

ГРАЖДАНСКАЯ АВИАЦИЯ ЕВРОПЕЙСКОГО СЕВЕРО-ВОСТОКА РОССИИ: ПРОБЛЕМЫ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ И РАЗВИТИЯ

Кисиленко А. Н., Сундуков Е. Ю., Малащук П. А.

CIVIL AIRCRAFT OF THE EUROPEAN NORTHEAST OF RUSSIA: PROBLEMS OF FUNCTIONING AND DEVELOPMENT

Kiselenko A. N., Sundukov E. Yu., Malashchuk P.A.

Авторами сформулированы проблемы гражданской авиации Европейского Северо-Востока России, которые требуют первоочередного решения. Это обновление и пополнение парка воздушных судов, развитие сети аэропортов (в особенности аэропортов и авиаплощадок для местных воздушных линий), подготовка профессиональных кадров гражданской авиации, региональный авиабизнес. Более пристальное внимание уделено положению дел в гражданской авиации Республики Коми.

The authors formulated the problem of civil aviation in the European North-East of Russia, which need to be addressed. This updating and completion of the fleet, the development of the airport network (especially airports and landing ground for local airlines), the preparation of professional personnel of civil aviation, regional airline business. More attention paid to the state of affairs in the civil aviation of the Republic of Komi.

Ключевые слова: гражданская авиация, авиаперевозки, авиакомпании, аэропорты и аэродромы, воздушные суда, Европейский Северо-Восток

Key words: civil aviation, air transport, airlines, airports and airfields, aircraft, the European North-East

Регулярные полеты гражданской авиации на Европейском Северо-Востоке России (Архангельская область, Ненецкий автономный округ и Республика Коми) имеют более чем восьмидесятилетнюю историю. 4 февраля 1930 года состоялся первый полёт по маршруту Архангельск – Усть-Сысольск. За эти годы она пережила и «взлёты», и «падения». Нынешнее состояние гражданской авиации Европейского Северо-Востока, как и в целом по России, характеризуется значительным снижением перевозочной деятельности по сравнению с концом восьмидесятых годов прошлого столетия. Особенно это заметно на местных воздушных линиях (МВЛ). В 1991 году объем пассажирских перевозок на МВЛ России составил 23,7 млн человек, а в 2011 году – 1,1 млн человек. Проводимая экономическая политика в стране и её регионах в отношении гражданской авиации породила проблемы, на решение которых необходимо уделить пристальное внимание. Перечислим их:

- необходимость обновления и пополнения парка воздушных судов;
- состояние сети аэропортов;
- определение эффективного собственника аэропортового комплекса;
- подготовка и закрепление квалифицированных кадров;

- *убыточность регионального авиабизнеса.*

Необходимость обновления и пополнения парка воздушных судов

Авиационная техника с каждым годом всё более не соответствует экономическим и техническим требованиям эксплуатации. Ежегодно из парка самолетов гражданской авиации России выбывает порядка 115 самолетов, а пополнение новыми самолётами крайне недостаточно. С начала 90-х годов прошлого столетия (более чем за 20 лет) авиационная промышленность России выпустила 36 воздушных судов первого и третьего классов. Авиационные заводы России работали при низкой загрузке производственных мощностей, таким образом, даже простое воспроизводство было затруднительно. При этом за последние десять лет в страну было ввезено из-за рубежа 166 бывших в употреблении самолетов гражданской авиации. В 2010 г. российские авиаперевозчики ввезли в страну 83 самолёта зарубежного производства, из них только восемь – новых [1].

Определенные надежды на изменение ситуации в отрасли появились с созданием Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) (табл. 1). За период с 2011 по 2013 гг. предприятиями ОАК планируется произвести более 450 самолетов военного и гражданского назначения, треть из этого количества – самолёты гражданской авиации [2]. Однако, сколько самолётов будет закуплено отечественными и зарубежными авиакомпаниями, трудно прогнозировать.

Таблица 1

Производство и поставки новых российских пассажирских и транспортных самолетов в 2007-2011 гг. [3]

	2007	2008	2009	2010	2011
Произведено самолетов, ед.	10	15	14	15	22
Поставлено самолетов, ед.	10	10	17	10	16

Эксплуатируемый парк легких самолётов и вертолётов России значительно устарел. Почти 90% его численности составляют самолёты Ан-2 и вертолеты Ми-2, технико-экономические характеристики (расход топлива, трудоёмкость технического обслуживания, комфорт) которых не отвечают современным требованиям. Проблемами малой авиации являются также моральная старость

эксплуатируемых машин, высокая стоимость плановых ремонтов зарубежной авиационной техники, заметное снижение спроса на авиаперевозки на местных воздушных линиях.

