

УДК 330.8 (075); 94 (57)

Региональные авиакомпании России в конце второго десятилетия XXI века: историко-экономический анализ

Е.Н. Волосов

Иркутский филиал Московского государственного технического университета гражданской авиации, ул. Коммунаров, 3, Иркутск, Россия
volosov@rambler.ru

Статья поступила 30.10.2019, принята 12.11.2019

Рассматривается экономическое и организационно-техническое состояние региональных авиакомпаний России. Дана оценка парку воздушных судов, географии маршрутов. Предпринята попытка классификации авиакомпаний по объемам финансовых потоков, карте полетов, финансово-экономическому состоянию. Проанализированы меры, предпринимаемые государством с целью изменения ситуации с парком воздушных судов отечественного производства для местных и региональных маршрутов. Широко представлена карта маршрутов авиакомпаний и определены принципы их выбора.

Ключевые слова: региональные авиакомпании; воздушные суда; география полетов; субсидирование; государственная политика по развитию гражданской авиации; финансово-экономическое положение.

Regional airlines of Russia at the end of the second decade of the XXI century: historical and economic analysis

E.N. Volosov

Irkutsk Branch of Moscow State Technical University of Civil Aviation; 3, Kommunarov St., Irkutsk, Russia
volosov@rambler.ru

Received 30.10.2019, accepted 12.11.2019

The economic, organizational and technical condition of regional airlines in Russia is considered. The assessment of the fleet of aircraft and the geography of routes are given. An attempt is made to classify airlines by the volume of financial flows, flight map, financial and economic condition. The measures taken by the state to change the situation with the fleet of domestic aircraft for local and regional routes are analyzed. A map of airline routes is widely represented and the principles for their selection are determined.

Keywords: regional airlines; aircraft; geography of flights; subsidies; state policy for the development of civil aviation; financial and economic situation.

Географическая и климатическая специфика территории Советского Союза и современной России обусловила важнейшую, а зачастую определяющую роль воздушного транспорта в сохранении единого экономического, политического, культурного пространства. Огромное значение имеет воздушный транспорт и для сохранения обороноспособности страны на минимально необходимом уровне.

На закате советской эпохи вся территория государства была охвачена воздушными трассами и местными воздушными линиями. Потребности в перевозках пассажиров и значительной части грузов в труднодоступных районах СССР (Северо-Запад, Кавказ, Средняя Азия, Сибирь, Дальний Восток) удовлетворялись за счет много-

авиации, от Ан-2 до магистральных Ил-62, Ту-154 и аэробусов Ил-86.

Все столицы союзных и автономных республик, краевые и областные центры, крупные промышленные города, большинство районных центров восточных и северных районов страны имели аэродромы с твердым всепогодным покрытием. Однако после развала Советского Союза и вхождения России в глубочайший экономический кризис значительно ухудшилось авиасообщение между региональными центрами. Резко упал пассажирооборот на местных воздушных линиях (МВЛ). В упадок пришла сеть аэропортов, обеспечивающих функционирование МВЛ. 25 лет назад в России действовало около 1 400 аэродромов, сегодня осталось всего 315. По мнению бывшего заместителя министра гражданской авиации СССР, заслужен-

ного пилота СССР О.М. Смирнова, износ аэропортовой инфраструктуры составляет до 75–80 % [1].

Кризису в авиационной отрасли способствовало значительное падение платежеспособности населения. Отказ государства от поддержки авиакомпаний в компенсации части расходов на ГСМ сделал стоимость билетов недоступной для большинства граждан страны. Надежная, но высокозатратная советская авиатехника не выдерживала конкуренции по себестоимости перевозок с железнодорожным и автомобильным транспортом. Поэтому первыми воздушного сообщения лишились те населенные пункты, которые соединялись с региональными центрами автомобильной и железной дорогой. Так, в Иркутской области в 1990–е – начале 2000-х гг. прекратились авиаперевозки до городов Усть-Илимск, Железногорск-Илимский, Нижнеудинск, пос. Жигалово, Качуг, Куйтун, Хужир и др.

