализации. В рамках доклада более детально была рассмотрена подготовка к открытию Пункта пропуска через Государственную границу, реконструкция аэровокзального комплекса, развитие маршрутной сети, сроки строительства административного здания, а так же мероприятия по привлечению в аэропорт новых авиаперевозчиков и тур-операторов. Также в рамках визита состоялся осмотр участниками совещания объектов инфраструктуры аэропорта[50].

Меры финансовой поддержки Томского аэропорта Администрацией Томской области закреплены в Постановлении Администрации Томской области от 22 октября 2010 года № 207а «Об утверждении Положения о предоставлении субсидий юридическим лицам на возмещение части затрат, связанных с расширением деятельности по обеспечению воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и почты путем создания грузопассажирского пункта пропуска аэропорта г. Томска (Богашево) через государственную границу Российской Федерации»[51]. Согласно Положению, целью предоставления субсидии является возмещение части затрат на выполнение проектно-изыскательских и строительно-монтажных работ по обустройству воздушного грузопассажирского пункта пропуска аэропорта г. Томска (Богашево) через государственную границу Российской Федерации, а также возмещение части затрат по уплате лизинговых платежей по договорам финансовой аренды (лизинга) оборудования и по уплате

[50] Официальный сайт ООО «Аэропорт ТОМСК». [Электронный ресурс]. Губернатор Томской области посетил Аэропорт ТОМСК. URL: http://tomskairport.ru/mediacenter/news/13155/ (Дата обращения 27.05.2016)

[51] Постановлении Администрации Томской области от 22 октября 2010 года № 207а «Об утверждении Положения о предоставлении субсидий юридическим лицам на возмещение части затрат, связанных с расширением деятельности по обеспечению воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и почты путем создания грузопассажирского пункта пропуска аэропорта г. Томска (Богашево) через государственную границу Российской Федерации» [Электронный ресурс]. URL: http://docs.cntd.ru/document/951838556 (Дата обращения 27.05.2016)

процентных платежей по кредитам, привлекаемым для строительства и обустройства воздушного грузопассажирского пункта пропуска.

Данное Положение ссылается на Закон Томской области от 6 января 2013 года № 2-ОЗ «Об областном бюджете на 2013 год и на плановый период 2014 и 2015 годов»[52], в котором закреплены конкретные статьи и суммы финансовой поддержки Томского аэропорта. Так, на строительство подъезда к терминалу Томского аэропорта с остановочными и парковыми площадками на участке км 19 – км 20,185 автодороги Томск-Аэропорт (в том числе на проектно-изыскательские работы) Администрацией Томской области выделено 3800 тыс. рублей, а субсидия на возмещение части затрат, связанных с расширением деятельности по обеспечению воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и почты путем создания грузопассажирского пункта пропуска аэропорта г. Томска (Богашево) через государственную границу Российской Федерации, составляет 32000 тыс.рублей.

Помимо реконструкции аэровокзального комплекса, к открытию Пункта пропуска через Государственную границу была запланирована масштабная реконструкция объектов аэродрома, являющихся федеральным имуществом. Ранее уже неоднократно проводились подобные ремонтно-строительные работы, в связи с чем с 2000 года Томский аэропорт участвует в федеральных целевых программах. За это время из федерального бюджета было выделено более 300 млн рублей, за счёт чего была выполнена реконструкция взлётно-посадочной полосы с искусственным покрытием (ИВПП), соединительной рулёжной дорожки (СРД1) и части перрона (1999 — 2003 гг.), соединительной рулёжной дорожки (СРД4), магистральной рулёжной дорожки (МРД) и части перрона (2006 — 2010 гг.), заменено светосигнальное оборудование (2007 г.).

