

## Целеустремленно и настойчиво

Автор: Шамиль БАЙБЕКОВ - обозреватель [газеты «Транспорт России»](#)



Стало традицией в профессиональный праздник «крылатой» отрасли соизмерять ее достижения и перспективы. В последние годы здесь отмечался серьезный динамичный рост. Не стал исключением и прошлый, 2014 год. Можно сказать, что День работника гражданской авиации многотысячный коллектив авиатранспортников встречает с

хорошим заделом, что, несомненно, обеспечит поступательное развитие всех отраслевых сегментов, несмотря на сжимающиеся тиски санкционного воздействия Запада.

Статистика объективно подтверждает этот тезис. Объем перевозок в прошлом году составил более 93,1 млн пассажиров, рост по ним по сравнению с 2013 годом превысил 10%, а по объему работ, то есть по пассажиро-километрам, – на 7%. Отметим значительное превышение динамики роста пассажироперевозок на внутренних воздушных линиях по отношению к международным, соответственно 17,9% и 3,5%.

Это указывает на исключительную эффективность принимаемых государством мер в направлении решения проблемы доступности авиаперелетов для россиян. По словам начальника Управления регулирования перевозок Росавиации Андрея Круглова, прошедший год характеризовался устойчивым ростом основных показателей производственной деятельности авиакомпаний. Он подтвердил тенденцию

роста пассажирских авиаперевозок на внутренних авиалиниях, и особенно на тех направлениях, где Москва не значится как пункт назначения или отправления. Во многом это обусловлено реализацией ряда программ субсидирования региональных авиаперевозок.

Разумеется, не все идет гладко. Снижение спроса на международные авиаперевозки вкупе с колебанием курса национальной валюты подвело некоторые наши крупные авиакомпании к грани банкротства, повлияло на приостановление деятельности или отмену ряда региональных маршрутов. Однако благодаря слаженным действиям Правительства РФ, Минтранса России и государственных финансовых институтов удается положительно решать проблемные вопросы финансовой устойчивости авиаперевозчиков. Им предоставлены многомиллиардные госгарантии под необходимые для продолжения устойчивой работы кредиты. Кстати, один из эксплуатантов, оказавшийся в рискованной зоне, в ответ на такую поддержку заверил, что не будет повышать цены на билеты в 2015 году. Кроме того, перевозчик пообещал снизить тарифы на 5–7% на внутренние рейсы, которые осуществляет только он.

В целом наши авиакомпании, как указывает отраслевая статистика, отработали год весьма успешно. Примером такой успешности является авиакомпания «Уральские авиалинии». Рост объемов пассажироперевозок эксплуатанта составил 16,8%. Он заметно опередил в этом отношении представителей лидирующей пятерки, показатели которых вполне солидны. Так, авиакомпания «Россия» превысила 13%-ный рост. Буквально доли процента не дотянул до этого уровня Аэрофлот (13%). Третьей на условном подиуме стала «Сибирь» с 12,1% роста.

Значительную поддержку эксплуатантам в достижении стабильных результатов оказали программы субсидирования. В частности, Федеральное агентство воздушного транспорта подвело итоги реализации программы субсидирования авиационных перевозок с Дальнего Востока в центральную часть России и обратно. На ее эффективность и востребованность населением объективно указывают результаты. Так, с 1 апреля по 31 октября 2014 года льготными авиационными перевозками между городами центральной части России и Дальневосточным регионом воспользовались 500 тыс. пассажиров. Таким образом, бюджет, заложенный на выплату авиакомпаниям субсидий в размере 3 млрд 372 млн 500 тыс. руб., был исполнен в полном объеме. В 2014 году в соответствии с правительственными постановлениями в программу субсидированных полетов были включены одиннадцать новых направлений. Полеты из городов Дальнего Востока на европейскую территорию России и обратно выполняли десять авиакомпаний: «Аэрофлот»,

«Трансаэро», «Сибирь», «Якутия», «Алроса», «Таймыр», «ЮТэйр», «Вим-Авиа», «Уральские авиалинии», «ИрАэро». Наибольшее количество пассажиров было перевезено авиакомпаниями «Аэрофлот» (более 170 тыс. пассажиров), «Трансаэро» (более 149 тыс. пассажиров), «Сибирь» (почти 50 тыс. пассажиров) и «Уральские авиалинии» (более 35 тыс. пассажиров).

