

О гражданской авиации на европейском северо-востоке страны



Анатолий КИСЕЛЕНКО
Anatoly N. KISELENKO

Петр МАЛАЩУК
Petr A. MALASCHUK



Евгений СУНДУКОВ
Evgeny Yu. SUNDUKOV

Киселенко Анатолий Николаевич — доктор технических наук, доктор экономических наук, профессор, заведующий лабораторией транспорта Института Севера Коми научного центра Уральского отделения РАН (г. Сыктывкар). Малащук Петр Александрович — кандидат технических наук, научный сотрудник. Сундуков Евгений Юрьевич — кандидат экономических наук, научный сотрудник.

Авторами сформулированы актуальные проблемы гражданской авиации европейского северо-востока России. Это в первую очередь обновление и пополнение парка воздушных судов, развитие сети аэропортов (в особенности аэродромов и авиаплощадок для местных воздушных линий), регионального авиабизнеса, формирование собственника, подготовка профессиональных кадров гражданской авиации. Отдельное внимание уделено положению дел в Республике Коми, рентабельности авиаперевозок в этом регионе. Ставится вопрос о переориентации критериев эффективности перевозочной деятельности в отдаленных районах страны с прибыльности на рентабельность и социально-экономическую целесообразность.

Ключевые слова: гражданская авиация, местные линии, авиаперевозки, авиакомпании, подготовка специалистов, аэропорты, аэродромы, воздушные суда, финансовые инвестиции, европейский северо-восток.

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 гражданская авиация пережила и взлёты, и падения. Нынешнее ее состояние в регионе, как и в целом по стране, характеризуется значительным снижением перевозочной деятельности по сравнению с концом восьмидесятих годов прошлого столетия. Особенно это заметно на местных воздушных линиях (МВЛ). В 1991 году объем пассажирских перевозок на таких линиях составил в стране 23,7 млн человек, а в 2011 году — 1,1 млн. Проводимая экономическая политика в отношении гражданской авиации породила проблемы, решению которых следует уделить самое пристальное внимание. Перечислим их:

- необходимость обновления и пополнения парка воздушных судов;
- состояние сети аэропортов;
- формирование эффективного собственника аэропортового комплекса;

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

- подготовка и закрепление квалифицированных кадров;
- убыточность регионального авиабизнеса.

ОБНОВЛЕНИЕ И ПОПОЛНЕНИЕ ПАРКА

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 крайне недостаточно. С начала 90-х годов прошлого столетия (более чем за 20 лет) авиационная промышленность страны выпустила 36 воздушных судов первого и третьего классов. Авиазаводы работали при крайне низкой загрузке производственных мощностей. При этом за последние десять лет в страну ввезено из-за рубежа 166 бывших в употреблении самолетов гражданской авиации. В 2010 году российские авиаперевозчики приобрели 83 воздушных судна зарубежного производства, из них только восемь — новых [1].

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

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

ются также моральная старость эксплуатируемых машин, высокая стоимость плановых ремонтов, заметное снижение спроса на авиаперевозки на местных воздушных линиях.

СОСТОЯНИЕ СЕТИ АЭРОПОРТОВ

Из перечня аэродромов федерального значения (утвержден распоряжением правительства РФ от 20 марта 2008 г. № 340-р) в регионе расположены только два — Архангельск (Талаги) и Нарьян-Мар.

Архангельская область представлена аэропортами, расположенными в городах Архангельск и Котлас, а также в муниципальных образованиях.

ОАО «Аэропорт Архангельск» (Талаги) имеет статус международного и обслуживает авиационные перевозки пассажиров, почты и грузов регулярными и чартерными рейсами по международным, межрегиональным и местным воздушным линиям.

Аэровокзал аэропорта «Талаги» располагает пассажирским павильоном пропускной способностью 2 млн человек в год (250 в час) и международным сектором 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 аэропорту «Васьково» г. Архангельска. В составе отряда 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 точками эксплуатации. Аэропорты, находящиеся в рабочем положении, — подчеркнуты. Состояние оставшихся — различно. Часть сохраняют взлетно-посадочные полосы с грунтовым (Пурнема) и твердым (Вельск, Шенкурск) покрытиями, иногда используемые авиацией МЧС и лесоохраны. Другие аэропорты



Рис. 1. Сеть аэропортов и аэродромов Архангельской области (действующие точки – подчеркнуты).