[52]Закон Томской области от 6 января 2013 года № 2-ОЗ «Об областном бюджете на 2013 год и на плановый период 2014 и 2015 годов» [Электронный ресурс]. URL: http://docs.cntd.ru/document/951855537 (Дата обращения 25.05.2016)

Финансирование ремонтно-строительных работ, связанных с открытием и функционированием международного терминала Томского аэропорта, запланировано Федеральной целевой программой «Развитие транспортной системы России» (2010 — 2020 гг.). Одной из составных частей данной целевой программы является Подпрограмма «Гражданская авиация», государственным заказчиком которой является Федеральное агентство воздушного транспорта. В главе третьей «Перечень мероприятий подпрограммы» подробно перечислены мероприятия по строительству и реконструкции аэропортовых объектов, которые включают в себя такие виды работ, как[53]:

1. Реконструкция (повышение прочности, расширение, удлинение) и строительство взлетно-посадочных полос, мест стоянок, перронов, рулежных дорожек, объектов противопожарной безопасности и обеспечения режима, систем электроснабжения, систем дренажа и водоотведения, а также замена светосигнального оборудования. Данные виды работ выполняются на объектах федеральной собственности за счет средств федерального бюджета.

2. Строительство и реконструкция аэровокзальных комплексов, в том числе увеличение производственных площадей и перепланировка аэровокзальных помещений с целью введения в работу современных технологических схем обслуживания пассажиров и багажа, обеспечивающих повышение пропускной способности аэропортов и возможность внедрения трансферных технологий. выполняются за счет финансирования частных инвесторов и бюджетов субъектов Российской Федерации.

3. Строительство и реконструкция прочих объектов аэропортовой инфраструктуры, таких как комплексы обеспечения грузовых перевозок, склады авиационных горюче-смазочных материалов, помещения для обслуживания воздушных судов (ангары) и другие. Данные виды работ

[53] Подпрограмма «Гражданская авиация» Федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010 - 2020 годы)»

выполняются за счет финансирования частных инвесторов и бюджетов субъектов Российской Федерации.

В Приложении № 2 к Подпрограмме приведен перечень важнейших мероприятий подпрограммы «Гражданская авиация», в числе которых – реконструкция аэропортовых объектов Томского аэропорта[54]. Основными целями и задачами закреплённых в Приложении работ являются обеспечение приема и выпуска современных воздушных судов и увеличение объема пассажирских и грузовых воздушных перевозок. Основными ожидаемыми результатами реализации работ Подпрограммы признаны обеспечение требуемого уровня безопасности полетов, повышение качества предоставляемых услуг воздушных перевозок, устранение отрицательного воздействия инфраструктурных ограничений аэропорта на качество авиаобслуживания, рост не менее чем на 80 тысяч пассажиров в год пропускной способности аэропорта. За счет средств федерального бюджета предусмотрены разработка проектной документации, реконструкция искусственной взлетно-посадочной полосы, ремонт водосточно-дренажной системы, реконструкция патрульной дороги и строительство очистных сооружений. За счет прочих источников финансирования планируется строительство бизнес-терминала, увеличение аэровокзального комплекса со строительством международного сектора.

В Приложении № 3 к Подпрограмме зафиксированы расходы на реализацию подпрограммы «Гражданская авиация». Предусмотрена реконструкция объектов аэродрома на общую сумму 1 млрд 600 млн рублей, в том числе за счет федерального бюджета — 690 млн рублей (см. Приложение №3) [55] . Реализация ремонтно-строительных работ по реконструкции водосточно-дренажной системы и удлинению искусственной

[54] Приложение № 2 к Подпрограмме «Гражданская авиация» Федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010 - 2020 годы)». Описание важнейших мероприятий подпрограммы «Гражданская авиация».

[55] Приложение № 3 к Подпрограмме «Гражданская авиация» Федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010 - 2020 годы)». Расходы на реализацию подпрограммы «Гражданская авиация»

взлётно-посадочной полосы была отложена на 2017 год в связи с неблагоприятной экономической ситуацией в России. Летом 2015 года было отремонтировано лишь около 2 тысяч квадратных метров искусственного покрытия. Данные работы и ямочный ремонт перрона обошлись аэропорту в 1,6 миллиона рублей.

Согласно последним данным Областного Департамента транспорта, в связи с проведением технических работ, повышающих уровень безопасности, ремонт взлётно-посадочной полосы в аэропорту Томска будет стоить около двух млрд рублей, а не 1,6 млрд, как оценивалось в 2010 году. Начать реконструкцию планируется в 2017 году – её финансирование закреплено в федеральной целевой программе Минтранса. В феврале 2016 года начались переговоры по разработке проектно-сметной документации, технически планируется ремонтировать взлётно-посадочную полосу без закрытия – размеры позволяют нарастить её сначала с одной стороны, затем с другой, при этом не возникнет препятствий для взлёта и посадки воздушных судов, самолёты будут обслуживаться в непрерывном режиме[56].