В качестве объекта исследования были выбраны авиакомпании, в которых присутствует основной или значимый сегмент региональных перевозок и перевозок по местным воздушным линиям. Благодаря этим предприятиям сохраняется единое социально-экономическое пространство восточных и северных районов с административными центрами страны. Именно они, при поддержке федеральных властей и администраций субъектов федерации, постепенно восстанавливают утраченные связи между региональными центрами, минуя московский авиационный узел (МАУ).

Логично, что из списка авиакомпаний были исключены пять крупнейших перевозчиков («Аэрофлот», «Сибирь», «Россия», «Уральские авиалинии» и «ЮТэйр»), аффилированные с ними авиакомпании «Глобус», «Победа», чьи маршруты преимущественно проходят через МАУ. Не стали предметом анализа и авиакомпании, специализирующиеся в основном на чартерных перевозках: «РойялФлайт», «Икар», «Северный ветер».

В сфере нашего внимания оказались 25 авиационных компаний, осуществляющих перевозки по региональным и местным воздушным маршрутам. Из них 22 компании имеют относительно прозрачную финансовую отчетность, позволяющую в динамике увидеть и проанализировать некоторые экономические процессы, происходящие в авиакомпаниях.

Источниками для написания статьи стали официальные документы Федерального агентства воздушного транспорта, бухгалтерская отчетность авиакомпаний, размещенная на сайте *e-ecolog.ru*, информация, представленная на сайтах авиапредприятий (авиакомпаний и аэропортов).

К числу самых крупных компаний, закрывающих, прежде всего, потребности в перевозках населения Сибири, Дальнего Востока, российско-

го Севера, относятся «Аврора», «Ямал», «Нордстар», «Якутия» с денежным потоком от текущих операций от 15 до 10 млрд р. в год. Эти предприятия имеют диверсифицированную географию от региональных до международных маршрутов.

Следующая группа – авиакомпании с денежным потоком от текущих операций от 10 до 3 млрд р. в год: «Алроса», «Ангара», «ИрАэро», «Красавиа». Значительная часть авиаперевозок указанных предприятий осуществляется по региональным или даже местным маршрутам, в пределах одного субъекта РФ. Вместе с тем, парк воздушных судов, имеющийся у компаний (Б-777, А-320, SSJ-100, CRJ-200, Ан-148, Як-42, Ту-134), позволяет им вести довольно активную политику на рынке авиаперевозок и выходить как на межрегиональные маршруты протяженностью более 3 тыс. км, так и выполнять международные, в основном чартерные рейсы.

Группа компаний с денежным потоком от текущих операций от 3 млрд до 200 млн р. – наиболее пестрая и трудно классифицируемая с точки зрения маршрутов. В большинстве находятся те авиакомпании, что поддерживают маршруты региональных и местных линий: Комиавиатранс, Камчатское авиапредприятие, Хабаровские авиалинии, Полярные авиалинии, Чукотавиа, 2-й Архангельский авиаотряд.

Три компании: «Азимут», «Северсталь» и ЮВТ Аэро, напротив, работают только на межрегиональных маршрутах.

Отличительной особенностью всех ранее упомянутых в третьей группе компаний является их поддержка со стороны администрации субъектов федерации или корпораций, осуществляемая напрямую через долю в собственности или посредством субсидирования убыточных маршрутов.

Парк воздушных судов. Для анализа парка воздушных судов (ВС) были взяты официальные данные Росавиации из Перечня эксплуатантов за 2017 и 2018 гг. Общая хорошо заметная тенденция: постепенное выбытие отечественных воздушных судов Як-42, Як-40, Ан-26, Ан-24 и замещение их российскими и иностранными самолетами SSJ-100, L-410, ATR-42, DHC-200, -300, -400.

Несмотря на критику, которой подвергаются качественные характеристики «Сухого Суперджета-100» и особенно организация его технического обслуживания, это воздушное судно постепенно становится весьма распространенным в средних авиакомпаниях России. SSJ-100 активно эксплуатируется в авиакомпаниях «Азимут», «ИрАэро», «Ямал», «Якутия». Планируют приобретение данного типа воздушного судна «Северсталь» и «Ижавиа».