Самым востребованным у населения стал маршрут Хабаровск – Москва – Хабаровск. На этом направлении авиакомпании перевезли более 67 тыс. человек. Далее следует линия Владивосток – Москва – Владивосток, на которой авиаперевозчики обслужили более 57,5 тыс. пассажиров с льготными билетами. Полеты из Якутска в Москву (и обратно) и из Петропавловска–Камчатского в Москву (и обратно) по специальному тарифу совершили по 35,5 тыс. пассажиров. На маршруте Москва – Южно-Сахалинск – Москва по билетам со скидками были перевезены 34 тыс. человек, около 33 тыс. пассажиров воспользовались спецтарифом для перелетов по направлению Улан-Удэ – Москва – Улан-Удэ. По итогам реализации программы развития внутренних региональных перевозок в Приволжском федеральном округе, которая действовала с 1 января по 31 декабря 2014 года, были перевезены 91,7 тыс. пассажиров, выполнены почти 14 тыс. рейсов. Сумма субсидий, выделенных в прошлом году на программу субсидирования из средств федерального бюджета, составила 620 млн руб., из которых были израсходованы почти 546 млн руб. В Росавиации отмечают, что программа развития внутренних региональных перевозок в ПФО продолжит свое действие и в 2015 году.

Неоднозначна ситуация с воздушными судами. Ее причинно-следственная связь была четко обрисована на прошедшей под занавес прошлого года «Транспортной неделе» заместителем министра транспорта РФ Валерием Окуловым. Им были перечислены многие факторы негативного влияния, среди которых названы и низкий сезон, и снижение спроса на туристическом и внутреннем рынках, и проблемы рефинансирования, роста ставок по кредитам, тарифов...

В этих непростых условиях эксплуатанты вынуждены оптимизировать свои парки воздушных судов. Например, один из крупнейших российских чартерных авиаперевозчиков – NordWind Airlines («Северный ветер») – сократил число своих самолетов к 2015 году на треть. В компании отмечают, что программа оптимизации флота была разработана в связи со снижением спроса на авиаперевозки по туристическим направлениям.

А в результате ее реализации количество провозных емкостей будет

соответствовать спросу на перевозки. Предполагается, что выведенные из парка воздушные суда будут возвращены лизингодателям на взаимно согласованных условиях. В то же время эксплуатант планирует приобрести новый Boeing 737–800, считая, что замена прежних воздушных судов более новыми их аналогами позволит авиакомпании значительно сократить расходы на техническое обслуживание.

С другой стороны, примером перспективного развития служит подписанный Аэрофлотом с авиапроизводителем ЗАО «Гражданские самолеты Сухого» (ГСС) – меморандум о намерениях на покупку еще 20 российских региональных самолетов Sukhoi Superjet 100 (SSJ 100). В случае заключения твердого контракта в парке авиакомпании к 2017 году будут эксплуатироваться 50 воздушных судов этого типа.

Новые самолеты авиаперевозчик намерен приобрести в соответствии с программой импортозамещения. «Эта сделка полностью отвечает курсу на импортозамещение, обозначенному Президентом России», – сказал гендиректор Аэрофлота Виталий Савельев. Отмечено, что эти самолеты будут эксплуатироваться «дочками» авиакомпании на коротких внутренних маршрутах, где они уже продемонстрировали свою высокую эффективность.

