

Малащук П. А., Сундуков Е.Ю.

ПРИЧИНЫ СНИЖЕНИЯ АВИАПЕРЕВОЗОЧНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ НА ЕВРОПЕЙСКОМ СЕВЕРО-ВОСТОКЕ РОССИИ

Сокращение авиаперевозок за годы рыночного реформирования характерно как для регионов Европейского Северо-Востока, так и для всей России. В РФ объём пассажирских перевозок на местных линиях сократился в 15 раз - с 23,7 млн. человек в 1991 г. до 1,6 млн. в 2008 г.; их удельный вес в общем объеме внутренних авиаперевозок пассажиров уменьшился с 28% до 6%. Эта тенденция сопровождалась разрушением сети региональных аэропортов и аэродромов [1].

На наш взгляд, применительно к регионам Европейского Северо-Востока (Архангельская область, Ненецкий автономный округ, Республика Коми) основными причинами снижения авиаперевозочной деятельности можно назвать следующие: убыточность регионального авиабизнеса, неэффективный собственник, старение парка воздушных судов, отсутствие в России производства региональных воздушных судов пассажироместимостью до 50 мест, сокращение количества аэродромов, неудовлетворительное состояние аэропортовой инфраструктуры, проблемы с подготовкой лётных кадров, нарушения в обеспечении безопасности полётов. Рассмотрим эти причины и возможные направления их преодоления.

Убыточность регионального авиабизнеса.

Во времена плановой экономики региональные и местные воздушные перевозки в районах Крайнего Севера и Сибири получали значительную государственную поддержку, поскольку являлись социально значимыми и обеспечивали транспортную доступность при низкой плотности или полном отсутствии наземной транспортной сети. При переводе на самоокупаемость они стали заведомо убыточными, что связано с их высокой затратностью и низкой платежеспособностью населения. Составляющие затрат пассажира, связанные с авиатранспортной инфраструктурой, на Крайнем

Севере и в Восточной Сибири в 20 раз выше, чем в Центральной России [2]. Это было бы не так страшно, если бы пассажиры стали пользоваться альтернативными видами транспорта. Но во многих случаях альтернативы воздушному транспорту просто нет. Люди стали более ограничены в перемещении и стали меньше переезжать. А это уже существенное ограничение для развития регионов в целом [3].

Продолжается рост цен на авиабилеты. До 30% стоимости билета составляют цены на топливо, которые растут во всём мире [4]. Рост цен на авиаперевозки также стимулируют затраты на приобретение новой зарубежной техники, которая значительно дороже отечественной, и на подготовку летного состава.

Для преодоления проблемы требуется возобновление господдержки эксплуатационной деятельности авиакомпаний в районах Севера и приравненных к ним местностях, направленной на снижение тарифов до приемлемого уровня, обеспечивающего транспортную доступность для населения. Эффективным является непосредственное субсидирование авиапассажиров, а не выделение дотаций на содержание аэродромной сети [2].

Неэффективный собственник.

Воздушный транспорт регионов Европейского Северо-Востока представлен предприятиями и организациями различных форм собственности, основными из которых являются: ОАО «Нарьян-Марский объединённый авиационный отряд», ОАО «2-й Архангельский объединённый авиаотряд», ОАО «Аэропорт Архангельск», ОАО «Аэропорт Лешуконское», ОАО «Авиационная компания "ЮТэйр"», ОАО «Аэрофлот - Российские авиалинии», Авиакомпания NordStar (ОАО «Авиакомпания "Таймыр"»), ЗАО «Нордавиа - Региональные авиалинии», ФГУП «Аэропорт Мезень», ФГУП «Аэропорт Амдерма», ГУП РК «Комиавиатранс» и др.

Как видно из перечня, в настоящее время предприятия, находящиеся в государственной (региональной) собственности, не составляют значительную часть поставщиков авиатранспортных услуг, поскольку содержание таких предприятий явилось неподъёмной финансовой нагрузкой для региональных бюджетов. В тоже время опыт таких субъектов РФ, как Республика Саха (Якутия), показывает, что единственной возможностью сохранить пассажирские перевозки в отдаленных северных районах являются казённые авиапредприятия [3].

Если органами исполнительной власти принято решение о несостоятельности действующего авиаперевозчика, могут быть рассмотрены следующие варианты реорганизации: акционирование, доверительное управление имуществом, аренда, концессия. По каждому варианту должен быть проведён тщательный анализ и выявлены положительные и отрицательные стороны. Однако смена собственника не означает, что новый собственник будет заведомо эффективным [5].

Для преодоления проблемы необходима выработка механизмов выявления неэффективного собственника и своевременного принятия решения о его замене.

