

УДК 332.1

¹*Н.Е. Гильц*, ²*М.В. Давыденко*

¹Сибирский государственный университет науки и технологий
им. акад. М.Ф. Решетнева Российская Федерация, Красноярск, email: negilts@mail.ru
²ООО «Аэропром», Красноярск, email: avia_fin@mail.ru

МАЛАЯ АВИАЦИЯ В ОБЕСПЕЧЕНИИ ХОЗЯЙСТВЕННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ТРУДНОДОСТУПНЫХ РАЙОНОВ

Ключевые слова: малая авиация, коммерческие авиаперевозки, авиауслуги, внутрирегиональные авиаперевозки, аэропорты, авиасообщения.

В статье представлен краткий анализ участия малой авиации в хозяйственной деятельности труднодоступных районов Красноярского края. Обозначен потенциал региональных воздушных перевозок, в том числе по социально-значимым маршрутам, выполнении коммерческих перевозок. Акцентируется внимание на проблемных вопросах развития малой авиации, таких как последствия введенных санкций на импортную технику, состояние взлетно-посадочных полос, непригодность и заброшенность аэродромов в малых промышленных поселках, объем субсидий на возобновление авиасообщений между поселками и др., а также ключевых задачах при их решении.

¹*N.E. Gilts*, ²*M.V. Davydenko*

¹Reshetnev Siberian State University of Science and Technology, Krasnoyarsk,
email: negilts@mail.ru
²Aeroprom LLC, Krasnoyarsk, email: avia_fin@mail.ru

SMALL AVIATION IN ENSURING ECONOMIC ACTIVITIES OF DIFFICULTLY ACCESSIBLE AREAS

Keywords: small aviation, commercial air transportation, air services, intraregional air transportation, airports, air services.

The article presents a brief analysis of the participation of small aircraft in the economic activities of hard-to-reach areas of the Krasnoyarsk Territory. The potential of regional air transportation, including on socially significant routes, and commercial transportation is outlined. Attention is focused on problematic issues in the development of small aviation, such as the consequences of sanctions imposed on imported equipment, the condition of runways, the unsuitability and abandonment of airfields in small industrial villages, the volume of subsidies for the resumption of air services between villages, etc., as well as key tasks in their decision.

В России на федеральном уровне утверждены две программы, определяющие развитие авиации в стране: Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 год, утвержденная Распоряжением Правительства Российской Федерации №3363-р от 27.11.2021г. и Программа развития авиатранспортной отрасли Российской Федерации до 2030 года, утвержденная Распоряжением Правительства РФ №1693-р от 25.06.2022.

Транспортная стратегия Красноярского края до 2030 года, утвержденная Приказом №6/2 –Н от 09.01.2018, несмотря на более раннюю дату принятия, едина в целях и задачах с федеральными программами. Реализация инвестиционных проектов в стратегически значимых

отраслях, развитие перспективных минерально-сырьевых центров предполагает использование услуг авиатранспорта.

Одной из основных целей программ определено повышение транспортной доступности территорий, мобильности населения и развитие внутреннего туризма в удаленные и труднодоступные районы страны.

Цели и задачи исследования

Целью работы является обоснование важной роли малой авиации в обеспечении хозяйственной деятельности труднодоступных районов Красноярского края. Для того, чтобы достичь указанной цели, необходимо решить следующие задачи:

- провести анализ участия малой авиации в хозяйственной деятельности

труднодоступных районов Красноярского края;

- обозначить потенциал региональных воздушных перевозок, в том числе по социально-значимым маршрутам, в выполнении коммерческих перевозок;
- проанализировать основные проблемы развития малой авиации
- проанализировать пути развития малой авиации в Красноярском крае.

Материалы и методы исследования

Теоретической и методологической основой исследования послужили труды ведущих отечественных и зарубежных ученых в области менеджмента и логистики. Для целей исследования проблемы использованы теоретические методы анализа, синтеза, формализации и интерпретации полученных данных, а также статистические методы обработки результатов, включая сравнительный анализ.

Результаты исследования и их обсуждение

В экономике Красноярского края региональная авиация играет ключевую роль, в особенности для большей части северных территорий, где авиация является безальтернативным видом транспорта.

Авиaperезовки внутри региона, в основном доставка пассажиров и грузов с периферии к краевому центру, составляет основной объём всех перевозок – это объясняется географическими особенностями, плотностью населения и значительными расстояниями между населёнными пунктами края.