Свою посильную лепту в обновление парка российских эксплуатантов отечественной техникой вносят и сибирские авиастроители. В 2015 году Сибирский научно–исследовательский институт авиации им. С.А. Чаплыгина (СибНИА) планирует завершить работу по ремоторизации самолета Як–40 в двухдвигательной версии. По словам директора института Владимира Барсука, проведенный анализ показал относительную простоту и дешевизну такого решения. «На Як–40 мы пока приняли решение убрать средний двигатель. Кроме того, будем использовать двигатели ТФЕ не третьей, а пятой серии, – отметил он. – У нас уже все готово и спроектировано. Думаю, что к весне или началу лета мы получим двухдвигательный Як–40 без особых серьезных переработок».

Здесь же ведутся работы над модернизацией неприхотливого Ан–2. В реализации такой задачи заинтересованы многие наши авиакомпании. Суть проекта сибиряков – в замене отечественной силовой установки на турбовинтовой двигатель фирмы Honeywell. Это позволит улучшить основные эксплуатационные характеристики самолета на 10–15%, а также увеличить максимальную дальность полета в 1,2 раза. По словам разработчиков, снизится себестоимость перевозок за счет перехода от дорогостоящего авиационного бензина на керосин. Ремоторизация одного Ан–2 обойдется 680–860 тыс. долл. Разработчики проекта гарантируют

ресурс от 3,5 до 7 тыс. летных часов воздушного судна. Окупаемость вложений, по предварительным оценкам, составит от одного года до двух.

Хорошим заделом ознаменовал прошлый год и аэропортовый сегмент. Отчеты операторов воздушных гаваней радуют. Стабильную динамику продемонстрировали аэропорты Московского авиационного узла (МАУ). Домодедово, Шереметьево и Внуково обслужили 77,3 млн пассажиров.

Это на 9% больше показателя 2013 года. По количеству обслуженных пассажиров лидирует Домодедово – 33,04 млн пассажиров (рост на 7,4% по сравнению с 2013 годом). За ним с небольшим отставанием следует Шереметьево – 31,56 млн пассажиров (8,9% роста).

Замыкает тройку Внуково, где за прошлый год обслужены 12,65 млн пассажиров, что на 13,2% больше показателя предыдущего года. Аэропорт Пулково в 2014 году обслужил 14,26 млн пассажиров. Это на 10,9% превышает прошлогодний результат.

Не подвели аэропорты Московского авиаузла и в новогодние дни. По данным Росавиации, в период с 30 декабря 2014 года по 11 января 2015 года совокупный пассажиропоток аэропортов Внуково, Домодедово и Шереметьево составил 2 млн 336 тыс. пассажиров, превысив показатели аналогичного периода сезона 2013/2014 годов на 5%.

География полетов в новогодние праздники была разнообразной. На внутренних воздушных линиях значительной популярностью пользовались рейсы в Сочи. На международных направлениях – курорты Египта, Таиланда, Вьетнама и Турции. Из европейских направлений наиболее популярными стали Италия, Финляндия, Испания, Франция и Швейцария.

Имеются свои достижения и в регионах. Так, пассажиропоток аэропорта Пермь в рамках реализации программы развития межрегиональных перевозок в Приволжском федеральном округе в 2014 году увеличился вдвое и составил 28,9 тыс. человек. Здесь за год воспользовались рейсом до Казани 10,4 тыс. пассажиров, до Уфы – 8,3 тыс. человек. Еще 1,3 тыс. человек были обслужены маршрутом Пермь – Киров. Рейсы до столицы ПФО выбрали 1,9 тыс. человек (год назад – лишь 172 человека), до Ульяновска – 1,1 тыс. (в 2013–м – 163). Наибольший рост пассажиропотока (128%) отмечен на паре городов Пермь – Самара. Всего за год ОАО «Международный аэропорт «Пермь» были произведены 1777 парных рейсов, что в два раза превышает показатель предыдущего отчетного периода.

В плановом режиме осуществляется и реконструкция аэродромной и аэропортовой инфраструктуры. Немало радостных известий поступили из разных точек страны о реализации ряда строительных программ развития аэропортовой инфраструктуры.