Старение парка воздушных судов, отсутствие в России производства региональных воздушных судов пассажироместимостью до 50 мест.

Запрет с 1 января 2012 г. эксплуатации самолётов, не оборудованных системой предупреждения о близости с землей (Ту-134, Ан-24, Як-40 и др.), фактически поставил авиационную отрасль в России на грань выживания. Долгое время основным перевозчиком на межмуниципальных и внутримунципальных авиалиниях являлся самолёт Ан-2, выпуск которого осуществлялся с 1948 г. в течение почти 60 лет. В настоящее время его производство в России и Польше свернуто, но осуществляется в Китае.

Финансирование по остаточному принципу, практически полное отсутствие отечественной базы производства самолётов для малой авиации, негативно повлияли на общее состояние дел в этой отрасли [6]. В СССР до 1981 г. было изготовлено порядка 60000 самолетов исключительно для работы на местных авиалиниях в условиях плохо подготовленных аэродромов. Причем большая часть самолетов (около 96%), летающих уже в то время, была изготовлена еще до 1961 г. Весь этот парк выработал свой ресурс и почти полностью списан. В последние же годы обновление авиапарка идет медленными темпами. Так, за 2008-2010 гг. было произведено всего 38 самолётов всех типов [7].

На Западе производством самолётов для малой авиации занимается частный бизнес, и для него очевидна потребность в легкомоторных самолётах. Причём это не только крупные авиастроительные компании, но также средний и мелкий бизнес. Результатом стало то, что в США лицензией на право управления легкомоторным самолётом владеет каждый трёхсотый взрослый американец, причём свой личный самолёт есть у каждого тысячного. Причины столь широкого распространения малой авиации за рубежом несколько: довольно либеральное законодательство относительно производства полётов и эксплуатации воздушных судов, относительная дешевизна и доступность обучения пилотов, ценовая доступность самого летательного аппарата.

Развитие данного сегмента авиации на Западе заключается не только в производстве самолётов для малой авиации. Создана широкая сеть специализированных технических центров обслуживания самолётов, существует большое количество аэродромов и площадок для взлёта и посадки самолётов, их базирования. Лидером в создании обслуживающих центров в США признана компания «Цессна», выпустившая за свою историю более 184000 различных самолётов - от двухместных до реактивных лайнеров бизнес-класса. Так, для тушения лесных пожаров, доставки туристов в малодоступные районы может использоваться самолёт «Цессна-172» (дальность полёта - 1500 км, скорость - 400 км/час, пассажирских мест - 4) [8].

Примером этого того, что отечественная авиастроительная промышленность начинает возрождаться, является сертификация в феврале 2012 г. Европейским агентством по авиационной безопасности (EASA) среднемагистрального самолёта «Sukhoi Superjet 100». Выданным сертификатом подтверждается, что компания-разработчик продемонстрировала соответствие самолета действующим требованиям EASA к летной годности и воздействию на окружающую среду. Это позволяет европейским авиакомпаниям и авиакомпаниям государств, в которых нормы EASA приняты в качестве стандарта, получать и эксплуатировать самолеты «Суперджет» [9]. Выпускаемый в настоящее время вариант лайнера имеет 95-98 пассажирских кресел, летает на расстояние до 3000 км, цена составляет 35,4 млн. долларов, что примерно на 15% дешевле конкурентов. То внимание, которое было уделено производству этого самолёта высшим руководством страны, даёт некоторую надежду, что самолётостроение, в т.ч. и производство самолётов малой авиации, станет одним из приоритетных направлений развития экономики.

Пока же российский рынок легкомоторной авиации, оцениваемый специалистами как один из самых перспективных, развивается в основном за счёт закупок иностранных воздушных судов. Однако высокие таможенные сборы делают стоимость воздушных судов иностранного производства в России весьма значительной, что тормозит развитие легкомоторной авиации. В результате межмуниципальные и внутримунципальные перевозки осуществляются вертолётами. Для сравнения: стоимость аренды вертолёта Ми-8 — 80000 руб. в час (Республика Коми, летний период 2011 г.), прямые эксплуатационные расходы самолёта «Цессна» за летный час в 8 раз меньше.

Из всего имеющегося потенциала для организации производства самолётов пассажироместимостью до 50 человек в РФ реально можно говорить о двух направлениях. Первое — привлечь зарубежного партнера, который уже имеет подобный тип самолетов, и организовать его выпуск в России. Второе - кардинальным образом пересмотреть ситуацию с программой «Антонов-140», существенно увеличив объём выпуска и снизив стоимость данного типа летательных аппаратов. В настоящее время стоимость Ан-140 заявлена в районе 20 млн. долларов [10].