В связи с необходимостью поддерживать местные линии в северных и восточных районах

страны и отсутствием в большинстве населенных центров взлетно-посадочных полос с асфальтобетонным покрытием сохраняется потребность в воздушных судах пассажироместимостью от 10 до 20 мест. В настоящее время потребности закрывают самолеты советского производства Ан-28 и чешские L-410.

Официальные документы Росавиации позволяют увидеть несколько тенденций. *Первая*: постепенный вывод из эксплуатации самолетов советского и российского производства, построенных в 70–90-е гг. XX в. (Ан-2, Ан-26, Як-42). Последний полет в мае 2019 г. совершил единственный оставшийся на регулярных рейсах в России самолет Ту-134 авиакомпании «Алроса». Курс на отказ от ближнемагистральных самолетов Як-42 взяла компания «Ижавиа». В 2018 г. здесь числилось девять ВС этого типа, а в марте 2019 года — восемь. В ближайшие два года закончится сертификат летной годности у всех удмуртских Як-42. Поэтому руководство компании вместе с администрацией области думают над выбором основного ВС на межрегиональных и региональных маршрутах [2].

Самым массовым самолетом, эксплуатируемым на местных и региональных линиях, остается Ан-24 (55 зарегистрированных ВС). Вместе со своим грузо-пассажирским «братом» — Ан-26 (30 ВС) они уверенно опережают своих конкурентов ДНС, Ан-148, АТР-42. Однако самому молодому самолету из семейства Ан-24 — 40 лет, Ан-26 — 33 года. Естественно, что по мере старения самолета растут затраты на его техническое обслуживание. Удельный вес затрат на авиакеросин у судов данного типа вдвое выше, чем у зарубежных конкурентов, что делает их коммерческое использование крайне проблемным.

Наверное, авиакомпании, эксплуатирующие Ан-24 и Ан-26, охотно заменили бы их на китайский аналог Xian MA60, но правительство России запрещает подобные приобретения.

Наиболее серьезный парк самолетов Ан-24 и Ан-26 принадлежит компаниям «Турухан» (Красноярский край, 17 ВС), «ИрАэро» (Иркутская область, 13 ВС), «Ангара» (Иркутская область, 12 ВС), «Красавиа» и «Полярные авиалинии» (по 7 ВС).

В европейской части страны данные типы ВС до 2018 г. эксплуатировали только Костромское авиапредприятие и авиакомпания «Псковавиа». Но в 2018 г. сертификат эксплуатации последней был сначала приостановлен, а в 2019 г. окончательно аннулирован Росавиацией [3].

Практически все восточно-сибирские и дальневосточные компании имеют небольшой (от 4 до 6 ВС) парк Ан-24 и Ан-26: «Алроса» (Якутия), «Якутия», «Хабавиа», «Чукотавиа», Камчатское авиапредприятие. Неприхотливость к погодным условиям, качеству взлетно-посадочных полос,

уникальная ремонтоспособность, наличие высококвалифицированных инженерно-технических кадров позволяют этим типам самолетов оставаться незаменимым средством доставки пассажиров и грузов в самые отдаленные населенные пункты Сибири и Дальнего Востока.

Другой заметный тренд, касающийся парка воздушных судов, это постепенное увеличение числа самолетов российского производства (SSJ-100) либо иностранных судов российской сборки (L-410). По данным Росавиации, в марте 2018 г. в региональных авиакомпаниях насчитывалось 26 самолетов SSJ-100, в марте 2019 г. — уже 38. Российский самолет эксплуатируют авиакомпании «Ямал» (15 ВС), «Азимут» и «ИрАэро» (по 8), «Якутия» (4), «Северсталь» (3 ВС). Определенные нарекания в адрес этого типа воздушного судна связаны не столько с его летно-техническими характеристиками, сколько с оперативностью замены выходящих из строя комплектующих. К сожалению, Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) так и не удалось создать в России логистические склады, позволяющие в короткий срок менять вышедшее из строя оборудование.

Нельзя сказать, что в ОАК этой проблеме не придают значения. В 2018 г. было закуплено запасных частей на 3,5 млрд р., полностью реконструирован склад наиболее востребованных комплектующих, проведена комплексная автоматизация рабочих процессов, организована круглосуточная поддержка заказчиков.