не могут выполнять операции по приему-отправке пассажиров и грузов в связи с разрушением аэровокзала (Верхняя Тойма) или взлетно-посадочной полосы.

Сеть гражданской авиации **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 одноименной столице Ненецкого автономного округа. Он обслуживает местные,

межрегиональные и магистральные воздушные линии. Аэродром здесь способен принимать воздушные суда с посадочной массой до 80 тонн, а также вертолеты всех типов. Пропускная способность аэровокзального комплекса «Нарьян-Мар» составляет 100 человек в час.

Основным эксплуатантом аэропорта «Нарьян-Мар» является открытое акционерное общество «Нарьян-Марский объединенный авиаотряд». Именно им осуществляются вахтовые и грузовые перевозки для нефтегазопромысловых, строительных, геологических организаций, выполнение срочных санитарных заданий и поисково-спасательных работ, обслуживание оленеводов и туристов, различные виды



Рис. 2. Сеть аэропортов и аэродромов Ненецкого автономного округа.

Таблица 2

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

Показатели	2010 г.	2011 г.	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

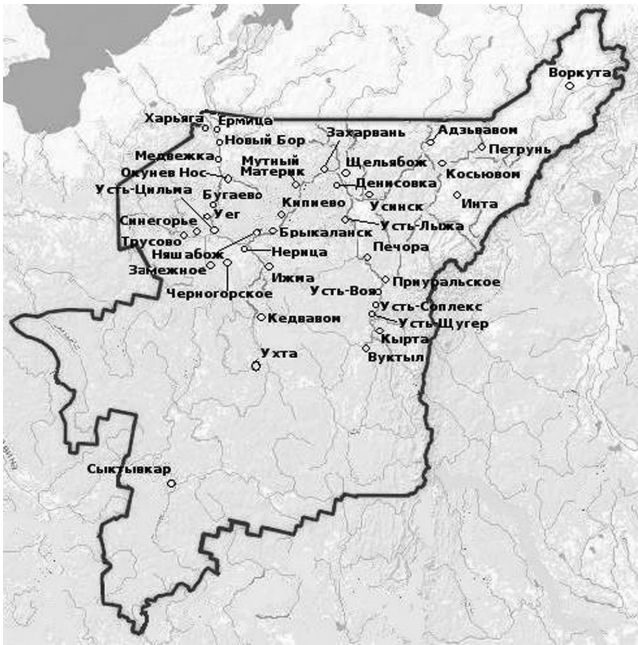


Рис. 3. Сеть аэропортов и вертолетных площадок Республики Коми.

аэросъемок, перевозка грузов на внешней подвеске, доставка опасных грузов, перевозка пассажиров на местных воздушных линиях. На рис. 2 приведена сеть аэропортов и аэродромов 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 более дальних перевозках и наличии подготовленного аэродрома широко используются самолеты Ан-24. Значительная часть аэродромной сети округа выведена из эксплуатации. Усилия для ее возвращения необходимы различные – от косметического ремонта аэровокзала до постройки нового аэропорта.

В Республике Коми (РК) функционируют шесть аэропортов («Сыктывкар», «Ухта», «Усинск», «Воркута», «Печора», «Усть-Цильма») и 32 вертолетные площадки (рис. 3). Аэропорт г. Сыктывкар 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 городах Вуктыл, Инта и селе Ижма. Однако сейчас они закрыты для самолетов всех типов и значатся запасными и чартерными для вертолетов.

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





Таблица 3

Отправки по Республике Коми за 2009 год

Вид перевозок	Пассажиры, человек	Грузы, тонн	Почта, тонн
Коммерческие перевозки – всего	203399	1636,36	101,07
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

авиации может быть эффективно определено по имеющимся методикам [4].

ФОРМИРОВАНИЕ СОБСТВЕННИКА

Деятельность ОАО «Аэропорт Архангельск (Талаги)» характеризуется небольшим изменением основных показателей (таблица 2).

Увеличение доходов предприятия произошло главным образом 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 прежде всего «по вине» неосновной деятельности авиапредприятия).