Для преодоления проблемы необходимо создавать условия для производства самолётов малой авиации и развитие системы их обслуживания.

Сокращение количества аэродромов, неудовлетворительной состояние аэропортовой инфраструктуры.

Аэропортовая сеть гражданской авиации в Российской Федерации по сравнению с 1992 г. сократилась в 4 раза, и в настоящее время насчитывает 330 аэропортов [1]. Возможные решения данной проблемы упираются опять же в недостаток финансирования. Ежегодные потребности россий-

ских аэропортов в инвестициях составляют не менее 50-70 млрд. рублей, а по факту выполняются не более чем на 50-60%.

В концепции [1] определен перечень из 121 аэропорта - это минимум, необходимый России для сохранения неразрывности транспортной сети, военной и экономической безопасности. Они не могут быть закрыты никогда - независимо от имущественной и иной принадлежности. Реализация концепции и мер по поддержке перевозочного бизнеса призвана увеличить авиаподвижность населения России как минимум в 2,6 раза - до коэффициента 0,62. Сейчас он равен 0,23, тогда как в Германии - 0,9, Франции - 1, Великобритании - 1,6, США - 2,5. В абсолютных числах это предполагает увеличение отправок в аэропортах РФ с 34 до 86 млн. пассажиров.

Существенным сдерживающим фактором для развития малой авиации в стране и северных регионах является очень малое количество пригодных для базирования легкомоторных самолётов аэропортов и взлётно-посадочных полос. По этому параметру Россия отстает от США почти в 20 раз. Продолжается выбытие аэродромов из реестра в основном за счёт региональных и местных аэродромов с грунтовым покрытием. За период с 1992 по 2008 гг. выбыло 826 грунтовых аэродромов, что составляет 87% от общего числа сокращенных аэродромов. Без собственного производства самолётов для малой авиации, развития (вернее, создания) инфраструктуры их обслуживания, строительства новых и реконструкции существующих аэропортов и площадок невозможно дальнейшее развитие авиации.

Подвижки к улучшению в этом отношении имеются. Одним из таких шагов стало изменение законодательства, регламентирующего полёты малой авиации. Если раньше для вылета воздушного судна требовалась подача заявки с маршрутом полёта за сутки до вылета, то с переходом на уведомительную систему, давно уже принятую во всём мире, достаточно по телефону или через Интернет уведомить диспетчерский пункт перед вылетом. С принятием этой системы малая авиация получает главное своё преимущество - оперативность.

Направление преодоления проблемы: господдержка аэропортовой деятельности, ориентированная на обеспечение приемлемого уровня аэропортовых сборов при безубыточном функционировании операторов аэропортов.

Проблемы с подготовкой лётных кадров.

Анализ причин авиакатастроф показывает, что в основе большинства аварий на авиационном транспорте лежит человеческий фактор [11].

За период времени, в течение которого авиаперевозки находились в состоянии глубокого кризиса, авиакомпании частично растеряли свой главный ресурс - профессиональный кадровый состав. Нарушилась преемственность поколений авиаторов. За четыре прошлых года среднее количество выпускников училищ гражданской авиации составляло около 200 человек (в 1980-е гг. выпускалось на порядок больше), а списывалось еже-

годно до 400 пилотов. В 2012 г. планируется увеличить выпуск лётчиков до 480 человек, а через два года — увеличить вдвое [12].

В настоящее время в РФ сохранились следующие лётные училища: Краснокутское лётное училище ГА - филиал ФГОУ ВПО «Ульяновское высшее авиационное училище гражданской авиации (институт)» (Саратовская обл.), Сасовское им. Героя Советского Союза Г.А.Тарана лётное училище ГА - филиал ФГОУ ВПО «Ульяновское высшее авиационное училище гражданской авиации (институт)» (Рязанская обл.), Бугурусланское лётное училище ГА (колледж) - филиал ФГОУ ВПО «Санкт-Петербургский государственный университет ГА» (Оренбургская обл.).

Несмотря на то, что сейчас лётная программа в РФ приближается к стандартам международной авиационной организации ИКАО, в которую входит более 100 стран мира, проблема с подготовкой пилотов остается очень острой. Чтобы получить свидетельство коммерческого пилота, в большинстве стран необходимо налетать 150 часов. Сейчас такая норма существует и у российских училищ, но эти часы нарабатываются в основном на отечественных самолетах, в которых установлены аналоговые приборы, а не цифровые.

Направления преодоления проблемы: количественное и качественное улучшение подготовки будущих пилотов, возможность прохождения ими практики на новой технике и тренажерах с цифровым оборудованием, которое установлено на зарубежных самолетах.

