

УДК 338.012; 656.7; 656.02

Региональная авиация Сибири и Дальнего Востока: проблемы и перспективы

Е.Н. Волосов

Иркутский филиал Московского государственного технического университета гражданской авиации,
ул. Советская 139, Иркутск, Россия
volosov@rambler.ru

Статья поступила 28.05.2016, принята 7.07.2016

Автор статьи обозначает комплекс проблем, от решения которых зависят сохранение и развитие региональной авиации в районах Сибири и Дальнего Востока. Проанализировано состояние парка воздушных судов, а также наземной инфраструктуры воздушного транспорта. С точки зрения эффективности рассмотрены меры финансового и экономического характера, предпринятые федеральным центром для улучшения ситуации в сфере воздушных перевозок.

Ключевые слова: Сибирь; Дальний Восток; региональная авиация; воздушные суда; аэропорты; аэродромы; авиакомпании; субсидирование; модернизация.

Regional aviation on Siberia and Far East: challenges and opportunities

E.N. Volosov

Irkutsk branch of Moscow State technical University of Civil Aviation; 139 Sovetskays St., Irkutsk, Russia
volosov@rambler.ru

Received 28.05.2016, accepted 7.07.2016

The article defines a complex of problems which solutions will influence the maintenance and development of the regional aviation in Siberia and the Far East. The article gives an analysis of situation with the aircraft park and the land infrastructure of the air transport, and the attempts of the government to change the situation in this sphere through the financial mechanisms

Key words: Siberia; Far East; regional aviation; aircraft; airports; airfields; airlines; subsidie; modernization.

Успешное восстановление и развитие региональных авиаперевозок зависит от решения целого комплекса проблем, накопившихся в системе воздушного транспорта за последние 25 лет. В самом общем виде их можно привести к трем позициям:

- 1) парк воздушных судов;
- 2) наземная инфраструктура воздушного транспорта;
- 3) финансовая поддержка гражданской авиации со стороны государства.

Целью исследования является общий анализ проблем отрасли и возможных путей их решения.

До 2014 г. воздушный транспорт России сохранял положительную динамику пассажирских перевозок, превосходящую темпы роста объемов перевозок ведущих стран мира.

В 2012 г., по данным Международной ассоциации воздушного транспорта (IATA), спрос на пассажирские перевозки в мире вырос на 5,3 %, в том числе на международных воздушных линиях на 6 %, на внутренних

воздушных линиях — на 4 %. В то же время в России объем международных пассажирских перевозок увеличился на 23,1 %, внутренних — на 8,1 % [1].

В 2013 г. российскими авиакомпаниями было перевезено 84,5 млн пассажиров, в 2014 г. объем пассажирских перевозок составил уже 93,18 млн чел. Впервые количество пассажиров, перевезенных внутри страны, практически сравнялось с наполнением международных авиарейсов — 46,3 млн чел. против 46,9 млн чел. [2]. Первоначальные пессимистичные прогнозы на 2015 г. (86 млн чел.) не сбылись. По информации министра транспорта М. Соколова, объем перевозок остался на уровне 2014 г. Причем, наряду с падением пассажиропотока на международных авиарейсах, объем внутренних перевозок вырос на 14,5 % [3].

Однако внешне благопристойная картина выглядит не столь красочно при ближайшем рассмотрении.

Во-первых, объемы пассажирских авиаперевозок все еще значительно уступают временам Советского Союза. Так, в 1990 г. «Аэрофлотом» было перевезено более 140 млн пассажиров.

Во-вторых, основной объем внутренних авиаперевозок приходится на магистральные авиасообщения, в первую очередь через Московский авиаузел (МАУ), тогда как на долю местных и региональных авиасвязей остается менее 13 % количества перевозимых пассажиров.

В-третьих, ситуация на внутренних (региональных и местных) воздушных линиях осложнена проблемами в области наземной инфраструктуры перевозок: 25 лет назад в России действовало около 1 400 аэродромов, сегодня осталось всего 315. По мнению бывшего заместителя министра гражданской авиации СССР, заслуженного пилота СССР О.М. Смирнова, износ аэропортовой инфраструктуры составляет до 75–80 % [4].