Для повышения качества обслуживания в аэропорту Архангельска планируется реконструкция аэровокзального комплекса. Финансирование работ предусматривается за счет федерального бюджета (3858,7 млн руб., бюджета 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 для аэропортового комплекса Сыктывкар составил 43 млн руб., а в целом по республике – порядка 165 млн руб. Главная причина – низкий спрос на авиаперевозки.

Для выхода из сложившейся ситуации правительство РК предложило следующие варианты собственнику аэропортового комплекса: доверительное управление имуществом; аренда; концессия; акционирование с последующей передачей в управление пакета акций ОАО «Комиавиатранс» (сегодня аэропортовый комплекс республики входит в ГУП «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 том числе 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).

ЗАКРЕПЛЕНИЕ КАДРОВ

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 породило безответственность в подготовке новых специалистов. Сегодня 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 уже почти 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.

УБЫТОЧНОСТЬ АВИАБИЗНЕСА НА ПРИМЕРЕ 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 на внешней подвеске; облеты и патрулирование нефтепроводов и газопроводов, линий электропередач; производство воздушных съемок и др. Преимущественно объем авиационных работ выполняется 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. Компания входит в тройку ведущих российских авиаперевозчиков. В 2008 году ее услугами воспользовалось более 3,5 млн пассажиров. Предлагает своим клиентам два класса обслуживания на самолетах «Боинг-735», «Ту-134» и один класс — на самолетах «ATR-42», «ATR-72», «Ан-24», «Як-40». Авиакомпания «ЮТэйр» осуществляет пассажирские перевозки как на внутрироссийских, так и международных авиалиниях.

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

Кроме того, на территории Республики Коми расположено дочернее предприятие филиал «Аэронавигация Северного Урала» ФГУП «Государственная корпорация по организации воздушного движения» — оно занимается использованием воздушного пространства, управлением 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 респу-

блики: Усинск — Нарьян-Мар, Сыктывкар — Москва, Усинск — Москва, Воркута — Москва, Ухта — Москва, Сыктывкар — Санкт-Петербург, Сыктывкар — Анапа и Сыктывкар — Сочи, а также выполняются полеты за пределы России в Турцию, Египет, Грецию.

Межмуниципальные пассажирские авиаперевозки совершаются на самолетах «Ан-24», а в труднодоступных районах — вертолетами «Ми-8» из базовых аэропортов в Печоре и Ухте.

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 — городским округам Инта, Усинск, 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 на организацию пассажирских авиаперевозок в межмуниципальном сообщении было выделено 32,5 млн рублей. На внутримunicipальные пассажирские перевозки вертолетами в труднодоступные населенные пункты пяти районов: Интинского, Печорского, Ухтинского, Усинского и Усть-Цилемского в 2009 году передано субсидий в объеме 18,2 млн рублей.

В таблице 3 приведены обобщенные данные о работе предприятий гражданской авиации в Республике Коми [6].

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

Похожая ситуация сложилась и в целом на европейском северо-востоке России, где круглогодичная транспортная доступность для населения преимущественно обеспечивается гражданской авиацией. Поэтому необходимо менять отношение к авиаперевоз-





кам на Севере: основными критериями эффективности перевозочной деятельности должны быть не прибыльность, а рентабельность и социально-экономическая целесообразность.

ЛИТЕРАТУРА

1. Годовой отчет ОАО «Объединенная авиационная корпорация» за 2010 год/ http://www.uacrussia.ru/ru/investors/reports/annual_reports/ (дата доступа: 20.03.2012).

2. Фомин А. В преддверии подъема—5: Российское гражданское авиастроение в 2010 году // Взлет. — 2011. — № 1—2.

3. Фомин А. В преддверии подъема—6: Российское гражданское авиастроение в 2011 году // Взлет. — 2012. — № 1—2.

4. Киселенко А. Н., Сундуков Е. Ю. Методы анализа и моделирования развития транспортной системы региона // Региональная экономика. — 2010. — № 11.

5. Годовой бухгалтерский отчет ОАО «Аэропорт Архангельск» за 2011 год/<http://www.open.vestnikao.ru/openinfo/emittents/?id=864&alph=0&npage=1> (дата доступа: 20.03.2012).