Состояние сети аэропортов

В перечень аэродромов федерального значения, необходимых для осуществления полномочий Российской Федерации (утвержденный распоряжением Правительства РФ от 20 марта 2008 г. № 340-р), состоящий из 52 пунктов, попали только два аэродрома, расположенных в рассматриваемом регионе (в г. Архангельске и г. Нарьян-Маре).

Архангельская область представлена аэропортами, расположенными в городах Архангельск и Котлас, и аэропортами муниципальных образований.

Аэропорт «Архангельск (Талаги)», принадлежащий ОАО «Аэропорт Архангельск», имеет статус международного, относится к аэропортам федерального значения. Он осуществляет перевозки пассажиров, почты, грузов регулярными, а также чартерными авиарейсами по международным, межрегиональным и местным воздушным линиям.

Аэровокзал аэропорта «Архангельск (Талаги)» имеет пассажирский павильон пропускной способностью 2 млн пассажиров в год (250 человек в час) и международный сектор общей пропускной способностью 525-700 тыс. пассажиров в год (60 человек в час).

Внутриобластными воздушными авиаперевозками пассажиров, грузов и почты в основном занимается ОАО «2-й Архангельский объединенный авиаотряд», базирующийся в г. Архангельске (аэропорт «Васьково»). В его составе имеются как самолеты (АН-2, Л-410), так и вертолеты (МИ-8, МИ-26).

Сеть аэропортов и аэродромов Архангельской области представлена на рис. 1 как функционирующими, так и недействующими аэропортами и аэродромами. Аэропорты, находящиеся в эксплуатации, подчеркнуты. Состояние оставшихся различно. Часть имеют взлетно-посадочные полосы с грунтовым (Пурнема) и твердым (Вельск, Шенкурск) покрытием, редко используемые авиацией МЧС и лесоохраны. Другие аэропорты не могут использоваться для приема-отправки пассажиров и грузов в связи с разрушением аэровокзала (Верхняя Тойма) или взлетно-посадочной полосы.



Рис. 1. Сеть аэропортов и аэродромов Архангельской области

(действующие аэродромы подчеркнуты)

Сеть аэропортов и аэродромов **Ненецкого автономного округа** представлена аэропортами «Нарьян-Мар», «Амдерма», «Варандей»; аэродромами в муниципальных образованиях Нижняя Пеша, Несь, Чижа, Шойна, Вижас, Ома, Снопа, Белушье, Волоковая, Хорей-Вер, Бугрино, Коткино, Индига, Лабожское, Каратайка, Усть-Кара, Варнек; посадочными площадками Харьягинского месторождения нефти и газа.

Аэропорт «Нарьян-Мар» находится в г. Нарьян-Маре, столице Ненецкого автономного округа. Он обслуживает местные, межрегиональные и магистральные воздушные линии. Аэродром аэропорта «Нарьян-Мар» способен принимать воздушные суда с посадочной массой до 80 тонн, а также вертолеты всех типов.

Пропускная способность аэровокзального комплекса аэропорта «Нарьян-Мар» составляет 100 человек в час.

Основным эксплуатантом аэропорта «Нарьян-Мар» является открытое акционерное общество «Нарьян-Марский объединенный авиаотряд», который осуществляет вахтовые и грузовые перевозки для нефтегазопромысловых, строительных, геологических организаций, выполнение срочных санитарных заданий и поисково-спасательных работ, обслуживание оленеводов и туристов, различные виды аэросъемок, перевозку грузов на внешней подвеске, доставку опасных грузов, перевозку пассажиров на местных воздушных линиях Ненецкого автономного округа. На рис. 2 приведена сеть аэропортов и аэродромов Ненецкого автономного округа.



Рис. 2. Сеть аэропортов и аэродромов Ненецкого автономного округа

В Архангельской области и Ненецком автономном округе для местных воздушных перевозок применяются как легкие самолеты (АН-2, Л-410), так и вертолеты. При необходимости более дальних перевозок и наличия подготовленного аэродрома широко используются самолеты АН-24.