В компании внедряется программа сбора и анализа эксплуатационных данных, которая даст возможность получения в реальном времени информации по эксплуатации всего парка SSJ-100. Принятые меры могут повысить эффективность технического обслуживания и ремонта, что позволит сократить устранения простоев воздушных судов по техническим причинам до нормативных [4].

Протекционистская позиция государства в отношении SSJ-100, меньшая стоимость лизинговых платежей в сравнении с зарубежными ВС, улучшение качества сборки новых SSJ-100 стимулируют авиакомпании проявлять все больший интерес к данному типу самолета.

Иная, но также достаточно оптимистичная история связана с самолетом, который эксплуатируется на территории постсоветского пространства более 30 лет, претерпев за это время серьезные изменения в конструкции, типе двигателей, аэронавигационном оборудовании. Речь идет о воздушном судне чешского производства L-410 (L-410 UVP-E20).

В течение 2008–2013 гг. Уральская горно-металлургическая компания (УГМК) приобрела 100 % акций авиастроительной компании Aircraft Industries, созданной на базе чешского авиазавода

LET, производящего спортивные и легкие турбовинтовые пассажирские самолеты.

В 2016 г. по инициативе УГМК Министерством промышленности и торговли РФ было принято решение о локализации производства Л-410 на Уральском заводе гражданской авиации (УЗГА). Этот тип воздушного судна рассматривается правительством как базовый самолет для региональных и местных воздушных линий. В 2018 г. УЗГА собрал 5 самолетов Л-410, в 2019 г. планируется изготовить 18 самолетов и в перспективе увеличить выпуск до 20 машин в год. Пока широкому распространению этого типа воздушного судна препятствует цена – около 2,5 млн евро [5]. Она связана с тем, что на серийные самолеты устанавливаются иностранные двигатели GE H80-200.

По мере увеличения числа отечественных комплектующих, в том числе и за счет установки российского двигателя ВК-800С, испытанного летом 2018 г., степень локализации достигнет 72–74 % [6], а значит, есть надежда, что упадет и цена на конечную продукцию.

Парк Л-410, эксплуатируемых региональными авиакомпаниями, серьезно диверсифицирован. Максимальное количество ВС эксплуатируется АО «Аэропорт Оренбург» – 7 шт. По четыре самолета зарегистрированы у Камчатского авиапредприятия, авиакомпаний «2-й Архангельский авиаотряд», «Хабавиа», «Красавиа». Три самолета работают в авиакомпании «Полярные авиалинии». «СиЛА» (Магадан) и «Аэросервис» (Чита) имеют по два самолета Л-410, один – АО «Комиавиатранс». Как и в случае с Ан-24 и Ан-26, мы видим ярко выраженную северную и восточную локацию действия самолетов Л-410.

Самолет может оказаться еще более востребованным, если для него как можно быстрее, помимо поплавковых шасси, сертифицируют и лыжные шасси.

Ситуация с воздушными судами иностранного производства в 2017 и 2018 гг. оставалась стабильной¹. У региональных авиакомпаний на март 2018 г. числилось 115 воздушных судов иностранного производства, на март 2019 г. – 116. Несколько уменьшилось число бразильских ERJ-145 (Эмбраер-145) из-за прекращения деятельности «Саратовских авиалиний». По техническим причинам сократилось количество воздушных судов самого распространенного иностранного самолета CRJ всех типов с 45 до 42.

За счет приобретения Bombardier DHC-8-300 «Полярными авиалиниями» общее количество канадских турбовинтовых самолетов (DHC-8-200, DHC-8-300, DHC-8-400), работающих на Дальнем

Востоке, с 21 до 23 шт. Данный тип воздушного судна является прямым конкурентом Ан-24 и планируемого на регулярные внутренние линии в ближайшем будущем Ил-114. Поэтому Росавиация крайне неохотно дает разрешение на регистрацию этого типа ВС в российских авиакомпаниях.

Увеличилось также количество самолетов Боинг-737 с 18 до 21. «Виновниками» этого роста стали авиакомпании «Алроса», вынужденная обновлять свой парк из-за вывода из эксплуатации последних Ту-134 и Ту-154, а также «Нордстар», последовательно увеличивающий парк самолетов этого типа.