В-четвертых, неоправданно высока стоимость авиационных билетов на внутренние рейсы из расчета цена за километр, особенно на местные и региональные маршруты. До 1990-х гг. на среднестатистическую месячную зарплату жителя Дальнего Востока и Сибири можно было приобрести примерно 2–4 авиабилета в другой конец огромной

страны. В настоящее время, если маршрут не субсидирован, на это же количество билетов нужно работать несколько месяцев. Если в США средняя стоимость авиабилета на внутренних авиамаршрутах составляет 5 % от средней зарплаты, то в России средняя стоимость равна 100 % среднемесячной зарплаты [5].

В-пятых, отсутствуют магистральные, региональные и местные самолеты российского производства. В состоянии летной годности находится лишь незначительная часть самолетов, входящих в реестр гражданских воздушных судов России. Отечественные самолеты, подлежащие списанию в ближайшие годы, составляют 75 % этого исправного парка. В свою очередь, почти 40 % этих самолетов составляют региональные воздушные суда (Ту-134, Ан-24, Як-40), срок службы которых, со всеми продлениями ресурсов, заканчивается их полным списанием в ближайшие 5–7 лет. Например, средний возраст авиапарка иркутских авиакомпаний «Ангара» и «ИрАэро», преимущественно эксплуатирующих на местных авиалиниях самолеты Ан-24 и Ан-26, последние из которых были выпущены в 1979 г., составляет в среднем 32–33 года. Кроме того, эти самолеты имеют крайне низкую топливную эффективность, что при нынешних ценах на авиакеросин делает их эксплуатацию нерентабельной. Тем не менее, в настоящее время их практически нечем заменить, кроме SSJ-100.

Перспективы ближнемагистральных Ан-140 и Ан-148, максимально адаптированных к суровым климатическим условиям восточной части страны и «особенностям» аэропортовой инфраструктуры, после межгосударственного конфликта с Украиной выглядят весьма туманными. Но если в этом сегменте есть надежда на начало производства Ил-114, то отечественного самолета для малой авиации, способного заменить в ближайшие годы Ан-2, в ближайшие годы не появится. Все варианты с «апгрейдом» Ан-2 в виде его модернизации или производством новых самолетов типа «Рысачок» выглядят малоэффективными как с экономической, так и с технологической точек зрения.

Введенные западными странами в 2014 г. экономические санкции против России показали неготовность российского авиапрома

к радикальному изменению ситуации в пользу отечественной авиации. Налицо слишком глубокая зависимость от иностранных двигателей и авионики.

В-шестых, экономический кризис самым негативным образом сказался на темпах экономического развития страны. Общий объем валового внутреннего продукта в 2015 г. в сравнении с 2014 г. снизился на 3,7 % [6]. Никакая другая транспортная отрасль не зависит так сильно от экономической конъюнктуры, как гражданская авиация. Перспективы гражданской авиации максимально полно зависят как от успешности той или иной территории в плане социально-экономического развития, так и от благополучия отдельных граждан.

Развитие гражданской авиации России в условиях фактической безальтернативности этого вида транспорта для 90 % ее территории представляется государственной задачей, обеспечивающей стратегическую безопасность страны.

Закономерно, что именно государство, осознав значимость этой проблемы, взяло инициативу в свои руки. Для придания нового импульса развитию гражданской авиации как совокупности воздушного транспорта и наземной инфраструктуры были выделены три наиболее важных направления.

Первое: развитие авиатранспортной инфраструктуры в части модернизации аэропортовых комплексов.

Второе: обновление парка воздушных судов — авиаперевозчиков Российской Федерации.

Третье: развитие механизмов государственного субсидирования местных и межрегиональных авиаперевозок за счет средств федерального бюджета и бюджетов субъектов Российской Федерации.

Для решения задач первого направления Постановлением Правительства РФ от 30 де-

кабря 2011 г. № 1201 в рамках федеральной целевой программы (ФЦП) «Развитие транспортной системы России» была принята подпрограмма «Гражданская авиация».

Задачи обновления парка воздушных судов должны решаться в рамках ФЦП «Развитие гражданской авиационной промышленности на период 2002–2010 гг.», продленной до 2015 г., а также госпрограммы развития авиационной промышленности, которая была принята в 2013 г.

