
УДК 338.47

Региональная авиация как одно из условий эффективного циально-экономического развития приарктических районов

К.В. Немудрый

Аннотация

Сегодня воздушному транспорту принадлежит особая роль в обеспечении доступности населенных пунктов России.

Авиация нередко служит единственным транспортным средством, однако им пользуются не более 7 % граждан, а концентрация рынка авиаперевозок в аэропортах Московского аэроузла на 1 ноября 2010 года составляет 75,4 %.

Развитие региональной авиации является существенным фактором, определяющим не только транспортную доступность Архангельской области, но и ее экономическое развитие.

Ключевые слова: воздушный транспорт; региональная авиация; экономическое развитие; приарктический район; крайний север.

Растущие планы по развитию северных и арктических территорий рано или поздно заставят государство решать проблему транспортной доступности, в том числе воздушного сообщения между населенными пунктами.

В соответствии с общепринятым географическим определением Арктикой считается район, расположенный севернее полярного круга (66°33" с.ш.), площадь которого составляет 21 млн. кв. км [1]. России принадлежит 1,2 млн. кв. км данной территории. Арктика чрезвычайно богата практически всеми видами природных ресурсов. По данным Геологической службы США потенциальные запасы нефти в этом регионе составляют 90 млрд. баррелей, газа - 47,3 трлн. куб. м, газового конденсата - 44 млрд. баррелей [2].

Архангельская область - субъект Российской Федерации, расположенный на севере Европейской части страны, в пределах Северного экономического района, часть районов и городов которого относится к районам Крайнего Севера. Площадь территории составляет

589,9 тыс. кв. км. На северо-западе область выходит через Белое море к бассейну Северного Ледовитого океана, на северо-востоке граничит с Ненецким автономным округом, на востоке - с Республикой Коми, на юго-востоке - с Кировской, а на юге - с Вологодской областью, на западе - с Республикой Карелия, через акваторию Белого моря - с Мурманской областью.

В состав области территориально входит Ненецкий автономный округ, 21 административный район, 14 городов, 21 поселок городского типа, около 4 тысяч сельских населенных пунктов.

Архангельская область выделяется развитым лесным комплексом (около 33 % российского производства целлюлозы, 26 % картона, 9,7 % пиломатериалов, 9 % деловой древесины и бумаги), судостроением и рыбной промышленностью [3].

Однако территория слабо развита в транспортном отношении. Удельный вес внутрирегиональных воздушных перевозок в общем объеме составляет не более 7-10 %, перевозка грузов и почты — 12-15 %. Основной рынок авиационных работ сосредоточен на территории Ненецкого автономного округа, что связано с нефте- и газодобычей, освоением новых месторождений, геологоразведочными работами [4].

Воздушный транспорт является универсальным видом транспорта, способным перевозить различные виды пассажиров и грузов. Авиация широко применяется в сельском и лесном хозяйстве, в геологоразведочных, поисковых работах и метеорологии.

Гражданская авиация с момента ее создания развивалась невиданными темпами. Для того чтобы стать одним из популярнейших видов пассажирского транспорта, затмившим железнодорожный, ей потребовалось всего шесть десятилетий: первые авиапассажиры появились в 1908 году, первый авиагруз был доставлен в 1910-м, первый чартерный рейс совершен в 1911-м, первая авиакомпания, перевозившая пассажиров по расписанию - в 1914 году, а первый бортпроводник - в 1930-м [5].

Для Архангельской области появление авиации во многом было определено деятельностью Всесоюзного общества «Добролет», приказом которого 2 ноября 1929 года было создано Архангельское Управление воздушной линии Архангельск – Усть-Сысольск. В январе 1931 года было создано архангельское Управление воздушных линий Северного края. А отраслевые преобразования 90-х годов привели к появлению в Архангельской области нескольких самостоятельных авиакомпаний [6].

Как такового термина «региональная авиация» ни в каких правовых актах не существует. Из логических рассуждений можно сделать вывод, что это авиация, осуществляющая перевозки внутри региона. Также ее называют таковой из-за количества перевозимых пассажиров (от 10 до 70).

По состоянию на март 2011 года в Архангельской области существует 43 аэропорта, по сравнению с 2004 г. их число сократилось на 19 %. Общий износ оставшегося аэропортового оборудования составляет более 80 %.

Аэродромы аэропортов Архангельска, Нарьян-Мара и Амдермы-2 способны принимать все современные ближне-среднемагистральные самолеты. Аэродромы аэропортов Васьково (Архангельск), Котлас, Лешуконское, Мезень, Соловки, Амдерма, Варандей, Песчанка (о. Колгуев) способны принимать самолеты класса не выше Ан-24 и Як-40. Остальные аэродромы области имеют грунтовое покрытие, на которое способны приземляться только воздушные суда типа Ан-2 и вертолеты.