2 февраля 2016 года в Томском аэропорту впервые введен в действие амбулаторный лифт – специальное транспортное средство для посадки и высадки на борт воздушного судна пассажиров с ограниченными физическими возможностями. Амбулифт – это специальный аэродромный автомобиль с четырьмя гидравлическими выдвижными опорами, обеспечивающими устойчивость амбулифта во время работы и позволяющими поднимать кабину на высоту входа в салон воздушного судна любого типа. Кабина амбулифта позволяет одновременно перевозить сразу несколько малоподвижных пассажиров, сопровождающих лиц и реабилитационное оборудование.

[56] Агентство новостей ТВ2 [Электронный ресурс]. Статья «Федеральный бюджет выделит два миллиарда рублей на реконструкцию взлетной полосы томского аэропорта». URL: http://www.tv2.tomsk.ru/news/federalnyy-byudzhet-vydelit-dva-mlrda-rubley-na-rekonstrukciyu-vzletnoy-polosy-tomskogo-aeropor. (Дата обращения 25.05.2016)

Томский аэропорт приобрёл амбулифт в рамках подпрограммы «Доступная среда» государственной программы «Социальная поддержка населения Томской области». Из областного бюджета на приобретение амбулифта было направлено 8,9 миллиона рублей, ещё 2,4 миллиона внёс аэропорт. С покупкой амбулифта инфраструктура для лиц с ограниченными физическими возможностями в Томском аэропорту стала полностью соответствовать самым современным требованиям. В 2015 году услугами Томского аэропорта воспользовались 350 пассажиров с ограниченными физическими возможностями [57]. Учитывая ежегодный рост количества пассажиров данной категории, можно сделать вывод, что амбулифт станет для них незаменимым помощником. Чтобы воспользоваться данной услугой, достаточно заказать её при покупке авиабилета, при перевозке малоподвижных пассажиров амбулифт предоставляется бесплатно.

Можно сделать вывод, что основные меры финансовой поддержки Томского аэропорта со стороны государства, зафиксированные документально, реализованы на практике лишь частично. Теоретически они закреплены законодательно в нормативно-правовых актах: в Постановлении Администрации Томской области от 22 октября 2010 года № 207а «Об утверждении Положения о предоставлении субсидий юридическим лицам на возмещение части затрат, связанных с расширением деятельности по обеспечению воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и почты путем создания грузопассажирского пункта пропуска аэропорта г. Томска (Богашево) через государственную границу Российской Федерации», Законе Томской области от 6 января 2013 года № 2-ОЗ «Об областном бюджете на 2013 год и на плановый период 2014 и 2015 годов» и в Федеральной целевой программе «Развитие транспортной системы России (2010 – 2020 годы)». На практике же в связи с возникшими трудностями в российской экономике реализовать запланированное Федеральной целевой программой

[57] Агентство новостей ТВ2. [Электронный ресурс]. Статья «Амбулифт стоимостью 11 млн рублей появился в аэропорту Томска». URL: http://www.tv2.tomsk.ru/news/ambulift-stoimostyu-11-mln-rubley-poyavilsya-v-aeroportu-tomska (Дата обращения 27.05.2016)

инвестирование реконструкции взлётно-посадочной полосы пока не удалось. Сроки выделения средств из государственного бюджета сдвинуты на 2017 год.

3.3. Тенденции и проблемы развития ООО «Аэропорт Томск»

Проследив историю развития Томского аэропорта и пути решения финансовых задач, можно сделать вывод о наличии определённых проблем, с которыми сталкивается Томский аэропорт в процессе своего функционирования. Финансовая поддержка аэропорта осуществляется согласно федеральным целевым программам и посредством субсидирования затрат на определенные работы согласно постановлению Администрации Томской области. К сожалению, в условиях валютного кризиса, начавшегося в России в 2014 году, уже несколько раз откладывалось финансирование и начало работ по реконструкции взлётно-посадочной полосы, которая должна была начаться ещё в процессе подготовки к открытию международного пункта пропуска через Государственную границу, а на сегодняшний день согласно программе Минтранса запланирована лишь на 2017 год. Вполне вероятно, что при неоднократном переносе финансирования ремонтно-строительных работ вероятна очередная отсрочка выделения средств из федерального бюджета, что снова затормозит приведение взлетно-посадочной полосы в идеальное рабочее состояние.