Проблемы, сконцентрированные в третьем направлении, власти пытаются решить в рамках Постановления Правительства РФ от 25 декабря 2013 г. № 1242 «О предоставлении субсидий из федерального бюджета организациям воздушного транспорта на осуществление региональных воздушных перевозок пассажиров на территории Российской Федерации и формирование региональной маршрутной сети Российской Федерации».

Модернизация авиатранспортной инфраструктуры предполагает развитие сетей:

- 1) внутрироссийских узловых аэропортов;
- 2) региональных аэропортов;
- 3) крупных международных узловых аэропортов.

Иркутская область, территория с широким использованием гражданской авиации как безальтернативного транспорта, заявлена в федеральной программе весьма основательно. С разным уровнем финансирования представлены аэропорты Иркутска (22 млрд р.), Братска (1,86 млрд р.), Усть-Кута (933 млн р.), Бодайбо (699 млн р.), Киренска (592 млн р.).

Однако большие суммы не должны заволаживать. Представленные ниже данные показывают степень финансовой ответственности различных уровней власти и бизнеса за реконструкцию аэродромов в Иркутской области.

Финансирование реконструкции аэропортов Иркутской области по подпрограмме «Гражданская авиация» ФЦП «Развитие транспортной системы России» (млн р.)

Источник	Иркутск	Братск	Усть-Кут	Бодайбо	Киренск
Федеральный бюджет	22307,1	1165,9	564,1	404,7	357,2
Бюджет субъекта федерации	–	187,3	98,1	70,8	64
Внебюджетные источники	–	512,9	270,5	194,4	171,4
Общий объем финансирования	22307,1	1866,1	932,7	669,9	592,6

Федеральные власти жестко увязывают трансферты с безусловным исполнением своих обязательств субъектами федерации и частными партнерами. Видимо, поэтому ни один из пунктов подпрограммы, связанных с Иркутской областью, не выполняется в полном объеме.

Анализ семи территорий Ангаро-Енисейского региона показывает, что практически ни один аэропорт, включенный в подпрограмму «Гражданская авиация», рассчитанную до 2020 г., до сегодняшнего дня так и не получил финансирование на реконструкцию взлетно-посадочных полос, рулежных дорожек, аэронавигационного оборудования и прочих продекларированных объектов аэропортового комплекса. Исключением является международный аэропорт «Иркутск», где в 2016 г. планируется завершить реконструкцию взлетно-посадочной полосы. Однако на это будет потрачено 400 млн р. из собственных средств аэропорта [7].

Для спасения оставшейся аэропортовой сети регионального и местного значения государство сделало основной упор на объединении местных аэродромов и посадочных площадок в федеральные казенные предприятия (ФКП). Их основное преимущество заключается в искусственном занижении аэропортовых сборов (тем самым сдерживается рост цен на билеты), а также в направлении финансовых потоков в наземную инфраструктуру местных воздушных линий, что позволяет учитывать современные требования к безопасности полетов. Однако темпы консолидации остаются не очень высокими, так как объекты наземной инфраструктуры воздушного транспорта в регионах в настоящее время имеют разные формы собственности.

Курс на создание ФКП аэропортового профиля особенно успешно реализован в арктической зоне России. Здесь в ведении Федерального агентства воздушного транспорта (Росавиации) находятся три ФКП: «Аэропорты Севера» (12 аэропортов), «Аэропорты Чукотки» (9 аэропортов) и «Аэропорт Амдерма» (1 аэропорт). В 2012 г. было создано ФКП «Аэропорты Красноярья», в которое Красноярский край передал аэропорты Кординска, Мотыгино, Северо-Енисейска, Туруханска и Подкаменной Тунгуски [8]. Благо-

даря поддержке государства в 2014 г. ФКП арктической зоны обслужили более 290 тыс. пассажиров. За 2015 г. объем перевозок здесь составил более 3 млн пассажиров, обработано более 20,5 тыс. т груза и почты [9].

Для целевой поддержки региональной авиатранспортной инфраструктуры 23 апреля 2016 г. правительство РФ издало распоряжение «Об утверждении перечня аэропортов федерального значения». Из 91 объекта, вошедшего в этот список, 29 находятся в зоне Сибири и Дальнего Востока. В Иркутской области к числу аэропортов федерального значения причислены два: ОАО «Международный аэропорт "Иркутск"» и международный аэропорт «Братск», принадлежащий ПАО «Аэробратск». Это не дает аэропортам особых государственных преференций, но позволяет привлечь внимание частных инвесторов [10].