В свою очередь, подобные особенности Красноярского края создают и крайнюю неравномерность воздушных линий по их протяженности (от 500 до 1800 км). Протяженность внутреннего авиасообщения Красноярского края не вписывается в общепринятые стандарты с Центральной частью РФ, что обусловлено большой протяженностью с севера на юг и расположением административного центра в южной части региона.

Потенциал воздушных перевозок Красноярского края представлен рядом направлений. Среди них основными являются внутрирегиональные воздушные перевозки по социально-значимым

маршрутам; перевозка почтовых отправлений и грузов; коммерческие авиaperезовки грузов и персонала, в том числе авиационные работы санитарной авиации, лесоавиационные работы и транспортно-связные работы (перевозка вахты и грузов).

Анализ сложившейся системы авиaperезовок показывает, что наибольшую сравнительную эффективность лёгкие самолёты способны показывать в районах, где реализуются инвестиционные проекты и представлены предприятия, имеющие в собственности удаленные производственные участки (недропользователи, лесозаготовительные и лесоперерабатывающие предприятия).

Наиболее востребована малая авиация на севере, поскольку есть проблемы с передвижением между населёнными пунктами; где-то дороги в плохом состоянии в определённые времена года, а бывает, что их и вовсе нет; где-то посёлки отдалены, а людям нужно выбирать в райцентры для решения тех или иных вопросов. Вот тут малая авиация и могла бы пригодиться, дать людям возможность для свободного передвижения, быстрой доставки грузов, продуктов, медикаментов, помогла бы развитию туризма и т.д.

Что касается внутрирегиональных воздушных перевозок по социально-значимым маршрутам, необходимо отметить рост потребности в авиасообщениях между районами по принципу «авиаавтобуса», когда население и грузы перевозятся по определённому маршруту, включающему несколько населённых пунктов, и далее доставляются из районов в один крупный районный центр, где присутствует линейная авиация [1].

При этом в районах отмечается острая потребность в налаживании регулярного прямого межрайонного авиасообщения для обслуживания миграции населения, связанного как с развитием промышленности, так и с восстановлением сложившихся исторически социальных связей между населёнными пунктами. Хозяйственная деятельность целого ряда отдалённых территорий немислима без малой авиации.

Мотыгинский район – один из крупнейших и перспективных горнодобывающих районов Красноярского края.

По добыче полезных ископаемых район называют «вторым Ванкором». Добыча полезных ископаемых на территории района ведется более чем на 60-ти участках. Золотодобычей в районе занимаются 10 предприятий, в том числе ЗАО «ЗДК Полюс», ЗАО «Васильевский рудник», Ангарская геологоразведочная экспедиция, ЗАО «ЗДК Золотая Звезда», прииск «Удерецкий» и др., успешно развивается Горевский горно-обогаительный комбинат, добычей магнетита занимается Раздолинский периклазовый завод. В районе работают несколько крупных лесозаготовительных предприятий, которые поставляют древесину на лесоперерабатывающие предприятия по России и на экспорт. В районе проживает 13 000 чел., в самом Мотыгино проживает 5 000 чел.

Богучанский район, основа экономики района – лесопромышленный комплекс. Богучанский район занимает ведущее место в обеспечении древесным сырьем перерабатывающих предприятий Красноярского края и лидирует в Нижнем Приангарье в лесозаготовительном производстве. Богучаны поставляют на рынок ангарскую сосну. В районе проживает 45 000 чел., в селе Богучаны проживает 11 000 чел.

Енисейский район демонстрирует стабильный рост в промышленной сфере, который обеспечен успешной работой таких предприятий, как ОАО «Красноярскнефтепродукт» филиал «Северный», Подтёсовская ремонтно-эксплуатационная база флота, ООО «Илимпейская геофизическая экспедиция». Район занимается созданием агротехнического комплекса, комплекса по переработке лесных ресурсов и строительством лесохимического комбината. В районе проживает 22 000 чел., в городе Енисейске проживает 17 000 чел.