Воздушный транспорт Архангельской области и Ненецкого автономного округа (НАО) представлен предприятиями и организациями всех форм собственности. На них занято более 4000 чел. Основными авиапредприятиями области являются:

- ЗАО «Нордавиа – региональные авиалинии»;
- ОАО «Нарьян-Марский ОАО»;
- ОАО «2-й Архангельский объединенный авиаотряд»;
- ОАО «Аэропорт «Архангельск»;
- ОАО «Аэропорт «Нарьян-Мар» [4].

Региональная авиация – это серьезная поддержка для жителей маленьких поселков в районе Крайнего севера, из которых иначе как на самолете не добраться до крупного населенного пункта. В них подвижность населения приближается к нулю. Для примера, в тех же США сейчас несколько десятков тысяч аэропортов.

В Норвегии внутреннее авиасообщение также играет ведущую роль в пассажирских перевозках. В зимний период авиация является единственной возможностью добраться до населенных пунктов, расположенных на островах или за горными перевалами. Воздушный транспорт Норвегии представлен 139 предприятиями, на которых работает более 7000 человек и 53 аэропортами с регулярными рейсами в любую точку страны [7]. В каждом небольшом городке есть свой аэропорт, из которого житель Норвегии может без проблем вылететь в другой населенный пункт и вернуться обратно в удобное для него время. Согласно исследованию, произведенному компанией «Авинор» в 2005 году, норвежцы летают в три-четыре раза чаще, чем европейцы [8].

В России дела обстоят по-другому. Зачастую вместе с последними огнями взлетной полосы замирает жизнь отдаленных уголков. На сегодняшний день техническое оснащение оставшихся аэропортов оставляет желать лучшего и не отвечает требованиям по посадке

даже узкофюзеляжных машин. Приведение их в надлежащее состояние требует значительных финансовых ресурсов. Например, новые Федеральные авиационные правила требуют наличие ограждения по периметру территории аэропорта. Это серьезная проблема для небольших сельских аэродромов, чей бюджет едва позволяет принимать одно-два воздушных судна в неделю.

Сегодня парк региональной авиации не пополняется, перспектив такого обновления нет. В итоге, если ситуацию кардинально не изменить, из гражданской авиации исчезнет целый сегмент - региональная авиация. Необходимо субсидировать небольшие авиапредприятия, потому как региональные перевозки несут социальную функцию, связывая крупны населенные пункты с небольшими городами и селами. Воздушные суда типа «Ан-2», «Ан-24» и «Як-40» обладают чрезвычайно низкой экономической эффективностью, не соответствуют требованиям по комфорту и безопасности полетов и теряют ресурс эксплуатации.

В настоящий момент в России массово не выпускается ни одного регионального самолета. Сухой Суперджет-100 и АН-148 назвать региональными самолетами нельзя, ввиду того, что двигатели у них расположены низко, и в большинстве региональных аэропортах, где покрытие грунтовое, они не смогут приземлиться.

Единственным вариантом развития рынка внутренних авиаперевозок является оснащение авиакомпаний современными воздушными судами. Однако должно пройти 3-5 лет, чтобы российский авиапром начал массовый выпуск таких воздушных судов, при условии, что в этот сегмент будут направлены значительные инвестиции. Сейчас остается приобретать иностранную технику. Для этого Правительство РФ в 2010 году пересмотрело взгляды на таможенную политику по ввозимым из-за рубежа воздушным судам вместимостью до 50 кресел. Сегодня они не облагаются ввозными таможенными пошлинами. К таким судам в частности относятся франко-итальянские АTR42 и АTR72, семейство самолетов «Дэш» канадской фирмы Де Хэвилленд (входит в состав корпорации Бомбардье), шведский SAAB 340 и бразильский Эмбаер EMB-120. Рыночная стоимость такого нового воздушного судна составляет 10 млн. долларов и выше.

Проблема заключается и в отсутствии четких законов в области региональной авиации. Воздушный кодекс лишь на 15 % соответствует сегодняшним реалиям.

Вместе с тем важной остается подготовка летного персонала. При потребности авиакомпаний региональной авиации до 600 пилотов в год, на сегодня выпускается лишь 200. Существующие, обученные еще в СССР, постепенно покидают авиацию по достижению предельного возраста.

Гражданская авиация — это авиация, используемая в целях обеспечения потребностей граждан. К этим целям относятся:

- перевозка пассажиров, багажа, груза и почты;
- выполнение авиационных работ в сельском хозяйстве, нефтегазовой отрасли, строительстве, для охраны лесов, обслуживания экспедиций и т. п.;
- оказание медицинской помощи населению и проведение санитарных мероприятий;
- проведение экспериментальных и научно-исследовательских работ;
- проведение учебных, культурно-просветительных и спортивных мероприятий;
- проведение поисково-спасательных, аварийно-спасательных работ и оказание помощи при стихийных бедствиях [9].