Не менее, а может, и более важная задача — это обновление парка воздушных судов, прежде всего за счет выпуска на маршруты новых отечественных самолетов. Восстановление и развитие гражданской авиапромышленности является настоящим вызовом для страны, претендующей на лидерские позиции в мире в области самолетостроения. Современное авиастроение дает значительный мультипликативный эффект для экономики, науки и образования.

Здесь прослеживаются попытки деятельности сразу по нескольким направлениям.

Первое направление — создание принципиально новой техники, способной удовлетворить не только запросы внутреннего рынка авиаперевозок, но и выйти с этим продуктом на внешний рынок.

Заделы по этому направлению внушают осторожный оптимизм, связанный с постепенным заполнением сегмента ближнемагистральных лайнеров российским самолетом SSJ-100 и скорым началом полетных испытаний среднемагистрального самолета MC-21.

По данным производителя, компании «Гражданские самолеты Сухого» (ГСС), по состоянию на начало апреля 2016 г. в эксплуатации находилось 66 самолетов, из них 46 в России. Единственный пока зарубежный оператор — мексиканская Interjet в первую неделю апреля получила очередной, уже 21-й, SSJ-100. Из российских эксплуатантов

крупнейшим остается «Аэрофлот». Компания получила 26 из 30 заказанных воздушных судов, и у нее есть опцион на дополнительные 20 машин.

«Гражданские самолеты Сухого» смогли наладить вполне массовое по российским меркам серийное производство SSJ-100. Производитель сообщил, что с 2007 по 2015 гг. выпущено 102 самолета, включая опытные машины. Пик производства пришелся на 2014 г., когда было собрано 37 воздушных судов, в 2015 г. ГСС отчитались о 17 произведенных самолетах.

В этом году ГСС планируют собрать 20 новых самолетов Sukhoi Superjet 100. Компания продолжит поставки главным клиентам — «Аэрофлоту» и Interjet. Кроме того, в мае была передана первая машина стартовому европейскому заказчику — ирландской авиакомпании CityJet [11].

Одной из главных проблем нового самолета является его сверхнасыщенность иностранными комплектующими. На сайте ГСС представлен список фирм, поставляющих компоненты для сборки авиалайнера: Thales (авионика); Liebherr (системы управления и жизнеобеспечения); Messier Dowty (шасси); Intertechnique (Zodiac) (топливная система); В/Е Aerospace (интерьер и кислородная система); Autronics (Curtiss Wright) (противопожарная система); Honeywell (ВСУ (двигатели)); Иресо (кресла экипажа); Parker (гидравлическая система); Hamilton Sundstrand (система электроснабжения); Vibro-Meter (датчики вибрации двигателя); Goodrich (колеса, тормоза) [12]. Как показывает перечень, отечественным является собственно фюзеляж самолета.

Для продвижения самолета на внешнем рынке столь глубокая кооперация с ведущими иностранными компаниями имеет только плюсы. Однако потенциальные риски глобального противостояния со странами Запада и возможное введение новых экономических и технологических санкций могут поставить под вопрос саму возможность производства самолетов.

Аналогичная опасность сопровождает и другую российскую разработку — МС-21. На первые самолеты этой серии придется ставить иностранные двигатели PW1400G компании Pratt&Whitney, так как российский

аналог, очень перспективный двигатель ПД-14, только проходит летные испытания.

Второе направление — глубокая модернизация и восстановление производства воздушных судов, хорошо зарекомендовавших себя в 1990-е – начале 2000-х гг.

В этом сегменте особо просматривается потребность в самолетах для региональных и местных перевозок. Основным самолетом для местных авиалиний остается турбовинтовой Ан-24/26, последний экземпляр которого был произведен в 1979 г. Неоднократные попытки произвести что-то подобное на новой технологической основе для использования в экстремальных условиях Сибири, Дальнего Востока и Крайнего Севера, успехом не увенчались. Есть серьезный риск, что в связи с окончательным прекращением эксплуатации данных типов самолетов через 5-6 лет эти районы окажутся без гарантированного авиационного сообщения с «большой землей».