Кежемский район является уникальным по концентрации природных ресурсов. Он располагает крупнейшим лесосырьевым потенциалом: общий запас древесины составляет 583,3 млн куб. м. Зону Нижнего Приангарья, в которую попадает и Кежемский район, называют «сибирским Клондайком». В настоящее время основными отраслями экономики Кежемского района являются лесное хозяйство и гидроэнергетика. В районе

сосредоточены запасы нефти, газа, железной руды, бокситов, свинца, меди, магнетитов, марганца, ниобия и других ископаемых. В районе проживает 20 000 чел., в селе Богучаны проживает 11 000 чел.

Северо-Енисейский район. В настоящее время золотодобывающая промышленность является основной отраслью экономики Северо-Енисейского района: ее доля составляет 98 % от общего объема промышленного производства в районе. Основными золотодобывающими предприятиями являются ЗАО «Полюс», ООО «Соврудник», ООО «АС Прииск Дrajный». В районе проживает 12 000 чел., в пгт Северо-Енисейский проживает 6 200 чел.

По мнению экспертов, потенциал малой авиации в развитии туризма является весьма значительным. Здесь открывается еще больше возможностей для коммерческих авиаперевозок. Возить людей в экскурсионные туры в самые удаленные уголки страны, по всему побережью полярных морей, на котором находятся и зимовья, и малые поселения. Некоторые направления доступны только авиационным транспортом (Таймыр, арктические улусы Якутии, Чукотский автономный округ) [2].

Особо значим потенциал малой авиации в Арктической зоне. Она является одной из фундаментальных, базовых основ транспортной системы, обеспечивающей связанность регионов между собой и с большой землей, а также решающей многие вопросы жизнеобеспечения. Арктика дает нашей стране почти $\frac{1}{4}$ часть всего национального экспорта. На ее долю приходится примерно 12-15 процентов ВВП, осуществляется добыча 95 процентов газа, 75 процентов нефти, 90 процентов олова, основной доли алмазов и золота. В 2023 году российская Арктика получила 766 инвестиционных проектов и примерно 40 000 новых рабочих мест. Общий объем инвестиций составил 1,75 триллиона рублей [3]. На сегодняшний день в Арктической зоне Российской Федерации (АЗРФ) воплощается в жизнь более 460 проектов, связанных с развитием производственной, транспортной и общественной инфраструктуры. Объем государствен-

ных инвестиций в эти проекты превышает 1,3 трлн рублей, а их результатом станет создание более 30 тыс. рабочих мест. В Арктике развитие инвестиционных проектов невозможно без развития транспортной инфраструктуры. Она становится важным фактором при решении производственных задач, позволяющих в том числе повысить качество жизни местного населения и связанность территорий [4].

Арктическая авиация может осуществлять заброску и вывоз людей и туристов из удалённых арктических посёлков и геоточек в тундре, заниматься доставкой необходимого снаряжения и продуктов питания по заказу организаций и маленьких магазинчиков. Перевозить продукцию с промысловых точек, проводить экспедиции либо одним самолётом, либо с поддержкой наземной группы. Военные часто работают с малой авиацией для точного определения небольших движущихся воздушных судов. Промышленники в Арктике часто используют беспилотные воздушные суда и малую авиацию для определения проблемных точек на трубопроводах, проведения аэрофотосъёмки при прокладке кабеля.

Малая авиация в Арктике занимается решением экономических задач: поддержкой бизнес-проектов и развитием территорий, осуществлением пассажирских, грузовых и почтовых перевозок. Кроме того, в малонаселённых и труднодоступных районах Севера, находящихся в сложных природных и климатических условиях, развитие авиаперевозок имеет и социальное значение. Для населения этих территорий авиация зачастую является единственно возможным видом транспорта для поездок как внутри региона, так и в центральные районы страны [5].

Сейчас малая авиация в России переживает не лучшие времена. Многие аэродромы закрыты, посадочные площадки заброшены. Региональные авиасообщения никогда не были дешёвыми и доступными, просто раньше максимально субсидировались государством. Сегодня билеты на оставшихся направлениях работы малой авиации раскупаются как «горячие пирожки» при цене билета 2-3 тыс. рублей.

Проблема обостряется отсутствием полноценной системы аэропортов для малой авиации. Примерно треть функционирующих ещё в 80-90-ые годы, в настоящее время разрушены частично или полностью и их использование соответственно невозможно [6].

Следует также учесть, что непригодность и заброшенность аэродромов связана также с сокращением населения либо его полным исчезновением. За последние 20-25 лет население малых промышленных поселков стремительно сокращалось, часть из них заброшены и не функционируют на данный момент. Трудоспособное население переезжало в города, рейсы отменялись в силу нерентабельности (перевозка одного-двух человек в неделю), и, как следствие, аэропортовое хозяйство приходило в запущение, либо попросту разворачивалось.