Весьма экзотичным выглядит наличие в списке воздушных судов дальнемагистрального лайнера Боинг-777 в количестве 3 шт., принадлежащих авиакомпании «ИрАэро». Объясняется это планами эксплуатанта использовать самолеты на перевозках российских туристов в страны Юго-Восточной Азии и китайских – в Россию и европейские страны.

География маршрутов. География маршрутов вышеперечисленных авиакомпаний составлялась на основе данных, представленных на их сайтах, и сверялась с расписанием, размещенным на сайтах российских аэропортов. Такая верификация была необходима по причине того, что часть информации авиакомпаний зачастую носит рекламный характер, и потому представленная карта маршрутов не всегда соответствует действительности.

Анализ географии полетов региональных авиакомпаний позволяет разделить их на четыре группы.

Первая группа: авиакомпании, работающие только на маршрутах, соединяющих различные регионы (субъекты Федерации) страны. Некоторые все активнее выходят на международный рынок авиаперевозок. К этой группе относятся авиакомпании «Азимут», «Ижавиа», «Руслайн», «Северсталь», «ЮВТ Аэро», «Ямал».

Вторая группа: авиакомпании, осуществляющие перевозки по межрегиональным и региональным маршрутам, включая местные воздушные линии. К ним относятся «Аврора», «Алроса», «Ангара», «ИрАэро», Комиавиатранс, «Красавиа», «Нордстар», «Турухан», «Якутия».

Третья группа: авиакомпании, работающие только на региональных и местных воздушных линиях, имеющие один-два маршрута в сопредельные регионы: «Аэросервис», Камчатское авиапредприятие, «Полярные авиалинии», «Хабаровские авиалинии», «Чукотавиа», «2-й Архангельский авиаотряд».

Четвертая группа: авиакомпании, маршрутная сеть которых позволяет причислить их к межре-

¹ При анализе нами не учитывались воздушные суда провозной емкостью менее 30 пассажиров.

гиональным, но парк ВС (Ан-24 и Л-410) и небольшая протяженность маршрутов заставляет выделить их в отдельную группу. К ним можно отнести авиапредприятия «Аэропорт Оренбург», Вологодское авиапредприятие, Костромское авиапредприятие, «СиЛА».

Благодаря усилиям компаний из всех четырех групп не только сохраняется, но и постепенно расширяется сеть региональных и местных воздушных линий, сохраняются аэропорты практически во всех центрах субъектов федерации и во многих городах и селах страны.

Например, компания «Руслайн», относящаяся к первой группе, работает на маршрутах, соединяющих 41 город России, от Калининграда на западе до Красноярска на востоке, от Нового Уренгоя, Надыма, Ноябрьска, Сургута, Мурманска на севере до Симферополя и Краснодара на юге страны. Причем цены на рейсы вполне сопоставимы с ценами на железнодорожные билеты в плацкартном вагоне. Пример: Екатеринбург – Томск, самолет, продолжительность полета 2 ч 20 мин. Стоимость билета – 5 600 р. со сборами. Екатеринбург – Томск, поезд (купейный вагон), продолжительность поездки 1 сутки 3 ч. Стоимость – 4 900 р.

Еще одна быстроразвивающаяся компания, специализирующаяся на региональных перевозках – «ЮВТ Аэро», созданная в 2015 г. Место регистрации и базирования – аэропорт г. Бугульма, Республика Татарстан. Так же, как и «Руслайн», компания сделала ставку на канадский региональный самолет CRJ-200, в парке числится семь таких самолетов. Такое количество позволяет осуществлять пассажироперевозки из 24-х городов России. Интересна коммерческая логика выбора маршрутов. Четвертая их часть приходится на города, связанные с добычей нефти и газа: Сургут, Новый Уренгой, Нижневартовск, Салехард, Ноябрьск, Усинск. Рейсы из центральной части России, преимущественно из Татарстана, обеспечивают перевозку вахтовиков к месту работы и обратно, к месту отдыха. Остальные маршруты учитывают экономические связи Татарстана с крупными городами Поволжья, Урала и Сибири, стабильный трафик жителей республики в столицу страны и туристические потребности, связанные с Черноморским побережьем Крыма, Кавказа (Симферополь, Геленджик), Балтийским морем (Калининград), Каспийским морем (Махачкала), Алтаем (Горно-Алтайск).