Единственной машиной, более или менее отвечающей запросам, является самолет Ил-114. Машина, рассчитанная на перевозку 64-х пассажиров или 7 т груза, была создана еще в 1990 г. Площадкой для серийного производства выбрали Ташкентское авиационное ПО им. Чкалова. Место казалось удачным, поскольку на этом же предприятии серийно производился самый популярный в мире тяжелый военно-транспортный самолет Ил-76.

Узбекский завод на мощностях, рассчитанных на выпуск 100 машин в год, выпустил до 2012 г. всего 17 самолетов, после чего производство свернул.

Максимально приспособленный к условиям Сибири и Дальнего Востока Ан-140, являющийся совместным продуктом российских и украинских конструкторов и технологов, из-за сложившейся политической обстановки имеет мало шансов стать полноценной заменой Ан-24.

Поэтому после тщательного анализа, консультаций с авиационными КБ и производителями правительство РФ приняло решение о возобновлении выпуска Ил-114 на базе нижегородского авиастроительного завода «Сокол». Между тем, на сайте данного предприятия до настоящего времени нет информации о работе над самолетом Ил-114 [13].

Не менее острой является проблема отсутствия самолета для местных авиалиний вместимостью от 9 до 19 пассажиров, способного эксплуатироваться в условиях низких температур на аэродромах с грунтовыми полосами. Для ее решения в рамках ФЦП «Самолетостроение» действует подпрограмма «Малая авиация». По этой программе должна быть проведена модернизация Ан-2 в части замены старого поршневого двигателя на американский Honeywell, что позволит перейти с авиабензина на керосин и, соответственно, снизить стоимость летного часа вдвое.

Однако полностью закрыть потребность в самолетах такого типа этот проект не способен. Всего в стране эксплуатируется более полутора тысяч «кукурузников», но, при всей их неприхотливости и надежности, самолеты устарели технически и технологически.

Первоначально предполагалось, что новым массовым самолетом для местных авиалиний должен стать самолет «Рысачок», который разрабатывался на «ЦСКБ-Прогресс» в Самаре. Однако в конечном счете на закрытом совещании в Министерстве промышленности было принято решение не в его пользу. Победителем конкурса стал австрийско-российский проект Diamond Aircraft. Согласно правилам конкурса, для реализации проекта из федерального бюджета должно быть выделено 7 млрд р. Это решение вызвало неоднозначную реакцию в обществе: действительно, довольно странным является выбор в пользу иностранного проекта, если существует российский самолет, который уже летает.

Проект Diamond Aircraft лоббировала государственная корпорация «Ростех», однако, по мнению специалистов, не стоит искать в данном решении политический подтекст. У конкурса были четкие требования, и самолет «Рысачок» не подошел под них. В первую очередь это было связано с тем, что австрийско-российский проект имеет более совершенную конструкцию планера с широким применением композиционных материалов, а значит, он более легок и рентабелен. К тому же, говорить о том, что «Рысачок» — полностью российская разработка, нельзя. На нем установлены иностранные двигатели и авионика.

Опытно-конструкторские работы по проекту Diamond Aircraft планировалось завер-

шить в 2015 г., серийное производство самолета должно начаться в 2017 г., однако на официальных сайтах и в сми нет информации о готовности к выпуску нового летательного аппарата.

Таким образом, можно сделать вывод, что определенные перспективы развития гражданского отечественного самолетостроения осязаемы пока только в сегменте среднемагистральных самолетов. Ситуация с самолетами для региональных и местных авиалиний выглядит гораздо более тяжелой и неопределенной.

И, наконец, *третий* вектор деятельности государства по развитию инфраструктуры воздушного транспорта — субсидирование пассажирских авиаперевозок.

Развитие механизмов государственного субсидирования местных и межрегиональных авиаперевозок как на федеральном уровне, так и на уровне федеральных округов и субъектов РФ ставит своими задачами сохранение транспортной доступности отдаленных регионов страны, поддержку развития авиаперевозок вне Московского авиационного узла, повышение авиационной мобильности населения страны.

Правительство России не является первооткрывателем идеи государственного субсидирования. Его действия в этой части вполне соответствуют практике стран с большой территорией и наличием труднодоступных населенных пунктов.