Также явившееся результатом валютного кризиса снижение реальных располагаемых доходов населения повлекло за собой падение популярности международных рейсов, в основном ориентированных на курортные поездки, уменьшение пассажиропотока и, как следствие, уменьшение прибыли Томского аэропорта. В целях минимизации расходов аэропорта и увеличения прибыли была неизбежна оптимизация численности персонала – экономический кризис повлёк за собой сокращение штата сотрудников на предприятии, а также уменьшение заработной платы работников.

После преодоления нелёгкого для всей страны периода одним из дальнейших этапов развития Томского аэропорта может выступить открытие новых направлений полётов.

Потенциальные направления полетов можно условно разделить на три группы:

1) курортные рейсы с возможными вылетами в Таиланд, Вьетнам, Грецию, Кипр, Египет, Китай и т.д.;

2) направления, востребованные для развития экономических отношений, науки и образования - это деловые поездки в страны Европы, Китай;

3) направления в страны - бывшие союзные республики - Казахстан, Узбекистан, Киргизию, Азербайджан и т.д.

Исследования коммерческой службы аэропорта ограничены социальными опросами, выявляющими наиболее востребованные направления, а также аналитикой экономической составляющей региона (торговые, образовательные, экономические, социальные связи и т.п.). Ввиду того, что Томск богат на высшие учебные заведения и основным продуктом экспорта в городе являются знания, Томск считается городом студентов с большим количеством приезжих обучающихся, в том числе и из-за рубежа, в связи с чем для населения Томской области могут быть востребованы направления полётов в страны СНГ.

Принимая во внимание функционирование в Томске особой экономической зоны технико-внедренческого типа и учитывая развития приоритетных направлений деятельности на территории ОЭЗ (нанотехнологии и новые материалы, биотехнологии и медицина, информационно-коммуникационные технологии и электроника, ресурсосберегающие технологии), можно прогнозировать и спрос на прямые рейсы, связанные с работой в наукоёмких отраслях.

Таким образом, в будущем представляется целесообразным рассмотреть возможность возобновления регулярных рейсов в Казахстан, а также открытия новых направлений в бывшие союзные республики (одним из востребованных направлений является рейс из Томска в Киргизию) и направлений для деловых поездок в страны Европы и Китай. Вполне вероятно, что при благоприятной экономической обстановке именно открытие международных направлений в новые государства могло принести

Томскому аэропорту не только большую в сравнении с предыдущими годами прибыль за оказание услуг авиакомпаниям при обслуживании воздушных судов и пассажиров международных рейсов, но и увеличить пассажиропоток на международных направлениях, что и прогнозировалось на момент открытия международного пункта пропуска через Государственную границу РФ.

Заключение

Подводя итог данного исследования, можно сделать вывод, что на данный момент аэропорт обладает всей необходимой инфраструктурой для обслуживания международных рейсов.

В результате реконструкции аэровокзального комплекса обеспечено необходимое количество производственных площадей, обеспечивающих рациональное размещение служб и подразделений аэропорта, контролирующих органов, представительств выполняющих рейсы авиакомпаний и Томского центра управления воздушным движением – функционирование всех этих подразделений обеспечивает бесперебойную работу Томского аэропорта.

Пограничный контроль в воздушном пункте пропуска через государственную границу осуществляется подразделениями органов пограничного (ФСБ), таможенного (ФТС), санитарно-карантинного (Роспотребнадзор), ветеринарного, карантинного фитосанитарного контроля (Россельхознадзор). Функционирование данных органов обеспечивает безопасность как населения Томска и Томской области, так и России и Евразийского Экономического Союза.

В связи с напряжённой экономической обстановкой в России и падением экономической активности населения нашей страны, в 2015 году наблюдался спад спроса на международные рейсы – как следствие, уменьшилось количество взлётно-посадочных операций и сократился пассажиропоток, который по прогнозам при открытии международного пункта пропуска должен был демонстрировать стабильно положительную динамику за счёт открытия новых направлений полётов. В целях обеспечения рентабельности деятельности аэропорта неизбежной была оптимизация численности персонала – как путём сокращения штата сотрудников, так и путём уменьшения заработной платы специалистов.