Необходимыми условиями возрождения региональной авиации в Архангельской области является:

- государственная финансовая поддержка региональных маршрутов.
- Разработка стратегии развития регионального рынка авиаперевозок.
- Разработка программы развития региональных аэропортов, сохранение малых аэродромов, увеличение количества действующих (Вельск, Каргополь, Верхняя Тойма) и наземной инфраструктуры.
- Массовый выпуск воздушных судов небольшой вместимости для региональных перевозок.
- Использование зарубежного опыта, где региональные перевозки – устойчивый и надежный бизнес.

Одним из эффективных способов развития региональной авиации в Архангельской области считаю консолидацию существующих авиационных активов. Такой мерой может послужить объединение ОАО «2-ой архангельский объединенный авиаотряд» и ОАО «Нарьян-Марский объединенный авиаотряд». Собственником этих предприятий является Федеральное агентство по управлению государственным имуществом (Росимущество). Учитывая низкую рентабельность региональных перевозок и устаревший воздушный парк перевозчиков – вертолеты МИ-8 и Ан-2, оценивая потребность в авиационном парке, на его обновление необходимо выделить порядка 50-70 млн. долларов. Помимо этого предприятиям ежегодно потребуются дотации на авиатопливо и компенсация выпадающих доходов от нерентабельных, но социально значимых направлений. Интеграция создаст эффект синергии и позволит оптимизировать затраты и повысить эффективность работы авиапредприятий.

Стоит отметить, что на текущий момент развитие региональных авиаперевозок является существенным фактором, определяющим не только транспортную доступность Архангельской области, но и ее экономическое развитие.

Возрождение региональной авиации требует колоссальных материальных и физических ресурсов, как со стороны государства, так и частных инвесторов. Все понимают, что авиаперевозки, наряду с железнодорожным транспортом, являются важнейшим экономическим и социальным фактором развития территорий. А региональные и местные авиалинии имеют огромное геополитическое значение, особенно для районов Крайнего Севера. Считаю, что на начальном этапе, для стимулирования притока частных инвестиций в эту сферу, следует создавать частно-государственные предприятия. Необходимо организовать благоприятные условия для прихода инвестиций, в том числе иностранных, использовать зарубежный опыт, чтобы сделать региональную авиацию привлекательным источником вложения средств, перераспределяя концентрацию рынка авиаперевозок из аэропортов Московского аэроузла, которая на 1 ноября 2010 года составляет 75,4 %, увеличивая доступность использования воздушного транспорта для всех категорий граждан [12].

Библиографический список:

- [1] Большая Советская Энциклопедия. М.: Советская энциклопедия, 1970. Т. 2. С. 203.
- [2] Кашин В. Арктическая кладовая. // Газета «Ведомости».-2008. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.vedomosti.ru/newspaper/2008/07/25> (дата обращения 16.05.2011).
- [3] Архангельская область (основные данные). // Свободная энциклопедия «Википедия». - 2011. [Электронный ресурс]. URL: http://ru.wikipedia.org/wiki/Архангельский_край (дата обращения 15.03.2011).
- [4] Транспортная инфраструктура Архангельской области. // Правительство Архангельской области . - 2011. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.dvinaland.ru/power/departments/deptrans/acts/> (дата обращения 15.03.2011).
- [5] Гражданская авиация, статьи. // Военно-исторический сайт. - 2011. [Электронный ресурс]. URL: <http://tank.uw.ru/articles/other/aviation/> (дата обращения 20.03.2011).

- [6] О компании. // Авиакомпания «Нордавиа». - 2011. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.nordavia.ru/about/print.html> (дата обращения 22.03.2011).
- [7] Норвегия (основные данные). // Свободная энциклопедия «Википедия». - 2011. [Электронный ресурс]. URL: http://ru.wikipedia.org/wiki/Норвегия#.D0.92.D0.BE.D0.B7.D0.B4.D1.83.D1.88.D0.BD.D1.8B.D0.B9_.D1.82.D1.80.D0.B0.D0.BD.D1.81.D0.BF.D0.BE.D1.80.D1.82 (дата обращения 24.03.2011).
- [8] Окно в Норвегию, отрасли. // Norwegian-Russian Chamber Of Commerce. - 2011. [Электронный ресурс]. URL: http://www.nrcc.no/norwaydirectory/database_transport.html (дата обращения 20.03.2011).
- [9] Гражданская авиация (основные данные). // Свободная энциклопедия «Википедия». - 2011. [Электронный ресурс]. URL: http://ru.wikipedia.org/wiki/Гражданская_авиация (дата обращения 02.04.2011).
- [10] Доклады. // Содружество авиационных экспертов «Aviation Explorer». - 2011. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.aex.ru/docs/2/2010/12/6/1231/> (дата обращения 05.04.2011).

Сведения об авторе:

Немудрый Кирилл Викторович, аспирант Северного (Арктического) Федерального университета им. М.В. Ломоносова, тел.: (911) 676-50-07; e-mail: nemoudryi@gmail.com
163002, г. Архангельск, Набережная Северной Двины, 17, кафедра менеджмента