Росавиация выдала ФКП «Аэродромы Камчатки» разрешение на ввод в эксплуатацию объектов первого этапа реконструкции аэродрома в Палане. Работы здесь начались в июне 2013 года и осуществляются в соответствии с ФЦП «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2018 года». Строительство ведет ФГУП «Главное управление строительства дорог и аэродромов при Спецстрое России».

Реконструкция аэродрома проводится в два этапа. В рамках первого предусмотрены возведение искусственной взлетно-посадочной полосы и рулежной дорожки-1, а также устройство водосточно-дренажной сети. В рамках второго этапа – реконструкция перрона и рулежной дорожки-2; строительство ограждения, патрульной дороги, КПП и склада ГСМ; монтаж светосигнального оборудования. Общая стоимость работ составляет 1 078,96 млн руб.

Палана – региональный аэродром, расположенный в 4 км к западу от поселка Палана в Тигильском районе Камчатского края. Обеспечивает регулярное авиасообщение с Петропавловском-Камчатским. Рассчитан на прием самолетов Ан-2, Ан-26, Ан-28, Л-410, Як-40 и вертолетов всех типов.

Работы по реконструкции начались 1 июня 2013 года. Во время реконструкции аэропорт продолжал работать, однако рейсы выполнялись только вертолетами.

Проводятся работы по реконструкции и в аэропорту Петропавловска-Камчатского (Камчатский край). ФГУП «Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)» получило заключение о соответствии требованиям проекта и технических регламентов объектов первого этапа реконструкции и строительства аэропорта. Ростехнадзор подтвердил готовность к эксплуатации рулежных дорожек, перронов и мест стоянок воздушных судов. Работы по реконструкции и строительству в аэропорту Петропавловска-Камчатского идут в соответствии с Федеральной целевой программой «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2018 года».

Заключение о соответствии объектов капитального строительства требованиям технических регламентов получено аэропортом Николаевск–на–Амуре. В ходе работ, которые осуществлялись в рамках ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010–2020 годы)», была выполнена ликвидация высотного препятствия на летной полосе, также были построены и реконструированы автомобильные дороги и площадки, радиомаячная система посадки и объекты электроснабжения.

Завершен третий этап реконструкции в аэропорту Абакан, в рамках которой были введены в эксплуатацию ряд объектов аэродромной инфраструктуры. Работы проводятся в рамках ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010–2020 годы)» с целью восстановления эксплуатационно–технического состояния аэродромных покрытий и водосточно–дренажной системы и приведения их в соответствие с требованиями норм годности и стандартов ИКАО для обеспечения безопасности полетов воздушных судов и повышения уровня обслуживания перевозок. В 2015 году модернизация аэропорта будет продолжена. Однако уже сейчас аэропорт Абакана соответствует международным стандартам и может принимать воздушные суда всех классов при любых погодных условиях.

Взлетно–посадочные полосы сразу двух российских аэропортов, Калуги и Махачкалы, приняли первые технические рейсы, ознаменовав таким образом начало технической эксплуатации. Самолет Boeing 737–500 авиакомпании «ЮТэйр» совершил перелет из Москвы в аэропорт Грабцево (Калуга), Airbus A319 авиакомпании «ВИМ–Авиа» выполнил рейс по маршруту Москва – Махачкала. Технические рейсы осуществлены с целью определения пригодности к эксплуатации объектов аэродромной инфраструктуры аэропортов и готовности служб аэропортов к обеспечению регулярных рейсов.

После оформления необходимых документов и получения соответствующих сертификатов на осуществление деятельности эти аэропорты начнут обслуживать пассажиров и обеспечивать выполнение регулярных рейсов.

В конце ноября прошлого года принял технический рейс и аэропорт Владикавказа. Здесь для проверки качества готовности плоскостных сооружений к приему воздушных судов совершил посадку самолет Boeing 737–500. Реконструкция аэропорта проходит в соответствии с ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010–2020 годы)». Объем финансирования из федерального бюджета составляет 2345,1 млн руб. Для выполнения строительно–монтажных работ ФГУП «Администрация

гражданских аэропортов (аэродромов)» заключило государственный контракт с ООО «Стройновация». Государственным контрактом предусматривается выполнение всего комплекса работ в соответствии с проектной документацией, за исключением поставки, монтажа и пусконаладки объектов радиотехнического обеспечения полетов и метеооборудования.