Для такого вида деятельности существует система обязательств авиакомпаний по выполнению субсидируемых государством «необходимых» (социально значимых) авиационных перевозок, обеспечивающих реализацию «равных» прав и возможностей жителей государства (*publicservice obligation, PSO*).

В публикациях на тему государственной поддержки авиаперевозок чаще всего выделяют практику США, Австралии и Канады как государств, имеющих значительные величины финансирования PSO и размеры сети субсидируемых маршрутов, функционирующих в северных, удаленных регионах с недостаточно развитой сетью наземных транспортных коммуникаций.

Например, до 75 % региональных авиаперевозок в Австралии выполняется с применением государственной поддержки —

субсидирования в размере 45 % от величины коммерчески обоснованного тарифа. Аналогичные оценки справедливы и для сети социально значимых авиалиний на Аляске, геоклиматические условия которой аналогичны условиям северных и восточных территорий РФ.

Практика Канады интересна тем, что одним из основных направлений в государственной и региональной политике развития региональных авиационных перевозок является поддержка аэропортов.

В других странах мира система PSO имеет ограниченный характер, в основном направленный на поддержание отдельных авиалиний на островных частях государства. В Великобритании к подобной сети относятся авиалинии в пределах Шотландии. Португалия субсидирует маршруты с материка на Азорские острова и Мадейру, Испания поддерживает маршруты на Канарские острова, Норвегия — маршруты, связывающие центр с отдаленными областями запада и севера страны [14].

Основные принципы (правила) субсидирования

а) срок действия программы: 2014–2016 гг., ежегодный бюджет — 3 580 млн р.;

б) построение сети межрегиональных маршрутов посредством связи узлового аэропорта с любым аэропортом другого региона РФ. К числу узловых отнесены аэропорты в городах Санкт-Петербург, Екатеринбург, Новосибирск, Краснодар, Сочи, Уфа, Красноярск, Самара, Ростов-на-Дону, Хабаровск, Владивосток, Казань, Пермь, Иркутск, Минеральные Воды, Тюмень, Калининград, Якутск, Южно-Сахалинск. Аэропорты Московского авиационного узла в эту сеть не включались;

в) субсидируются маршруты, осуществляемые на воздушных судах вместимостью 4–112 пассажирских кресел;

в) расстояние субсидируемой межрегиональной авиaperевозки ограничено 1 200 км, однако вследствие больших расстояний в Дальневосточном федеральном округе (ДФО) субсидируемый маршрут увеличен до 2 400 км;

г) при реальном конкурсе заявок Федеральное агентство воздушного транспорта отдает приоритет авиакомпаниям, эксплуатирующим современные воздушные суда

российского производства (Ан-148, Ан-140, SSJ-100);

д) субсидирование распространяется только на маршруты с низким пассажиропотоком, до 8 000 пассажиров в год. Исключение опять же составляет ДФО, где пассажиропоток ограничен цифрой 10 000 пассажиров;

е) механизм софинансирования полной стоимости рейса, независимо от фактической загрузки, при условии ограниченного уровня предельного тарифа на маршруте;

ж) перевозчик обязан обеспечить продажу авиабилетов по стоимости, не превышающей специальный тариф, на все места эконом-класса по субсидируемому маршруту;

з) субсидирование полетов в удаленные и труднодоступные территории (согласно перечню) производится на 25 % выше базового уровня. В этот список вошли Якутия, Камчатский край, Магаданская и Сахалинская области, Ненецкий, Таймырский, Чукотский, Эвенкийский и Ямало-Ненецкий автономные округа [15].

В рамках действия пяти программ субсидирования авиaperевозок (на Дальнем Востоке, в Калининградской области, Поволжье, Сибири и Крыму) в 2014 г. их совокупный бюджет составил 8,7 млрд р., что позволило перевезти почти 1,3 млн пассажиров. В 2015 г. из федерального бюджета на программы выделено 3,5 млрд р., а с учетом дополнительных средств финансирование достигло 4,2 млрд р. По данным Росавиации, в программе участвуют 18 авиакомпаний, летающих по 77 направлениям [16].