Возобновление авиасообщения между поселками при небольшой загрузке 5-10 человек – это ответственность региональной исполнительной власти. Все внутрирегиональные перевозки субсидируются. Стоимость летного часа или стоимость перевозки одного пассажира или одного килограмма груза всегда очень прозрачна. Для организации авиасообщения по определенному направлению авиакомпания предоставляет расчет, и выделяемой субсидии достаточно, чтобы покрыть все расходы на организацию перевозки. Профильный орган исполнительной власти оценивает объем субсидий по данному направлению и социальный эффект для населения, и не всегда решение принимается в пользу последнего.

Сейчас парк воздушных судов малой авиации состоит в основном из моделей самолётов, которые использовались ещё при СССР. Большую часть задач малой авиации в РФ по-прежнему выполняют самолёты Ан-2, которые начали производить ещё в 1947 году. В настоящее время большое количество Ан-2 имеет наработанный ресурс 2-5 тысяч часов, при назначенном ресурсе 20 тысяч часов, т.е. это практически «новые» самолёты, срока эксплуатации которых хватит ещё на многие годы. Самолёты регулярно модернизируют и технически обслуживают, что помогает им до сих пор оставаться в строю. На самолёты устанавли-

вают современную электронику, новые двигатели, датчики систем безопасности, навигацию и т.д. В общем, в старой оболочке может находиться вполне свежая начинка [7]. Одной из острых проблем в развитии малой авиации в России является техническое оснащение парка воздушных средств, удовлетворяющих потребностям различных категорий пользователей, восстановление старых и создание новых аэродромов и посадочных площадок с необходимой инфраструктурой аэронавигационного и другого обеспечения. Эта задача может быть решена за счет комплексного внедрения современных технологий CNS/ATM, эффективных бортовых и наземных радиоэлектронных систем [8].

Согласно комплексной программе развития авиационной отрасли России до 2030 года, малая авиация получит новый самолет Байкал, который готовит к выпуску Уральский завод гражданской авиации. Первую партию обещают передать к 2026 году и рынок его очень ждет. Но и тут есть сложности. Стоимость производства нового самолета приближается к 200 млн. рублей. За шесть лет (2024–2030) УЗГА рассчитывает произвести для российского рынка 154 самолета [9]. По такой цене Байкал купят только крупные авиакомпании с госучастием. Полностью отремонтированный самолет Ан-2 стоит 12–15 млн рублей, что вполне под силу малому бизнесу. Кроме того, технические характеристики нового самолета не позволят ему осваивать проблемные отдаленные и малодоступные направления, куда может летать Ан-2.

В России из 17 млн квадратных километров 60% территории не имеют дорог, единственным способом общения живущих там людей со всей страной является авиация. Поэтому для развития малой авиации недостаточно субсидий, необходима разработка программы со статусом национального проекта, включающего федеральные целевые программы строительства аэродромной сети, взлетных полос, программы подготовки авиационного персонала, и, конечно, производства самолетов и запасных частей для технического обслуживания [10].

Возрождение аэропортов наблюдается в тех поселках, где реализуются

промышленные инвестиционные проекты. Появляется потребность в доставке оборудования, строительных материалов, продуктов питания и вахтовиков. В случае, если старая взлетно-посадочная полоса разрушена, организуются грунтовые полосы с минимальной инфраструктурой.

Малая авиация – это не сверхдоходный бизнес. Инвесторы в этом сегменте больше энтузиасты, имеющие опыт работы в отрасли. Лучшие примеры – это крупные промышленные инвесторы, развивающие свое производство и дополнительно вкладывающие в инфраструктурные объекты и флот, как в непрофильный бизнес. К примеру, строительство площадки «Эльга» на Эльгинском угольном месторождении. В ноябре 2023 года было запущено регулярное авиасообщение между аэропортом «Эльга», Якутском и Нерюнгри. Начало авиасообщения позволяет существенно сократить время пути до работы для сотрудников Эльгинского угольного комплекса (ЭУК), а также обеспечить оперативную доставку товаров, необходимых для жизнеобеспечения ЭУК [11].