Также в условиях экономического кризиса неоднократно переносилось на будущее финансирование из государственного бюджета реконструкции взлётно-посадочной полосы, которая на сегодняшний день находится не в лучшем состоянии.

Таким образом, на сегодняшний день Томский аэропорт встретился с определенными трудностями экономического характера. Тем не менее, возможные пути развития Томского аэропорта в будущем могут характеризоваться открытием потенциально востребованных рейсов за рубеж (как правило, в страны СНГ). Кроме этого, при активной поддержке Администрации Томской области (губернатор Томской области неоднократно обращался к первым лицам государства содействовать наискорейшему началу ремонтно-строительных работ в Томском аэропорту) с федеральными властями в целях получения Томским аэропортом) вполне осуществима в ближайшие годы реконструкция взлётно-посадочной полосы в результате получения необходимых средств из федерального бюджета на проведение ремонтно-строительных работ, что выведет инфраструктуру Томского аэропорта, а значит, и обслуживание внутренних и международных рейсов, на качественно новый уровень – в результате повысится транспортная доступность не только города Томска, но и всего региона.

Список использованной литературы и источников

I. Литература

1. Корпоративная газета ООО «Аэропорт Томск» «Взлетная полоса»

2. Томский аэропорт. История в документах и материалах (1910 – 2008 гг.)/Составитель К.А. Чернов. – Томск: Изд-во НТЛ, 2008. – 384 с.: ил.

3. Томское авиапредприятие – 65 лет истории (1945 – 2010)/Составитель К.А,Чернов. – Томск: Изд-во НТЛ, 2010. – 52 с.: ил.

II. Нормативно-правовые и информационно-аналитические источники:

1.Нормативно-правовые акты:

1.1. Региональные:

4. Положение о порядке осуществления государственного санитарно-эпидемиологического надзора (контроля) за лицами и транспортными средствами, пересекающими таможенную границу Евразийского экономического союза, подконтрольной продукцией (товарами), перемещаемой через таможенную границу Евразийского экономического союза и на таможенной территории Евразийского экономического союза [Электронный ресурс]. URL: http://docs.cntd.ru/document/902249111

5. Решение Комиссии Таможенного союза от 28 мая 2010 г. N 299 «О применении санитарных мер в Евразийском экономическом союзе» [Электронный ресурс]. URL: http://www.alta.ru/tamdoc/10SR0299/

6. Соглашение между Правительством РФ, Правительством Республики Беларусь и Правительством Республики Казахстан от 18.06.2010 (ред. от 08.05.2015) "О порядке перемещения физическими лицами товаров для личного пользования через таможенную границу таможенного союза и совершения таможенных операций, связанных с их выпуском" (вместе с "Порядком определения момента выпуска и объема двигателя авто-, мототранспортного средства") [Электронный ресурс]. URL:

http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_102086/96ef2f40dac30726996d9b9354a9b73d3ebe8830/

1.2. Национальные

7. Закон Томской области от 6 января 2013 года № 2-ОЗ «Об областном бюджете на 2013 год и на плановый период 2014 и 2015 годов» http://docs.cntd.ru/document/951855537

8. Официальный сайт Федерального агентства по обустройству Государственной границы Российской Федерации [Электронный ресурс]. Статья «Рассмотрены вопросы подготовки к МВК в воздушном пункте пропуска Томск (Богашево)», URL: http://www.rosgranitsa.ru/ru/agency/to/sibtu/news/6103

9. Подпрограмма «Гражданская авиация» Федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010 - 2020 годы)» [Электронный ресурс]. URL: http://docs.cntd.ru/document/901807416

10. Постановление Администрации Томской области от 22 октября 2010 года № 207а «Об утверждении Положения о предоставлении субсидий юридическим лицам на возмещение части затрат, связанных с расширением деятельности по обеспечению воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и почты путем создания грузопассажирского пункта пропускааэропорта г. Томска (Богашево) через государственную границу Российской Федерации» [Электронный ресурс]. URL: http://docs.cntd.ru/document/951838556