Четыре других авиакомпании, относящихся к этой группе, примерно так же учитывают специфику пассажирского трафика, ориентируясь

на маршруты 1) связывающие города с населением, превышающим миллион человек, 2) доставляющие до традиционных мест летнего отдыха, 3) перевозящие работников нефтегазодобывающей отрасли к месту работы и обратно. Отличия – в типах воздушных судов. Авиакомпания «Азимут» в своей деятельности ориентируется только на SSJ-100 (8 самолетов), «Ижавиа» – на Як-42 (8 самолетов). Авиакомпания «Ямал» имеет в своем парке 15 ВС SSJ, 11 – CRJ, 8 – А-320, 3 – А-321 и 1 – В-737. Специфика деятельности компании заключается в организации перевозок из городов, расположенных на севере Западной Сибири, в города европейской части страны, а также в Новосибирск и Красноярск.

Несколько особняком стоит авиакомпания «Северсталь», имеющая в своем парке шесть самолетов CRJ-200 и три самолета SSJ-100. Такой набор самолетов связан с отраслевой принадлежностью компании и необходимостью в организации не только регулярных, но и чартерных перевозок.

География полетов авиакомпаний, относящихся ко второй группе, обусловлена типами самолетов, которые они эксплуатируют. Все они имеют в эксплуатации средне- и ближнемагистральные воздушные суда иностранного и (или) российского производства для межрегиональных и региональных маршрутов, а также турбовинтовые самолеты российского и (или) иностранного производства для полетов по территории одного или двух субъектов федерации.

География маршрутов авиакомпаний, относящихся ко второй группе, представлена в табл. 1. Хорошо видно, что на этих компаниях лежит забота о соединении региональных центров друг с другом, минуя МАУ, и не менее важная задача сохранения транспортного сообщения с удаленными населенными пунктами, куда невозможно или очень сложно добраться наземными путями. И если направления межрегиональных перевозок охватывают практически всю территорию страны, то местные воздушные линии представлены преимущественно районами Крайнего Севера и Дальнего Востока.

Однако говорить, что местные маршруты – это социальная благотворительность для компаний, было бы неверно, так как значительная часть маршрутов субсидируется или дотируется из бюджетов субъектов Федерации. К политике субсидирования авиационных компаний со стороны федеральных органов и местных властей мы вернемся ниже.

Таблица 1. География маршрутов авиакомпаний первой и второй групп

Авиакомпания	Направление региональных и межрегиональных перевозок	Направление местных перевозок
Аврора	Благовещенск, Владивосток, Иркутск, Комсомольск-на-Амуре, Красноярск, Магадан, Новосибирск, Хабаровск, Южно-Сахалинск, Якутск	Амга, Богородское, Дальнегорск, Дальнереченск, Едино, Кавалерово, Курильск, Нерюнгри, Ноглики, Оха, Пластун, Преображения, Светлая, Терней, Шахтерск, Южно-Курильск
Алроса	Екатеринбург, Иркутск, Красноярск, Новосибирск, Томск, Кемерово, Уфа, Хабаровск	Ленск, Мирный, Полярный, Якутск, Усть-Кут
Ангара	Уфа, Нижневартовск, Томск, Новосибирск, Красноярск, Чита, Якутск, Улан-Удэ	Братск, Усть-Кут, Ербогачен, Нижнеангарск, Ленск, Мама, Бодайбо, Таксимо, Чара, Талакан
ИрАэро	Иркутск, Хабаровск, Владивосток, Нижневартовск, Улан-Удэ, Якутск, Омск, Барнаул, Анапа, Новосибирск, Магадан, Сочи, Москва, Санкт-Петербург, Новый Уренгой, Абакан, Кызыл, Благовещенск, Ленск	Иркутский отряд: Усть-Кут, Бодайбо; Магаданский отряд: Охотск, Купол, Кепервеем, Эвенск
Красавиа	Уфа, Сочи, Ноябрьск	Красноярский отряд: Шушенское, Ярцево, Байкит, Тура, Ванавара, Кодинск, Богучаны, Мотыгино; Норильский отряд: Хатанга, Диксон
Нордстар	Москва, Санкт-Петербург, Хабаровск, Новосибирск, Сургут, Томск, Сочи, Краснодар, Минеральные Воды, Махачкала	Красноярск, Норильск, Игарка, Тура, Турухан, Северо-Енисейск
Турухан	Красноярск, Томск, Тюмень, Уфа	Стрежевой, Усть-Кут, Толька, Тарко-Сале, Белоярский
Якутия	Анадырь, Анапа, Благовещенск, Владивосток, Иркутск, Краснодар, Магадан, Москва, Новосибирск, Омск, Петропавловск-Камчатский, Санкт-Петербург, Симферополь, Сочи, Улан-Удэ, Хабаровск, Чита, Южно-Сахалинск	Батагай, Депутатский, Жиганск, Зырянка, Ленск, Нерюнгри, Нюрба, Олекминск, Полярный, Саскылах, Среднеколымск, Сунтар, Тикси, Усть-Нера, Черский, Чокурдах

