Булавенко О. А., Селиванова В. С.
O. A. Bulavenko, V. S. Selivanova

СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ РЕГИОНАЛЬНОЙ АВИАЦИИ ДАЛЬНЕВОСТОЧНОГО ФЕДЕРАЛЬНОГО ОКРУГА

THE STATE AND PROSPECTS OF REGIONAL AVIATION DEVELOPMENT IN FAR EASTERN FEDERAL DISTRICT

Булавенко Олег Анатольевич – доктор педагогических наук, профессор, заведующий кафедрой сервиса и торгового дела Комсомольского-на-Амуре государственного университета (Россия, Комсомольск-на-Амуре); 681013, Хабаровский край, г. Комсомольск-на-Амуре, пр. Ленина, 27. E-mail: std@knastu.ru.

Mr. Oleg A. Bulavenko – doctor of pedagogical Sciences, Professor, head of the Department of service and trade Affairs of Komsomolsk-on-Amur State University (Russia, Komsomolsk-on-Amur); 681013, Khabarovsk territory, Komsomolsk-on-Amur, 27 Lenin str. E-mail: std@knastu.ru.

Селиванова Валентина Сергеевна – студентка магистратуры 2-го курса факультета экономики и менеджмента направления «Торговое дело» Комсомольского-на-Амуре государственного университета (Россия, Комсомольск-на-Амуре); 681013, Хабаровский край, г. Комсомольск-на-Амуре, пр. Ленина, 27.

Ms. Valentina S. Selivanova – master's degree student major in trade business, faculty of Economics and management, Komsomolsk-on-Amur State University (Russia, Komsomolsk-on-Amur); 681013, Khabarovsk territory, Komsomolsk-on-Amur, 27 Lenin str.

Аннотация. В данной статье оценивается современное состояние региональной авиации, рассматриваются существующие перспективы развития малой авиации Дальнего Востока.

Summary. This article assesses the current state of regional aviation, examines the existing prospects for the development of small aircraft in the Far East.

Ключевые слова: региональная авиация, Дальневосточный федеральный округ, малая авиация, парк воздушных судов, воздушный транспорт.

Key words: regional aviation, Far Eastern Federal District, small aviation, fleet of aircraft, air transport.

УДК 656.7

Существование авиации на Дальнем Востоке начинается с момента, когда в 1911 году на 50 метров над Владивостоком и бухтой Золотой Рог русский авиатор Яков Седов поднял аэроплан «Фарман». Однако после на долгий срок гражданские полёты завершились – дальнейшие 15 лет воздушное пространство над Дальним Востоком было занято исключительно военной техникой.

Лишь в 1928 году первый гражданский воздушный маршрут, соединяющий Иркутск и Якутск, был открыт на Дальнем Востоке. Перевозили пассажиров на гидросамолётах Ю-13 компании «Добролёт», которая в дальнейшем стала «Аэрофлотом». Это была первая в СССР регулярная линия, проходящая над районами Сибири, Дальнего Востока и Крайнего Севера. Через два года из Хабаровска через Николаевск-на-Амуре в Оху полетели юнкеры немецкого происхождения, а спустя ещё 10 лет на Дальнем Востоке был действующим 21 регулярный маршрут, а парк воздушных судов состоял из 146 машин. В 40–60-х гг. прошлого века дальневосточная авиационная сеть стала крупнейшей в стране, чему способствовали труднодоступность множества районов и огромные расстояния между ними.

Диапазон использования авиации в советское время был намного обширнее, не было чётких ограничений только в перевозке пассажиров, груза или почты. К примеру, осуществлялись регулярные полёты самолётов Ан-2 и вертолётов Ми-8 в целях снегосгонки (сбрасывание золы на снег для более быстрого его таяния); опрыскивания леса ядохимикатами (для уничтожения насе-

комых-вредителей); отправки медикаментов и продовольствия (береговым корякам и оленеводам в тундру); перевозки делегаций учёных (в долины гейзеров и к вулканам).

С распадом СССР местная авиация на Дальнем Востоке, как и по всей стране, пришла в упадок. Были распроданы воздушные суда и аэродромы. Инфраструктура, создававшаяся годами, пришла в запустение.

Первым делом в результате гибели малой авиации осталось в убытке население районов, где нет исправного автомобильного или железнодорожного сообщения с региональными центрами. Когда непогода размывала единственную существующую дорогу к населённому пункту, жители оставались буквально отрезанными от цивилизации, оставшись без квалифицированной медицинской помощи и продуктов. Исключительно в экстренных случаях, связанных с угрозой здоровью и жизни, туда отправлялись вертолёты для доставки людей в город. Тем не менее, крах местных воздушных линий сказался отрицательно на тех районах, которые не являлись полностью изолированными от транспортных сетей, но всё же находились вдалеке от региональных центров. И лишь спустя почти четверть века после развала началось возрождение малой авиации на Дальнем Востоке.

Обобщая вышеизложенное, отметим, что воздушный транспорт всегда играл значительную роль в развитии Дальнего Востока, являясь незаменимым, особенно для связи удалённых поселений с центрами районов, регионов и городами других субъектов РФ, где дешевле строить аэродромы, чем автомобильные и железные дороги. Парк воздушных судов Дальневосточного федерального округа на данный момент состоит из 38 магистральных, 69 региональных, 11 грузовых и 60 машин местных воздушных линий (см. рис. 1).

