

АНАЛИЗ СОСТОЯНИЯ АВИАЦИОННЫХ ПЕРЕВОЗОК В РОССИИ*

Аннотация: В настоящей статье проведено изучение влияния государственного регулирования, направленного на поддержку развития легкой авиации и местной сети авиалиний. Исследованы основные меры по восстановлению и развитию воздушных перевозок внутри и между регионами.

Ключевые слова: авиаперевозка, внутренние/региональные перевозки, региональные и местные авиалинии, аэродром, малая авиация.

В современном мире существенно возросла роль воздушного транспорта как наиболее быстрого средства перемещения на большие расстояния. Особенно велико значение воздушных перевозок в реализации массового туризма. Его бурное развитие в середине прошлого века потребовало создания самолетов, отвечающих различным целям путешествий и имеющих высокий уровень комфорта. На борту воздушных судов и в аэропортах пассажирам предлагается разнообразный и совершенный сервис, делающий путешествия приятными и доступными широким слоям населения.

Авиаперевозки имеют ряд особенностей по сравнению с другим транспортным обслуживанием. Это связано, прежде всего, с зависимостью их от метеоусловий и от ландшафта местности в пунктах взлета и посадки (особенно для самолетов). Кроме того, условия эксплуатации подвижного состава заставляют выносить аэропорты за пределы населенных пунктов и требуют значительного времени для подготовки пассажиров к непосредственному перелету. Тем не менее, благодаря главному преимуществу - высокой скорости доставки в дестинацию, авиаперевозки составляют конкуренцию наземным и водным видам транспорта.

В Российской Федерации объемы пассажирских авиаперевозок за последние шесть лет увеличились на 75%, достигнув уровня 1993 г.

Однако данная положительная тенденция обусловлена в России лишь за счет увеличения объема международных авиаперевозок, а удельный вес внутренних (региональных) перевозок неуклонно сокращается.

В Российской Федерации при постоянно растущей потребности в этом виде авиаперевозок пассажирооборот на внутренних авиалиниях за 15 лет снизился на 30% и составляет 43% от общего пассажирооборота гражданской авиации России.

Количество пассажиров, перевезенных на местных воздушных линиях, едва составило половину общего объемного показателя, достигнутого авиакомпаниями России.

Такие результаты не соответствуют практике крупных стран с обширными территориями, где внутренние авиаперевозки составляют основу всего объема пассажирских авиаперевозок.

Так, в США удельный вес пассажирооборота по внутренним воздушным линиям составляет три четверти общего показателя пассажирооборота, а по количеству перевезенных пассажиров превышает 90% от всего объема авиационных пассажирских перевозок, выполненных национальными авиакомпаниями.

За последние 15 лет количество действующих в Российской Федерации региональных аэропортов сократилось более чем в три раза, с 1302 до 351. При этом уровень износа инфраструктуры оставшихся аэропортов достигает 75-80%.

* © Звонников И.А.

Это уже привело к разрушению межрегиональных авиационных связей и к существенной деформации рынка авиационных перевозок.

В 90-х годах фактически прекратили существование местные воздушные линии. В 1990 г. местные воздушные линии перевезли около 25 млн. человек, в 1998 г. – менее 1 млн. человек. С 2002 г. в России произошел заметный рост объема перевозок пассажиров, но в основном на международных линиях. Авиация окончательно стала элитным видом транспорта.

Скоро в Сибири и на Дальнем Востоке будут запущены важнейшие мегапроекты, но они без авиации невозможны. Надо отметить, что во всем мире региональные перевозки малорентабельны, они являются вспомогательными, обеспечивая работу «магистральных» авиакомпаний и жизнедеятельность удаленных территорий и поэтому они дотируются. Общей бедой всей авиации является рост стоимости авиационного топлива и нарастающий дефицит летно-технического состава.

Основных причин деградации региональных и местных воздушных линий две (не учитывая резкое падение платежеспособного спроса). Первая – практически разрушенная авиационная инфраструктура. Выведено из строя более 900 аэродромов (70%) классов Г, Д, Е. При этом число аэропортов классов А и Б, в том числе международных, возросло в 1992 г. с 98 до 125. На всю Российскую Федерацию осталось 330 аэропортов и аэродромов всех классов. Во Франции их 450, в США - 19000.

К примеру, в зоне контроля Красноярского управления воздушного транспорта Минтранса России находится огромная территория вдоль Енисея от границы с Монголией до побережья Северного Ледовитого океана, где недавно насчитывалось 235 аэродромов и посадочных площадок, а в настоящее время в рабочем состоянии 66 аэродромов, в том числе только 24 аэродрома с искусственным покрытием взлетно-посадочных полос. За время реформ общий пассажирооборот уменьшился в три раза, а отправки пассажиров - в четыре раза. В региональных перевозках и авиационных видах работ эти показатели уменьшились в девять и десять раз соответственно. Не работает большинство местных диспетчерских пунктов. Рентабельность оставшихся местных воздушных линий низка, налет авиатехники мал, тарифы на перевозки запредельно высоки. В ряде регионов проводится дотирование социально значимых перевозок, но этого явно недостаточно.

Вторая причина следующая. Парк гражданской малой авиации Российской Федерации является одним из устаревших среди развитых стран мира. Основным самолетом местных воздушных линий до сих пор остается самолет АН-2, поднявшийся в воздух в 1947 году. Новых самолетов малой авиации в серийном производстве практически нет. По прогнозам экспертов, к 2010 году указанный парк сократится на 80% от уровня начала 90-х годов. За последнее десятилетие разработано более 120 проектов легких и сверхлегких воздушных судов, но сертифицировано только 6 типов, до серийного производства была доведена только одноместная Авиатика-890. Однако возобновлено производство четырехместного Як-18Т.