В начале 2016 г. Росавиация подвела итоги реализации программы субсидирования региональных воздушных перевозок на территории Российской Федерации. Программа действовала с 1 января до 31 декабря 2015 г. По итогам года был перевезен 548 061 пассажир и выполнено 10 919 рейсов.

Полеты в рамках программы осуществляли 26 авиакомпаний: «Авиа Менеджмент Групп», «Аврора», «Ак Барс Аэро», «Ангара», «Аэросервис Чита», «Вологодское авиапредприятие», «Грозный Авиа», ГУП Оренбургской области «Аэропорт Оренбург», «Ижавиа», «ИрАэро», «Комиавиатранс», «Костромское авиапредприятие», «КрасАвиа», «ПАНХ», «Псковавиа», «РусЛайн», «Саратовские авиалинии», «Северсталь», «Сибир-

ская легкая авиация», «Таймыр», «Томск Авиа», «Турухан», «Уральские авиалинии», «ЮВТ Аэро», «Якутия», «Ямал». Рейсы выполнялись по 133-м направлениям, 26 из которых софинансируются субъектами Российской Федерации.

Сумма субсидий, выделенных на Программу в 2015 г., с учетом дополнительных бюджетных ассигнований составила 4,2 млрд р. Всего по итогам года было потрачено 4,1 млрд р., что составляет 99 % от суммы бюджетных ассигнований, выделенных на Программу [17].

Из двух авиационных компаний, базирующихся в Иркутской области, федеральные субсидии на межрегиональные перевозки смогла получить авиакомпания «Ангара». В настоящее время ее самолеты Ан-148 и Ан-24 выполняют субсидированные рейсы по маршрутам: Владивосток — Чита, Иркутск — Олекминск, Красноярск — Нерюнгри, Красноярск — Талакан, Новосибирск — Талакан [18].

Таким образом, можно сделать вывод, что региональная воздушно-транспортная инфраструктура, находясь в тяжелом положении, тем не менее, находит в себе силы поддерживать минимальный уровень транспортной доступности и надеется на качественное обновление как парка воздушных судов, так и модернизации наземного хозяйства.

Литература

1. Семенова Е.А. О развитии региональной авиации в России [Электронный ресурс] // Рос. ин-т стратегических исследований: сайт. URL: www.yariss.ru/analytics/3550 (дата обращения: 30.05.2016).
2. Платонова Е. Небо теряет пассажиров. Рынок пассажирских авиаперевозок продолжает сокращаться [Электронный ресурс] // Gazeta.ru: сайт. URL: www.gazeta.ru/business/2015/07/29/7661305.shtml (дата обращения: 30.05.2016).
3. Соколов М. Объем внутрироссийских авиаперевозок увеличился на 14,5 % в 2015 г. [Электронный ресурс] // АвиаПорт.Ru: сайт. URL: www.aviaport.ru/digest/2016/01/13/376665.html (дата обращения: 30.05.2016).
4. Смирнов О. Стратегия развития (возрождения) региональной авиации Российской Федерации [Электронный ресурс] // Aviation Explorer: сайт. URL: www.aex.ru/docs/5/2014/8/6/2089 (дата обращения: 30.05.2016).
5. Смирнов О. Стратегия развития (возрождения) региональной авиации Российской Федерации [Электронный ресурс] // Aviation Explorer: сайт. URL: www.aex.ru/docs/5/2014/8/6/2089 (дата обращения: 30.05.2016).
6. Соловьева О. Правительство отчиталось о стабилизации в экономике // Независимая газ. 2016. 27 апр.
7. Ситкина М. Международный Международный аэропорт "Иркутск" в 2016 году ограничится лишь ремонтом взлетно-посадочной полосы [Электронный ресурс] // АвиаПорт.Ru: сайт. URL: www.aviaport.ru/news/2015/11/25/371103.html (дата обращения: 15.04.2016).
8. Еремин С. Красноярские власти передадут аэропорты федеральному предприятию [Электронный ресурс] // АвиаПорт.Ru: сайт. URL: www.aviaport.ru/digest/2016/04/14/384208.html (дата обращения: 15.04.2016).
9. Байбеков Ш. Региональная авиация: время вставать на крыло [Электронный ресурс] // Все о транспорте: сайт. URL: www.transport-book.ru/vozdushnyiy-transport/regionalnaia-aviaciia-vremia-vstavat-na-krylo.html (дата обращения: 22.04.2016).
10. Об утверждении перечня аэропортов федерального значения: распоряжение Правительства Рос. Федерации от 23 апр. 2016 г. № 726-Р [Электронный ресурс] // Правительство России: сайт. URL: www.government.ru/docs/22784 (дата обращения: 15.05.2016).
11. Пядушкин М. Первая пятилетка Superjet 100 [Электронный ресурс] // АТО.RU: сайт. URL: www.ato.ru/content/pervaya-pyatiletka-superjet-100?mpor=yes (дата обращения: 15.05.2016).
12. Планы и проекты ПАО «Компания «Сухой» [Электронный ресурс] // ПАО Компания «Сухой»: сайт. URL: www.sukhoi.org/planes/projects/ssj100/ (дата обращения: 31.05.2016 г.).
13. О нас [Электронный ресурс] // Нижегородский авиастроительный завод «Сокол»: сайт. URL: www.sokolplant.ru/o-nas/ (дата обращения: 31.05.2016).
14. Мясников Д.А. Анализ результатов работы федеральной программы субсидирования межрегиональных авиаперевозок на территории РФ в рамках постановления Правительства Рос. Федерации № 1242 // Материалы V Всероссийской научно-технической конференции «Актуальные проблемы и перспективы развития гражданской авиации. Иркутск, 2016. С. 23-25.
15. О предоставлении субсидий из федерального бюджета организациям воздушного транспорта на осуществление региональных воздушных перевозок пассажиров на территории Российской Федерации и формирование региональной маршрутной сети Российской Федерации: постановление Правительства Рос.