Третья группа: авиакомпании, работающие только на региональных и местных воздушных линиях, имеющие один-два маршрута в сопредельные регионы.

Таблица 2. География маршрутов авиакомпаний третьей группы

Авиакомпания	Региональные	Местные
Аэросервис (Чита)	Чита, Иркутск	Красный Чикой, Кодинск, Краснокаменск, Чара, Усугли, Тунгокочен, Усть-Каренга, Красный Яр
Камчатское авиапредприятие	Магадан	Петропавловск-Камчатский, Никольское, Оссора, Соболево, Тиличики, Палана, Озерновский, Усть-Хайрюзово, Тигиль, Усть-Камчатск
Полярные авиалинии (Якутск)	Якутск, Алдан, Батагай, Белая Гора, Верхневиллойск, Виллойск, Депутатский, Жиганск, Зырянка, Ленск, Хону, Нюрба, Олекминск, Оленек, Саскылах, Батагай-Алыта, Среднеколымск, Сунтар, Тикси, Усть-Куйга, Усть-Мая, Усть-Нера, Хандыга, Чокурдах, Оймякон, Сангар, Черский, Полярный, Нерюнгри	
Хабаровские авиалинии	Хабаровск, Комсомольск-на-Амуре, Николаевск, Советская Гавань, Охотск, Оха, Нелькан, Богородское, Аян, Чумикан, Херпучи, Чегдомын	
Чукотавиа	Анадырь, Провидения, Лаврентия, Беринговский, Кепервеем, Певек, Этвекинот, Ваеги, Марково, Ламутское, Чуванское, Мыс Шмидта	
2-й Архангельский авиаотряд	Архангельск, В. Золотица, Койда, Лопшеньга, Лешуконское, Мезень, Мосеево, Н. Пеша, Соловки, Сафоново, Ома, Несь, Талаги, Котлас	

География полетов говорит о том, что небольшим авиакомпаниям удалось сохранить основные маршруты авиаперевозок со времен Советского Союза, хотя и значительно снизив их интенсивность. Анализ расписания маршрутов показывает, что рейсы к большинству отдаленных населенных пунктов осуществлялись не чаще одного раза в неделю, а то и в месяц.

Стоимость билетов за часовой полет достигает цены 5–10 тыс. р. Положение спасает только субсидирование определенных групп пассажиров или рейсов в целом. Проблема подобных авиапредприятий в чрезвычайной изношенности основных типов самолетов Ан-2, Ан-24, Ан-26. Последний Ан-2 был выпущен в 1992 г., Ан-24 — в 1979 г., Ан-26 — в 1986 г. Поэтому для сохранения, и тем более, расширения маршрутной сети нужны новые типы самолетов с экономичными современными двигателями, так же хорошо приспособленные к условиям эксплуатации при низких температурах. Пока этим условиям соответствует только Л-410. Не случайно именно якутская авиакомпания «Полярные авиалинии» стала инициатором скорейшего начала строи-

тельства самолета для МВЛ, разработанного в СибНИА, — ТВС-2ДТС «Байкал».