11. Постановление Правительства Российской Федерации от 5 декабря 2001 г. N 848 «О Федеральной целевой программе "Развитие транспортной системы России (2010 - 2020 годы)» [Электронный ресурс]. URL: http://base.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base=LAW&n=187252&from=86305-0&rnd=208093.2704144419328578&

12. Постановление Правительства РФ от 20.11.2008 N 872 (ред. от 28.04.2016) «Об утверждении Правил осуществления контроля при пропуске

лиц, транспортных средств, грузов, товаров и животных через государственную границу Российской Федерации» [Электронный ресурс]. URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_82016/

13. Постановление Правительства РФ от 29.06.2011 N 501 (ред. от 25.05.2012) «Об утверждении Правил осуществления государственного ветеринарного надзора в пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации» [Электронный ресурс]. URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_115972/fac6373f5b6c4cade261aa81d9c30c35406c2e82/#dst100010

14. Постановление Правительства РФ от 4 июня 2012 г. N 546 "Об утверждении Положения о содержании пограничного контроля при пропуске лиц, транспортных средств, грузов, товаров и животных через государственную границу Российской Федерации" [Электронный ресурс]. URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_130718/48fac8bc228390462202f44476c7c17ec2754a05/#dst100007

15. Приказ Росграницы от 30.04.2013 N 112-ОД «Об открытии воздушного грузо-пассажирского временного многостороннего пункта пропуска через государственную границу Российской Федерации в международном аэропорту Томск (Богашево)» [Электронный ресурс]. URL:http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_146311/

16. Приказ ФТС России от 11.02.2015 N 231 "О внесении изменений в перечень мест прибытия на таможенную территорию Таможенного союза или убытия с этой территории, в которых применяется система двойного коридора, определенный приказом ФТС России от 26 марта 2013 г. N 579" (Зарегистрировано в Минюсте России 25.03.2015 N 36560) [Электронный ресурс]. URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_177150/d8f0282122f2d78a53efa4546019ef4d96a7e655/

17. Приказ ФТС России от 31.10.2008 «Об утверждении Типовых требований к оборудованию и техническому оснащению зданий, помещений и сооружений, необходимых для организации таможенного контроля в пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации [Электронный ресурс]. URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_84651/

2. Информационно-аналитические ресурсы:

18. APINFO.RU - русскоязычная база данных гражданских аэропортов всего мира [Электронный ресурс]: Поиск аэропортов по коду ICAO (ИКАО). URL: http://www.apinfo.ru/airports/icao.html

19. Агентство новостей ТВ2 [Электронный ресурс]. Статья «Амбулифт стоимостью 11 млн рублей появился в аэропорту Томска», URL: http://www.tv2.tomsk.ru/news/ambulift-stoimostyu-11-mln-rubley-poyavilsya-v-aeroportu-tomska

20. Агентство новостей ТВ2 [Электронный ресурс]. Статья «Федеральный бюджет выделит два миллиарда рублей на реконструкцию взлетной полосы томского аэропорта», URL: http://www.tv2.tomsk.ru/news/federalnyy-byudzhet-vydelit-dva-mlrda-rubley-na-rekonstrukciyu-vzletnoy-polosy-tomskogo-aeropor

21. Официальный сайт ООО «Аэропорт ТОМСК» [Электронный ресурс]. URL: http://tomskairport.ru

22. Официальный сайт ООО «Новапорт» [Электронный ресурс]. URL: http://novaport.ru/

23. Официальный сайт ПАО «Газпром нефть» [Электронный ресурс]. Статья «Газпромнефть-Аэро» и «Аэропорт «Томск» открыли новый топливозаправочный комплекс». URL: http://www.gazprom-neft.ru/press-center/news/1148/

24. Региональное информационное агентство РИА Томск. [Электронный ресурс] Статья «Время досмотра на таможне в аэропорту Томска сократится в 2015 г.» http://www.riatomsk.ru/article/20140710/01004/