Нарушения в обеспечении безопасности полётов.

Среди основных причин катастрофы Ту-134 под Петрозаводском, когда пилот в условиях сильного тумана не долетел до взлетно-посадочной полосы, помимо человеческого фактора названа техническая неготовность аэропорта принимать самолеты в сложных полетных условиях. Катастрофы можно было избежать, если бы аэропорт имел современное оснащение.

В условиях хронического недофинансирования создаются предпосылки для пренебрежения мероприятиями по обеспечению безопасности полётов. Так, в феврале 2012 г. Печорская транспортная прокуратура провела проверку выполнения требований законодательства о безопасности полетов в аэропортах Печоры и Усинска. В ходе проверки установлено, что в аэропорту Печоры не все работники авиационно-технической базы перед началом работы проходят ежесменный медицинский осмотр, имеются другие нарушения техники безопасности. В аэропорту Усинска после постановки воздушного судна Як-42 на стоянку перед началом работ по обслуживанию встречающий не обеспечил заземление воздушного судна, в связи с чем все дальнейшие работы по обслуживанию, в т.ч. заправка топливом, проводились без заземления. Кроме того, сотрудники службы электросветотехнического обеспечения полетов в аэропорту Усинска не имели допусков к работе с оборудованием, не все прошли ежегодную проверку знаний нормативных документов [13].

Необходимо отметить, что новые требования по безопасности в полном объеме способны выполнить только крупные авиаперевозчики. Для этого потребуются серьезные финансовые вложения. К тому же, по новым требованиям, с 2012 г. в парке любого авиаперевозчика должно быть не меньше 10 воздушных судов вместимостью не менее 50 мест, а с 2013 г. количество судов увеличивается до 20.

Таким образом, для преодоления причин снижения авиаперевозочной деятельности на Европейском Северо-Востоке России требуется эффективное управление, позволяющее сохранить и приумножить существующие активы гражданской авиации в регионах, создать работающие механизмы развития нормативно-правовой, технологической и социальной политики.

Источники и литература

1. Концепция развития аэродромной (аэропортовой) сети Российской Федерации на период до 2020 года. - Информационный портал «Ассоциация "Аэропорт"» [Электронный ресурс]. - http://www.airport.org.ru/09_01_zakon.html
2. Горшкова И.В., Ключков В.В. Экономический анализ перспектив развития воздушного транспорта в регионах России // Проблемы прогнозирования. - 2011. - №6. - С.36-52.
3. «Якутия» опасается за местные авиаперевозки. - Информационный портал «Авиация России» [Электронный ресурс]. - <http://www.poletim.net/news/yakutiya-opasaetsya-za-mestnye-aviaperevozki>
4. Дунаев О.Н. Авиакомпании и аэропорты: конкуренты или союзники? // Мир транспорта. - 2009. - №2. - С.52-57.
5. Объединенный Нарьян-Марский авиаотряд находится на грани банкротства. - Информационное агентство «РИА Новости» [Электронный ресурс]. - <http://ria.ru/company/20110728/408601193.html>
6. Самолеты малой авиации [Электронный ресурс]. - БКр://самолеты-малой-авиации.рф/.
7. Фомин А. В преддверии подъема - 5. Российское гражданское самолетостроение в 2010 году // Взлет. -2011. -№1-2. - С. 16-30.
8. В борьбе с лесными пожарами Коми поможет моноплан. - Информационное агентство «Коминформ» [Электронный ресурс], -<http://www.komiinform.ru/news/80151/>.
9. «Сухой» полетит по евростандартам. - Транспортный портал «Gudok.Ru» [Электронный ресурс]. - http://www.gudok.ru/transport/?pub_id=426668
10. ВЭБ планирует начать выпуск региональных самолетов. - Информационный портал «Авиация России» [Электронный ресурс]. - <http://www.poletim.net/news/vjeb-planiruet-nachat-vypusk-regionalnykh-samoletov>
11. Гражданская авиация: системная перезагрузка. - Информационное агентство «Север-Медиа» [Электронный ресурс]. - <http://www.bnkomi.ru/data/news/9609/>
12. Выпуск пилотов в России увеличат в два раза. - Информационный портал «Авиация России» [Электронный ресурс]. - <http://www.poletim.net/news/vypusk-pilotov-v-rossii-uvelichat-v-dva-raza>
13. В аэропортах Печоры и Усинска не заботятся о безопасности полетов. - Информационный портал «Коми Онлайн» [Электронный ресурс]. - <http://komionline.ru/archive/2012/02/15>