Федерации от 25 дек. 2013 г. № 1242 [Электронный ресурс] // ГАРАНТ.РУ: сайт. URL: www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/70451654/#ixzz45VWbvnJr (дата обращения: 8.05.2016).

16. Кузнецова Е. Государство увеличило субсидирование региональных авиаперевозок // Коммерсант. 2015. 10 июня.

17. Пресс-служба Росавиации: «В 2015 году более 548 тыс. человек перевезено по программе субсидирования авиаперевозок в России» [Элек-

тронный ресурс] // AviationExplorer: сайт. URL: <http://www.aex.ru/news/2016/1/20/148318/> (дата обращения 10.05.2016).

18. Актуализированный перечень маршрутов, субсидируемых в 2016 году в рамках Постановления Правительства Рос. Федерации от 25 дек. 2013 г. № 1242 [Электронный ресурс] // ФАВТ: сайт. URL: www.favt.ru/?id=2444 (дата обращения: 15.05.2016).

УДК 93

Регламентация работы политической полиции на территории Восточной Сибири в годы первой российской революции

Д.М. Денисенко

Педагогический институт Иркутского государственного университета, ул. Сухэ-Батора 9, Иркутск, Россия

Darji_deni@mail.ru

Статья поступила 28.06.2016, принята 17.08.2016

В статье раскрываются особенности регламентации деятельности политической полиции на территории Восточной Сибири в годы первой российской революции. Освещены основные вопросы, связанные с координацией действий политической полиции по борьбе с революционным движением в сельской местности. Раскрыты основные аспекты работы полицейских органов в воинских частях и по линии железной дороги, обозначены особенности организации работы и общественной деятельности полицейских чинов на территории Восточной Сибири.

Ключевые слова: политическая полиция; департамент полиции; агентура; губернское жандармское управление; жандармское полицейское управление железных дорог.

Regulations of work of the political police in Eastern Siberia during the first Russian Revolution

D.M. Denisenko

Irkutsk State University, Pedagogical Institute; 9 Sukhe-Bator St., Irkutsk, Russia

Darji_deni@mail.ru

Received 28.06.2016, accepted 17.08.2016

This article discusses some particularities of regulations of work of the Russian political police in Eastern Siberia during the first Russian revolution. It describes some core aspects of coordination of the political police activities aimed at withstanding the revolutionary movements in the province. It also discusses some main points of work of the office within military units and along the railways, and sheds light on specific aspects of the police work in Eastern Siberia.

Key words: political police; police department; secret service; province gendarmerie; gendarme police railway office.