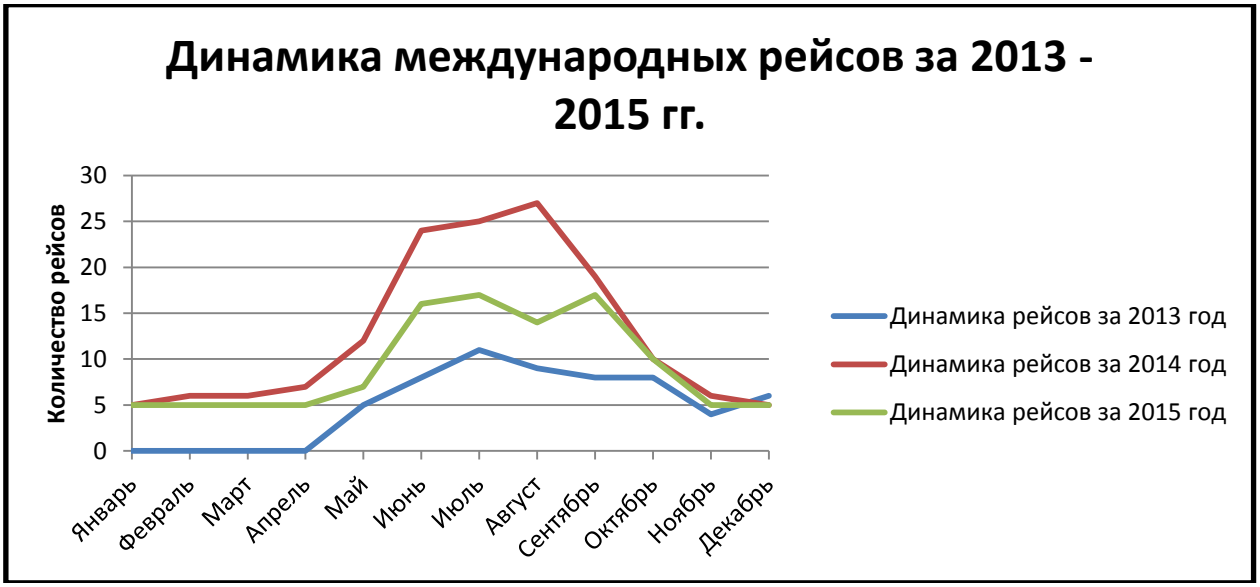
Приложение 1

Производственные показатели деятельности Томского аэропорта
с 2012 по 2015 год

№	Наименование	2012	2013	2014	2015
1	**Пассажиропоток всего, чел:**	**426328**	**470154**	**537253**	**510974**
	Пассажиропоток ВВЛ, чел:	426328	445295	471857	475099
	Пассажиропоток МВЛ, чел:		24859	65396	35875
2	**Взлетно-посадочные операции, ед.**	**3931**	**3945**	**4112**	**3622**
3	**Грузопоток всего, тонн:**	**2316**	**2355**	**2357**	**2012**
	Груз ВВЛ, тонн:	1 819	1 867	1 902	1 648
	Почта ВВЛ, тонн:	497	488	455	365
	Груз МВЛ, тонн:				
	Почта МВЛ, тонн:				

Приложение 2

Динамика международных рейсов за 2013 – 2015 гг.



Приложение 3

Приложение N 3

к подпрограмме

"Гражданская авиация"

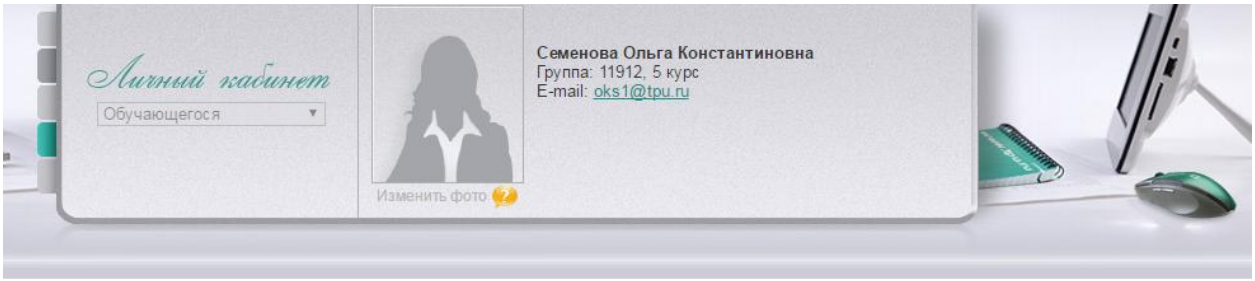
РАСХОДЫ

НА РЕАЛИЗАЦИЮ ПОДПРОГРАММЫ «ГРАЖДАНСКАЯ АВИАЦИЯ»[58]