Рис. 1. Парк воздушных судов ДФО

К 2020 году потребуется замена практически всех региональных самолётов. Располагаемая провозная способность действующего сегодня парка к 2020 году сократится вдвое, в то время как его потребная провозная мощность должна будет возрасти на 90 %. Это определяет значительные потребности авиакомпаний в дальнейшем обновлении и расширении парка региональных самолётов.

Учитывая списание устаревших типов воздушных судов в связи с отработкой ресурсов и потерей ими конкурентоспособности, потребность в поставках пассажирских самолётов российским авиакомпаниям оценивается в 1030–1200 воздушных судов в период до 2020 года. Ожидается спрос на самолёты различных классов пассажироместимости, который будет удовлетворяться за счёт самолётов как отечественного, так и зарубежного производства.

В целом можно выделить следующие ключевые проблемы региональной авиации: значительный износ основных фондов (объектов аэродромной и аэропортовой инфраструктуры, парка воздушных судов и др.); дефицит лётных, инженерно-технических и управленческих кадров (необходимо обеспечить выпуск не менее 1000 пилотов в год); недостаточный уровень качества предоставляемых авиауслуг (низкий показатель регулярности полётов, низкий уровень комфорта и др.).

На сегодняшний день осуществляется ремонт пассажирских терминалов в аэропортах Хабаровского края и Амурской области. За данный процесс несёт ответственность Федеральное казённое предприятие (ФКП) «Аэропорты Дальнего Востока». ФКП было создано в 2012 году под названием «Аэропорты Приамурья» на базе аэропортов Тынды, Зеи и Экимчана, а также шести посадочных площадок. Позднее в состав предприятия внедрились ещё пять аэропортов Хабаровского края, которые располагались в основном на побережье Охотского моря.

В рамках государственной программы «Развитие транспортного комплекса Приморского края» на 2013–2020 гг. в регионе осуществляется модернизация инфраструктуры малых аэропортов. В течение последних двух лет за счёт средств краевого бюджета произведён ремонт в залах ожидания в Амгу, Дальнегорске и Пластуне. Усовершенствованный аэровокзал был открыт в приморском посёлке Кавалерово.

Терминалы в Якутии тоже не остаются без модернизации. С момента создания ФКП «Аэропорты Севера» были сданы в эксплуатацию три новых здания: в Саккырыре, Усть-Нере и Черском.

В федеральную программу «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Байкальского региона до 2018 года» вошли 17 аэропортов: Вилюйск, Нерюнгри, Сангар, Среднеколымск, Хандыга, Белая Гора, Верхневилуйск, Тикси, Саккырыр, Нюрба, Олекминск, Черский, Северо-Эвенск, Депутатский, Сеймчан, Зырянка и Чокурдах.

В госпрограмме «Развитие транспортной системы России до 2020 года» участвуют аэропорты в Жиганске, Полярном, Усть-Нере и Магане.

В целом же авиация дальневосточного региона обеспечивается мелкими авиаперевозчиками и не является достаточно развитой для того, чтобы рассчитывать на получение кредитных средств в целях развития. Разнообразные госпрограммы, целевое финансирование не способствуют тому, чтобы перелёты стали доступнее для населения региона, покупательная способность которых всё же остаётся на низком уровне. Однако во Владивостоке существует крупный аэропорт Кневичи, но работает он не в полной мере: он мог бы стать перевалочным пунктом для длительных международных рейсов, но крупные отечественные авиаперевозчики имеют свою нишу, и Дальний Восток для них не является актуальным.

Предложенную перспективу развития авиации дальневосточного региона, основанную на идее создания дальневосточного филиала «Аэрофлота», Министерство транспорта Российской Федерации не поддержало. Обосновать этот факт возможно тем, что создание совершенно новой компании выглядит более перспективно и интересно. Но для осуществления подобного дела требуются крупные финансовые вложения, даже если самолёты на первых порах брать в лизинг. В конечном итоге и эта идея, невзирая на всю её привлекательность, вызывает много споров и разногласий. Существует также риск, связанный с получением монопольного статуса новоявленным крупным перевозчиком. Вероятнее всего, целесообразнее вместо создания одной компании пересмотреть систему поддержки существующих мелких перевозчиков.

В целом же, по мнению и оценкам специалистов, развитие малой авиации Дальнего Востока даст возможность улучшить транспортную доступность удалённых населённых пунктов, станет стимулом для экономической активности, поспособствует созданию новых рабочих мест. На словах все понимают необходимость такого шага, но процесс идёт с трудом.

ЛИТЕРАТУРА

1. Долгосрочное социально-экономическое развитие Дальнего Востока: основные проблемы и задачи: учеб. пособие / под ред. В. В. Ивантер. – М.: Экономика, 2016. – 182 с.
2. Семенова, Е. А. О развитии региональной авиации в России URL: www.riss.ru/analitics/3550 (дата обращения: 03.02.2018).
3. Смирнов, О. Стратегия развития (возрождения) региональной авиации Российской Федерации URL: www.aex.ru/docs/5/2014/8/6/2089 (дата обращения: 03.02.2018).
4. Булавенко, О. А. Риски в коммерческой деятельности: учеб. пособие / О. А. Булавенко, О. А. Сарилова. – Комсомольск-на-Амуре: ФГБОУ ВПО «КнАГТУ», 2017. – 132 с.