6. Транспорт в Республике Коми: Стат. сб./ Комистат. — Сыктывкар, 2010.

7. Киселенко А. Н., Сундуков Е. Ю. «Узкие места» в региональной системе//Мир транспорта. —2011. —№ 1.

ON CIVIL AVIATION IN THE NORTHEASTERN EUROPEAN PART OF RUSSIAN FEDERATION

Kiselenko, Anatoly N. – D. Sc. (Tech), D. Sc. (Economics), professor, head of the laboratory of transport of the Institute of the socio-economic and energy problems of the North within Komi research center of the Ural branch of Russian Academy of Sciences, Syktyvkar, Republic of Komi, Russia.

Malaschuk, Petr A. – Ph.D. (Tech), researcher at the laboratory of transport of the Institute of the socio-economic and energy problems of the North within Komi research center of the Ural branch of Russian Academy of Sciences, Syktyvkar, Republic of Komi, Russia.

Sundukov, Evgeny Yu. – Ph.D. (Economics), researcher at the laboratory of transport of the Institute of the socio-economic and energy problems of the North within Komi research center of the Ural branch of Russian Academy of Sciences, Syktyvkar, Republic of Komi, Russia.

The detailed study enriched with actual data is devoted to the developments of civil aviation in the Northeastern European part of Russia. The analysis covers the historical roots and actual specific problems concerning replacement and enlargement of the number of aircrafts, development of airport network (especially airfields and landing grounds for local aviation), regional air business, training of the staff. The analysis of financial resources shows that allocations from federal budget, regional and local budgets, grants of EU are used in order to reconstruct and maintain

local airports, especially in Arkhangelsk. The accent is made on the situation in the Republic of Komi to illustrate the problem, complicating profitability of air business in the region. Particularly the article contains a proposal to consider a possibility to found an enterprise «Airports of the Republic of Komi» under the legal form of state enterprise. See the specific geographical characteristics of the region, the problem of criteria of the efficiency assessment of air transport activities is deemed to be considered through breakeven and social expedience rather than through profitability criterion.

Key words: civil aviation, local airlines, air company, training, air fields, airports, air traffic, aircrafts, investment, European northeastern part.

REFERENCES

1. Annual report of JSC United Aviation Corporation (2010). http://www.uacrussia.ru/ru/investors/reports/annual_reports/ (last accessed 20.03.2012).

2. Fomin, A. V. Attending Take-off. 5: Russian civil aircraft building in 2010 [Fomin, A. V. V predverii podyema — 5: Rossiyskoe grazhdanskoye aviaostroenie v 2010 godu]. Vzlet, 2011, No. 1—2.

3. Fomin, A. V. Attending Take-off. 6: Russian civil aircraft building in 2011 [Fomin, A. V. V predverii podyema — 5: Rossiyskoe grazhdanskoye aviaostroenie v 2011 godu]. Vzlet, 2012, No. 1—2.

4. Kiselenko, A. N., Sundukov, E. Yu. Methods of Analysis and Simulation of Development of Regional Transport System [Kiselenko, A. N.,

Sundukov, E. Yu. Metody analiza i modelirovaniya transportnoy sistemy regiona]. Regional Economics, 2010, No. 11.

5. Annual report of JSC Airport of Arkhangelsk (2011). <http://www.open.vestnikao.ru/openinfo/emittents/?id=864&alph=0&npage=1> (last accessed 20.03.2012).

6. Transport in the Republic of Komi. Statistical data [Transport v Respublike Komi: statisticheskiy sbornik]. Syktyvkar, Editions Komistat (Committee for statistics of Republic of Komi), 2010.

7. Kiselenko, A. N., Sundukov, E. Yu. «Narrow» places in Regional Systems. Mir Transporta Journal, 2011, Vol. 34, No.1, pp. 112-115.

Координаты авторов (contact information): Киселенко А. Н. (Kiselenko, Anatoly N.) – kiselenko@iespn.komisc.ru, Малащук П. А. (Malaschuk, Petr A.), Сундуков Е. Ю. (Sundukov, Evgeny Yu.) – translab@iespn.komisc.ru

Статья поступила в редакцию / received 14.06.2012
Принята к публикации / accepted 30.08.2012