Источник финансирования	Выделяемые средства, млн. рублей											
	2010 год	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год	2018 год	2019 год	2020 год	**Всего за 2010-2020 годы**
Федеральный бюджет – бюджетные инвестиции	-	41,4	-	-	437	211,9	-	-	-	-	-	**690,3**
Бюджеты субъектов Российской Федерации	-	-	-	59,8	56,7	-	-	-	-	-	-	**116,5**
Внебюджетные источники	-	-	373,4	427,7	-	-	-	-	-	-	-	**801,1**
Всего	**-**	**41,4**	**373,4**	**487,5**	**493,7**	**211,9**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**1607,9**

[58] Приложение № 3 к Подпрограмме «Гражданская авиация» Федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010 - 2020 годы)». Расходы на реализацию подпрограммы «Гражданская авиация».

Проверка документа на плагиат



Личный кабинет > Студент > Проверка на плагиат

Проверка документа на плагиат

Развернуть приложение на весь экран

Проверка файлов на плагиат | Проверенные | Ошибки

Сервис доступен
Примерное время проверки документа: 3 мин. (зависит от загруженности сервиса)

#	Файл	Размер	Тип документа	Плагиат	Статус	Отправлен	Проверен
37868	(docx)	165,4 Кб.	Другое	16.38% Отчет	Проверено	09.06.2016 12:47	09.06.2016 12:48

Всего 1 док.

Под плагиатом понимается неправомочное присвоение авторства на результаты работы других авторов:

- объявление себя автором чужой работы или произведения

[38] TPU_VKR_24916.pdf	http://portal.tpu.ru/cs/TPU173758.pdf	политехнический университет	0%	0.42%
[39] TPU_VKR_24260.pdf	http://portal.tpu.ru/cs/TPU170138.pdf	Томский политехнический университет	0%	0.42%
[40] TPU_VKR_26195.pdf	http://portal.tpu.ru/cs/TPU179664.pdf	Томский политехнический университет	0%	0.42%
[41] О федеральной целево...	http://gov.spb.ru/static/writable/ckeditor/uploads/2013/02/0...	Интернет (Антиплагиат)	0.32%	0.39%
[42] TPU_VKR_21160.pdf	http://portal.tpu.ru/cs/TPU152093.pdf	Томский политехнический университет	0%	0.38%
[43] аэропорт КОЛЬЦОВО - ...	http://www.koltsovo.ru/ru/novosti/c=2/perpage/all/#27	Интернет (Антиплагиат)	0.37%	0.37%
[44] TPU_VKR_25007.pdf	http://portal.tpu.ru/cs/TPU174246.pdf	Томский политехнический университет	0%	0.36%
[45] Хастинов, Эльдар Маг...	http://dlib.rsl.ru/rsl01004000000/rsl01004270000/rsl01004270...	Диссертации и авторефераты РГБ	0%	0.2%
[46] 2005 год	http://green.tsu.ru/upload/File/doc/ecoobzor/ecoobzor_2005.p...	Интернет (Антиплагиат)	0.12%	0.12%
[47] Источник 47	http://www.mak.ru/russian/info/news/2001/novosti_2001.html	Интернет (Антиплагиат)	0.11%	0.11%
[48] Милая, Александра Ви...	http://dlib.rsl.ru/rsl01005000000/rsl01005485000/rsl01005485...	Диссертации и авторефераты РГБ	0.09%	0.09%
[49] Руппель, Карл Карлов...	http://dlib.rsl.ru/rsl01004000000/rsl01004057000/rsl01004057...	Диссертации и авторефераты РГБ	0.07%	0.07%
[50] Ерченко, Олег Анатол...	http://dlib.rsl.ru/rsl01002000000/rsl01002614000/rsl01002614...	Диссертации и авторефераты РГБ	0%	0.07%

Другие действия | Печать

Оригинальные блоки: 82.28%
Заимствованные блоки: 16.38%
Заимствование из "белых" источников: 1.34%
Итоговая оценка оригинальности: **83.62%**

Министерство образования и науки Российской Федерации
федеральное государственное [6]автономное [31]образовательное учреждение
высшего образования