Проблема местных авиалиний и легкой авиации в достаточной мере вышла на государственный уровень. В федеральных целевых программах «Модернизация транспортной системы России (2002-2010 годы)» и «Развитие гражданской авиационной техники России на 2002-2010 годы и на период до 2015 года» возрождение легкой авиации не предусмотрено.

Государственный механизм в сторону поддержки развития легкой авиации и межрегиональной и местной сети авиалиний разворачивается с большим трудом. Владимир Владимирович Путин, будучи Президентом Российской Федерации, дал указание разработать меры по государственной поддержке малой авиации. В настоящий момент указанное поручение не исполнено. Проблема носит системный характер: чтобы решить

вопрос, необходимо преодолеть как вертикальные – межведомственные барьеры (14 ведомств), так и горизонтальные – центр, федеральные округа, регионы, муниципальные образования. Нет ни одного государственного органа или ведомства, отвечающего за всю проблему в целом.

На данный момент Федеральным агентством воздушного транспорта разработана комплексная программа возрождения легкой (народной авиации). Реализация указанной концепции позволит в кратчайшие сроки решить проблему без чрезмерных капиталовложений государства. Программа основана на использовании достижений авиапромышленности и высоких технологий в смежных отраслях, применении новых финансово-организационных форм, изменении нормативной базы с усилением государственной поддержки и контроля, внедрении обновленной концепции безопасности полетов.

Программу условно можно разделить на несколько блоков:

1. восстановление парка легкой авиации. Наиболее востребованным является самолет на 9 – 12 пассажирских мест. На создание нового самолета и освоение его серийного производства потребуется около 5-7 лет. Поэтому в сегодняшней программе предлагается исходить из следующих ресурсов. В Российской Федерации осталось около 1500 самолетов АН-2, числящихся в реестре, из них 500 все еще в строю. Всего же численность АН-2 достигает 5 тысяч. Предлагается часть указанных самолетов восстановить и при этом модернизировать как самолет, так и двигатель АШ-62ИР. Это позволит сделать борт полностью автономным с точки зрения аэронавигации. Самолеты должны летать независимо от наземных средств управления воздушным движением, в соответствии с разработанной ИКАО концепцией «свободного полета»;

2. современные разработки в авиационной и оборонной промышленности позволят повысить безопасность полетов, оснатив должным образом легкий самолет и вертолет, включая многофункциональную бортовую радиолокационную станцию, транспондер системы АЗН-В. Переоснащение авиапарка упростит и удешевит решение вопросов второго блока, связанного с восстановлением сети местных аэродромов.

Предлагается создать 3-ступенчатую систему инфраструктуры:

- в Федеральных округах – развертывание многоцелевых воздушных комплексов (МВК), выполняющих функции аэропорта, мощной АТБ, авиасалона, центра подготовки и переподготовки летно-технического состава, аэроклуба;

- в субъектах Российской Федерации – развертывание региональных хорошо оснащенных аэродромов;

- в районах – восстановление и создание простейших аэродромов и посадочных площадок.

Модернизация имеющихся воздушных судов позволит упростить и удешевить воссоздание и эксплуатацию большинства аэродромов местных воздушных линий и, таким образом, достаточно быстро развернуть минимальную инфраструктурную сеть местных воздушных линий Российской Федерации, что позволит создать условия для развития внутреннего и въездного туризма;

3. предлагается создать частно-государственный холдинг с сетью региональных компаний, охватывающих все аспекты проблемы. Холдинг объединит интересы рассредоточенного множества потребителей. Это необходимо для привлечения крупного инвестиционного капитала, а также для выполнения функций единого заказчика, что очень важно для авиапромышленности.

Значительная часть средств на реализацию программы может быть выделена регионам. Их выгоды очевидны. Для регионов станет доступным воссоздание государственно и социально значимых местных воздушных линий, включая инфраструктуру, парк воздушных судов, обеспечение их ГСМ с применением альтернативных видов топлива

на основе попутного газа, используемого также в интересах ЖКХ и автотранспорта. Это, в свою очередь, приведет к созданию новых рабочих мест, подготовке и закреплению квалифицированных кадров, развитию малого бизнеса.

Сегодня активно работает в этом направлении правительство Республики Саха (Якутия), которое сумело сохранить систему местных воздушных линий. Но прежде всего развитию местной и региональной авиации, как мегапроекту, необходимы внимание и поддержка на государственном уровне, поскольку возрождение народной авиации отвечает интересам сохранения целостности, дальнейшего экономического развития всей страны и развитию въездного туризма.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ:

1. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года, утверждена Распоряжением Российской Федерации от 22.11.2008 № 1734-р.
2. Руппкль К.К. Системные проблемы развития воздушного транспорта // Вестник университета № 9 (9). М.: ГУУ, 2007. 0,8 печ.л.
3. Ежемесячный профессиональный авиационный журнал «Гражданская авиация» № 2 [777], 2009.
4. Ежемесячный профессиональный авиационный журнал «Гражданская авиация» № 4 [779], 2009.
5. Журнал «JET БИЗНЕС&АВИАЦИЯ» № 4 (50), 2009.

I. Zvonnikov

ANALYSIS THE CONDITION OF THE AIR TRANSPORT IN RUSSIA

Abstract: In this article we studied the impact of government regulation aimed at supporting the development of light aviation and the local network airlines. Explore basic measures of reconstruction and development of air transport within and between regions.

Key words: air transportation; domestic / regional transport; regional and local airlines; small aircraft.