Значительная часть аэродромной сети области выведена из эксплуатации. Усилия для ее возвращения необходимы различные – от косметического ремонта аэровокзала до постройки нового аэропорта.

В Республике Коми (РК) функционируют 6 аэропортов («Сыктывкар», «Ухта», «Усинск», «Воркута», «Печора», «Усть-Цильма») и 32 вертолетные площадки (рис.3). Аэропорт г.Сыктывкара является международным и способен принимать воздушные суда второго класса и ниже, а также все типы вертолетов. Кроме того, в Республике имеются аэродромы с искусственной взлетно-посадочной полосой в г. Вуктыле, г. Инта и с. Ижма. Однако в настоящее время они закрыты для самолетов всех типов и являются запасными и чартерными для вертолетов.



Рис. 3. Сеть аэропортов и вертолетных площадок Республики Коми

Сегодня в Республике Коми отсутствует сеть местных воздушных линий. Населенные пункты в труднодоступных районах республики обслуживаются вертолетами Ми-8, стоимость пассажирских перевозок на которых в среднем в 2,5 раза выше, чем на самолетах малой авиации. В связи с этим для комплексного развития РК необходимо поэтапное восстановление сети МВЛ. На первом этапе требуется восстановить (либо построить) аэропорты и авиаплощадки МВЛ в населенных пунктах: Брыкаланск, Замежная, Ижма, Картаэль, Кипеево, Окунев Нос, Мутный Материк, Няшабож, Новый Бор, Петрунь, Трусово. Последующее расположение объектов малой авиации требует дополнительного исследования [4].

Определение эффективного собственника аэропортового комплекса

Деятельность аэропорта «Архангельск (Талаги)» характеризуется небольшим изменением основных показателей (табл. 2).

Таблица 2

Основные показатели деятельности аэропорта «Архангельск (Талаги)» [5]

Показатели	2010 год	2011 год	Разница, %
Количество обслуженных воздушных судов, ед.	5362	5894	10
Обслужено пассажиров, чел.	640889	738185	15
Обработано почты и груза, т	3479	3404	-2
Доходы предприятия, тыс. руб.	360813	410553	113,8
Расходы предприятия, тыс. руб.	317683	368946	116,1
Прибыль, тыс.руб.	43130	41607	96,5

Увеличение доходов предприятия произошло в основном за счет роста отправок пассажиров, в то же время увеличились расходы, связанные с повышением тарифов на коммунальные платежи, страховые взносы, аренду федерального имущества и земельных участков и т.п. (то есть рост расходов произошел за счет неосновной деятельности авиапредприятия).

Для повышения качества обслуживания в аэропорту «Архангельск (Талаги)» планируется реконструкция аэровокзального комплекса. Финансирование работ предусматривается за счет федерального бюджета (3858,7 млн руб, бюджета Архангельской области (333,2 млн руб.), гранта Евросоюза (2,35 млн евро), собственных инвестиций.

Финансовые результаты деятельности аэропортов Республики Коми в 2011 году были отрицательными. Так, убыток аэропорта «Сыктывкар» составил 43 млн. руб., а целом по республике – порядка 165 млн руб. Основная причина – низкий спрос на авиаперевозки.

Для выхода из сложившейся ситуации Правительство РК предложило следующие варианты собственника аэропортового комплекса: доверительное управление имуществом; аренда; концессия; акционирование с последующей передачей в управление пакета акций ОАО «Комиавиатранс» (сегодня аэропортовый комплекс республики входит в ГУП РК «Комиавиатранс»); акционирование с последующим заключением договора на передачу полномочий исполнительного органа (управляющая компания); акционирование с последующей продажей инвестору части акций ОАО «Комиавиатранс»; акционирование с последующей дополнительной эмиссией акций ОАО «Комиавиатранс» (по мнению Правительства РК – это наиболее предпочтительный вариант).

Лабораторией проблем транспорта Института социально-экономических и энергетических проблем Севера Коми НЦ УрО РАН предложен дополнительный вариант: создание Федерального казенного предприятия «Аэропорты Республики Коми». Основная цель – сохранение и развитие перевозок, в т.ч. убыточных, на местных воздушных линиях за счет компенсации разницы между доходами и расходами из государственного бюджета. Казенные предприятия в России были и в дореволюционное, и в советское время (планово убыточные предприятия).