Выводы

Поскольку сфера применения самолетов малой авиации в нашей стране с ее географическими и климатическими особенностями весьма велика, актуальность решения проблем, связанных с развитием малой авиации, не вызывает сомнений.

В настоящее время в России пока нет массового производства собственных легких самолетов. Между тем уже достаточно давно наблюдается высокая потребность в выполнении перевозок в интересах санитарной, противопожарной, сельскохозяйственной авиации, ДОСААФ России, бизнес-авиации, а также для осуществления регулярного воздушного сообщения (перевозки пассажиров) на расстояния протяженностью до 1000 км. Кроме того, воздушные суда малой авиации крайне востребованы для освоения Арктической зоны России, чему в последнее десятилетие придается чрезвычайно большое значение.

Проблемным вопросом для малой авиации остается взаимодействие с лизинговыми компаниями, которые не работают с техникой старше 20 лет. Основа

внутрирегионального сообщения – это самолеты Ан-2, Ми-8Т, Ан-24, т.е. техника не новая. Приобретение как новых самолетов типа Байкал, так и новых вертолетов Ми-8АМТ, Ми-8МТВ возможно преимущество для компаний с государственным участием.

Действительно значимой государственной поддержкой развития малой авиации было бы субсидирование капитального ремонта планера, двигателя, винта самолета Ан-2. В России на сегодняшний день всего три действующих авиаремонтных завода, которые осуществляют капитальный ремонт Ан-2.

Эксплуатанты обращались с предложением направлять субсидию напрямую на АРЗ, где бы осуществлялся капитальный ремонт.

Ключевыми задачами при этом является: поэтапное внедрение легких самолетов при одновременном восстановлении сети посадочных площадок; повышение доступности транспортно-логистических авиауслуг путем предоставления различного вида авиатранспорта и приемлемого уровня тарифов; повышение скорости движения грузов, предсказуемости сроков доставки, надежности транспортных связей.

Библиографический список

1. Появятся ли в России «авиамаршрутки». [Электронный ресурс]. URL: <https://rg.ru/2022/06/06/otorvatsia-ot-zemli.html?ysclid=lvevv1unqt358470885> (дата обращения 25.04.2024).
2. Цветков А.Ю. Перспективы арктического туризма в России в современных условиях // Арктика и Север. 2023. № 51. С. 233-246.
3. Красноперова А.Б. Политика Российской Федерации по освоению арктических ресурсов в контексте энергетической справедливости // Экономика, предпринимательство и право. 2024. Т. 14. № 2. С. 429-448.
4. Перспективы развития крупных инвестиционных проектов в российской Арктике в условиях санкций. [Электронный ресурс]. URL: https://www.zavtra.ru/books/perspektivi_razvitiya_krupnih_investitcionnih_proektov_v_rossijskoj_arktike_v_usloviyah_sankcij (дата обращения 25.04.2024).
5. Полешкина И.О. Роль малой авиации в обеспечении транспортной доступности арктических регионов: проблемы и направления развития // Научный Вестник МГТУ ГА. 2022. Т. 25, № 02.
6. Куприенко А.Д., Ивкина В.А., Стоянов И.А. Проблемы логистики в малой авиации Красноярского края. [Электронный ресурс]. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/problemy-logistiki-v-maloy-aviatsii-krasnoyarskogo-kraya?ysclid=lvjk526hia65921067> (дата обращения 25.04.2024).
7. В России кончатся «кукурузники». [Электронный ресурс]. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/3428652?ysclid=lvc5glaw6t895730126> (дата обращения 25.04.2024).
8. Тимофеев В.И., Пузий Е.А. Современное состояние и инновационные решения в развитии малой авиации России // Инновационная экономика. 2021. № 9 (275). С. 33-46.
9. Мишустин поручил снизить цену самолета, который заменит «кукурузник» Ан-2. [Электронный ресурс]. URL: https://www.rbc.ru/rbcfreenews/64dc81689a79476874ba78b1?from=article_body (дата обращения 25.04.2024).
10. Просвирина Н.В. Анализ проблем малой авиации в России и возможные пути их решения // Международный журнал Естественнo-гуманитарные исследования. 2020. № 28 (2). С. 232-238.
11. В аэропорту «Эльга» приземлился первый самолет. [Электронный ресурс]. URL: <https://aviaforum.ru/threads/achroport-ehlga-razrez-ehlgaugol.50238/> (дата обращения 06.05.2024).