Замечательная новость пришла из Сахалина. Там завершён второй этап строительства аэропорта Итуруп. Это первый в постсоветской истории России новый аэропорт, который построен с нуля. Решение о необходимости его строительства было принято Президентом РФ Владимиром Путиным в 2003 году. Строительство началось в 2007 году и осуществлялось в рамках Федеральной целевой программы «Социально-экономическое развитие Курильских островов (Сахалинская область) на 2007–2015 годы». Государственный заказчик проекта – Федеральное агентство воздушного транспорта (Росавиация), заказчик-застройщик – ФГУП «Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)».

Работы осуществлялись в два этапа. Первый из них, в рамках которого были построены все основные объекты аэродромной инфраструктуры, завершён в сентябре 2014 года. Тогда же аэропорт принял первый технический рейс. Его выполнила авиакомпания «Аврора» на воздушном судне Bombardier Dash-8 Q300. Первый регулярный рейс и официальное открытие аэропорта состоялись 22 сентября.

Новый аэропорт готов к приёму и выпуску таких воздушных судов, как Ан-2, Ан-24, Ан-26, Ан-74, Ан-78, Ан-32, Як-40, Ил-410, Bombardier Dash 8-200, 8-300, 8-400, и вертолетов всех типов. Он заменил старый аэродром – Буревестник, который из-за неудачного месторасположения и сложных погодных условий часто был причиной задержек рейсов. В 2014 году также введена в эксплуатацию взлетно-посадочная полоса в аэропорту Липецка. В марте 2015 года планируется завершение реконструкции аэродрома Пашковский в г. Краснодаре, а в мае будет введена в эксплуатацию модернизированная полоса в аэропорту Елизово (Петропавловск-Камчатский).

Все это далеко не полный перечень достижений многотысячного коллектива, представляющего славную когорту тружеников гражданской авиации. Как видим, отрасль не стоит на месте и не особо оглядывается на сторонние препоны, работает без шапкозакидательства, целеустремленно и расчетливо. Так и надо работать в дальнейшем!



## **Шамиль БАЙБЕКОВ -обозреватель «ТР»**

### **КСТАТИ**

#### **Субсидирование продолжается**

Росавиация опубликовала перечень маршрутов по ПФО, субсидируемых в 2015 году. Для Самары одобрили 8 направлений: в Ижевск и Пензу (авиакомпания Dexter), а также в Казань, Киров, Саратов, Чебоксары, Оренбург и Пермь (авиакомпания «Оренбуржье», входит в состав Аэрофлота).

Под вопросом субсидии на региональные перевозки в Уфу. Ее могут включить в список, если субъекты РФ выделяют для этого деньги из своих бюджетов.

Авиакомпания «Оренбуржье» будет летать в Самару на самолетах Л-410 вместимостью 17 пассажиров, а Dexter – на восьмиместных турбовинтовых Pilatus PC-12.

Программа авиаперевозок в ПФО начала работать в апреле 2013 года. По условиям региональных авиаперевозок пассажир оплачивает 50% стоимости авиабилета, остальная сумма субсидируется из федерального и регионального бюджетов в следующих пропорциях: 60% – из федерального бюджета, 40% – из бюджета субъекта РФ.

В 2013 году на субсидирование стоимости авиабилетов в бюджете Самарской области были заложены 35,7 млн руб., а в 2014 году – 53,63 млн руб. В прошлом году из самарского аэропорта Курумоч авиаперевозки осуществлялись по 10 направлениям. Не было Уфы, но зато были Йошкар-Ола и Саранск.

В авиаперевозках по ПФО участвовали 3 авиакомпании – «Оренбуржье», Dexter и «Ак Барс Аэро».

5.02.2015

**Collection by [gagarinalg.ru](http://gagarinalg.ru)**