Наличие квалифицированных кадров гражданской авиации

До настоящего времени комплектация кадрами происходила за счёт авиаспециалистов, избыток которых образовался в результате многократного падения объёмов авиаперевозок за последние 20 лет и сокращения военной авиации. Наличие большого количества безработных пилотов и

инженерно-технических кадров породила безответственность в подготовке новых специалистов. На сегодняшний день этот избыток исчерпан и в отрасли начался кадровый кризис. На Европейском Северо-Востоке, как и в целом по России, кадровая проблема очень остра, молодые люди уезжают учиться в большие города и на Север практически уже не возвращаются.

Летные училища гражданской авиации выпускают в год 220 пилотов, а естественная убыль составляет 400 высококлассных специалистов без учёта их оттока в Индию, Вьетнам, Южную Корею и другие страны, где заработная плата и социальные условия заметно лучше, чем у наших ведущих авиакомпаний, тем более у региональных.

Эти проблемы и другие (например, платежеспособность населения) породили такое явление, как *убыточность регионального авиабизнеса*. Рассмотрим более подробно состояние гражданской авиации в Республике Коми.

На рынке авиаперевозок Республики Коми действуют следующие авиакомпании:

I. ГУП РК «Комиавиатранс» (пассажирские и грузовые авиаперевозки) – основные виды авиационных работ выполняемые предприятием: перевозки пассажиров; перевозки грузов, включая перевозки на внешней подвеске; облеты и патрулирование нефтепроводов и газопроводов, линий электропередач; производство воздушных съёмки и др. Основной объём авиационных работ, ГУП РК «Комиавиатранс» выполняет на территории Республики Коми, Ненецкого и Ямало-Ненецкого автономных округов.

II. ООО «ЮТэйр-Экспресс» и ЗАО «Нордавиа» - межрегиональные и внутриреспубликанские авиаперевозки.

III. ОАО «ЮТэйр» - межрегиональные пассажирские авиаперевозки. Авиакомпания входит в тройку ведущих российских авиаперевозчиков. В 2008 году перевезено более 3,5 млн. пассажиров. Авиакомпания предлагает своим пассажирам два класса обслуживания на самолетах Боинг 735 и Ту-134 и один класс на самолетах АTR-42, АTR-72, Ан-24, Як-40. Авиакомпания «ЮТэйр» осуществляет пассажирские перевозки как на внутрироссийских, так и на международных авиалиниях.

IV. ЗАО авиакомпания «Руслайн» (Воркута – Москва на самолетах CRJ), ООО авиапредприятие «Газпромавиа» (Ухта – Москва), авиакомпания «Ямал» (на летние период по маршруту Усинск – Москва (Домодедово) на самолетах ТУ-134.

Так же на территории Республики Коми расположено дочернее предприятие филиал «Аэронавигация Северного Урала» ФГУП «Государственная корпорация по организации воздушного движения» –

предприятие по использованию воздушного пространства, управлению воздушным движением и радиотехническим обеспечением.

Внутрирегиональные рейсы осуществляются по маршрутам: «Сыктывкар - Усинск», «Сыктывкар – Усть-Цильма», «Сыктывкар – Ухта – Печора – Ухта – Сыктывкар» и «Сыктывкар – Воркута». Рейсы за пределы республики выполняются по маршрутам: «Усинск – Нарьян-Мар», «Сыктывкар – Москва», «Усинск – Москва», «Воркута – Москва», «Ухта – Москва», «Сыктывкар – Санкт-Петербург», «Сыктывкар – Анапа» и «Сыктывкар – Сочи», а так же выполняются рейсы за пределы России: в Турцию, Египет, Грецию.

Межмуниципальные пассажирские авиаперевозки осуществляются на самолетах Ан-24, а в труднодоступных районах республики пассажирские перевозки – вертолетами Ми-8, из аэропортов в городах Печора и Ухта.

Для возмещения выпадающих доходов организацией воздушного транспорта в рамках реализации ведомственной целевой программы «Обеспечение социально-экономических потребностей Республики Коми в транспортных перевозках в 2010 – 2012 годах» за счет средств республиканского бюджета в 2010 году было предусмотрено выделение субсидий администрациям муниципальных образований. Предоставление межбюджетных трансфертов за счет средств республиканского бюджета городским округам: Инта, Усинск и Ухта, и муниципальным районам – Печорский, Усть-Цилемский, позволяет обеспечить выполнение внутримunicipальных пассажирских перевозок воздушным транспортом в труднодоступные населенные пункты.

В 2009 году из республиканского бюджета Республики Коми на организацию пассажирских авиаперевозок в межмуниципальном сообщении было выделено 32,5 млн рублей.

На внутримunicipальные пассажирские перевозки вертолетами Ми-8 в труднодоступные населенные пункты пяти районов: Интинского, Печорского, Ухтинского, Усинского и Усть-Цилемского в 2009 году из республиканского бюджета Республики Коми были выделены субсидии в объеме 18,2 млн рублей.

В табл. 3 приведены данные об отправлениях пассажиров, грузов и почты из аэропортов РК [6].

Таблица 3

Отправки пассажиров, грузов и почты из аэропортов РК за 2009 год

Отправки	Пассажиры, чел.	Грузы, т	Почта, т
Аэропорты			
Сыктывкар	91393	205,35	55,17
Ухта	35526	232,22	11,04
Печора	1721	30,49	1,05
Воркута	18466	509,56	1,19
Усинск	46582	352,37	12,88
Инта	4323	283,97	6,62
Ижма	1350	6,75	4,49
Усть-Цильма	4038	15,65	8,63
Всего	203399	1636,36	101,07

Необходимо отметить, что в середине 80-х годов прошлого столетия отправки пассажиров из аэропорта «Сыктывкар» составляли порядка 1 млн 200 тыс. человек. Объем работ, выполняемый на сегодняшний день гражданской авиацией, в республике на порядок меньше, чем в те уже далекие годы.

Похожая ситуация сложилась в целом на Европейском Северо-Востоке России, где круглогодичная транспортная доступность населения в основном обеспечивается гражданской авиацией. Поэтому необходимо менять отношение к авиаперевозкам на Севере: основными критериями эффективности перевозочной деятельности должны быть не прибыльность, а рентабельность и целесообразность.

Список литературы:

1. Годовой отчет ОАО «Объединенная авиационная корпорация» за 2010 год. – [Электрон. данные]. – [Электрон. ресурс]. – URL: http://www.uacrussia.ru/ru/investors/reports/annual_reports/ (дата доступа: 20.03.2012).

2. Фомин А. В преддверии подъёма –5: Российское гражданское авиастроение в 2010 году // Взлет. – 2011. - №1–2. – С. 16–30.
3. Фомин А. В преддверии подъёма –6: Российское гражданское авиастроение в 2011 году // Взлет. – 2012. - №1–2. – С. 18–32.
4. Киселенко А.Н., Сундуков Е.Ю. Методы анализа и моделирования развития транспортной системы региона // Региональная экономика. – 2010. - № 11. – С. 2–7.
5. Годовой бухгалтерский отчет ОАО «Аэропорт Архангельск» за 2011 год. – [Электрон. данные]. – [Электрон. ресурс]. – URL: <http://www.open.vestnikao.ru/openinfo/emitents/?id=864&alph=0&npage=1> (дата доступа: 20.03.2012).
6. Транспорт в Республике Коми: Стат. сб. / Комистат. – Сыктывкар, 2010. – 94 с.

Literature:

1. The annual report of JSC "United Aircraft Corporation" in 2010. - [Electron. data]. - [Electron. resource]. - URL: http://www.uacrussia.ru/ru/investors/reports/annual_reports/ (access date: 20.03.2012).
2. Fomin A. In anticipation of lifting -5: The Russian civil aviation industry in 2010 // Take off. - 2011. - № 1-2. - S. 16-30.
3. Fomin A. In anticipation of lifting -6: The Russian civil aviation industry in 2011 // Take off. - 2012. - № 1-2. - S. 18-32.
4. Kiselenko AN, EJ Chests Analysis and modeling of the transport system in the region // Regional Economy. - 2010. - № 11. - P. 2-7.
5. The annual financial statements of JSC "Arkhangelsk Airport" in 2011. - [Electron. data]. - [Electron. resource]. - URL: <http://www.open.vestnikao.ru/openinfo/emitents/?id=864&alph=0&npage=1> (access date: 20.03.2012).
6. Transport in the Republic of Komi Stat. Sat / Komistat. - Syktyvkar, 2010. - 94.