Другой тип самолета, идущего на смену Ан-24 и Ан-26, — Ил-114. Однако первые экземпляры указанных самолетов поступят в авиакомпании не ранее 2021–2022 гг. До этого времени авиакомпаниям придется эксплуатировать старые типы воздушных судов. Работа на местных воздушных линиях не приносит авиакомпаниям значительной прибыли. Однако субсидирование со стороны государственных органов, стабильный пассажиропоток вне зависимости от сезона позволяют им достаточно комфортно чувствовать себя в условиях волатильности авиарынка в целом.

Наконец, *четвертая группа*: авиакомпании, маршрутная сеть которых позволяет причислить их к межрегиональным, но парк ВС и небольшая протяженность маршрутов заставляет выделить их в отдельную группу. К ним можно отнести авиапредприятия: Вологодское, Костромское, «Аэропорт Оренбург», «СиЛА» (Магадан, Иркутск).

Практически вся карта полетов, реализуемая вышеперечисленными компаниями, субсидируется из федерального или региональных бюджетов.

Таблица 3. География маршрутов авиакомпаний четвертой группы

Авиакомпания	Региональные	Местные
Вологодское авиапредприятие	Москва	Череповец, Великий Устюг
Аэропорт Оренбург	Оренбург, Самара, Уфа, Казань, Чебоксары	Орск
Костромское авиапредприятие	Санкт-Петербург, Анапа (лето)	–
СиЛА	–	Томский дивизион: Томск, Новосибирск, Красноярск, Барнаул, Новый Васюган, Кургасок, Горно-Алтайск, Абакан; Иркутский дивизион: Усть-Илимск, Железногорск-Илимский, Казачинское, Улан-Удэ, Иркутск; Магаданский дивизион: Магадан, Сеймчан, Сусуман, Омолон, Омсукчан

Остановимся на еще одной важной теме, во многом определяющей финансовую дееспособность региональных авиакомпаний — субсидирование авиационных перевозок. Государственное субсидирование местных и межрегиональных авиаперевозок как на федеральном уровне, так и на уровне федеральных округов и субъектов РФ позволяет решать задачи сохранения транспортной доступности отдаленных регионов страны, поддержки развития авиаперевозок вне МАУ, повышения «авиационной мобильности» населения страны, достижения финансовой стабильности аэропортов и авиакомпаний.

Маршруты, на которых действуют субсидированные тарифы, указывают на стремление правительства получить мультипликативный социаль-

но-экономический эффект от этого проекта. *Первое*: увеличить число отдыхающих в летний период на курортах черноморского побережья Кавказа и Крыма. *Второе*: нарастить туристические потоки внутри страны посредством поддержки маршрутов между региональными центрами, которые одновременно выступают в роли хабов для авиационных перевозок из аэропортов, принимающих рейсы малой и ближнемагистральной авиации.

Всю программу субсидирования можно разделить на два больших блока. *Первый*: субсидирование из средств федерального бюджета в полном объеме и вариант софинансирования с субъектами Федерации в рамках Постановления Правительства РФ от 25 декабря 2013 г. № 1242 «О предоставлении субсидий из федерального бюд-

жета организациям воздушного транспорта на осуществление региональных воздушных перевозок пассажиров на территории Российской Федерации и формирование региональной маршрутной сети». *Второй*: субсидирование перелетов по территории субъекта Федерации из средств региональных бюджетов.

В табл. 4 представлены данные о субсидируемых авиамаршрутах на 2019 г. Федеральная программа субсидирования затронула практически все аэропорты, от Анадыря на востоке до Калининграда на западе страны.

Таблица 4. Количество маршрутов, субсидируемых из средств федерального бюджета

Авиакомпания	Количество субсидируемых маршрутов
Руслайн	43
ЮВТ Аэро	34
Азимут	31
Ангара	13
ИрАэро	10
Якутия	10
СиЛА	8
Нордстар	5
Ямал	4
Аэросервис	4
Аэропорт Оренбург	3
Северсталь	3
Хабаровские авиалинии	3
Красавиа	2
Вологодское авиапредприятие	1
Костромское авиапредприятие	1
2-й Архангельский авиаотряд	1

При субсидировании правительством межрегиональных и региональных перевозок используются два варианта. *Первый* — льготирование цены авиабилетов для определенных групп пассажиров на конкретных рейсах и маршрутах. Разберем данный тезис на примере авиакомпании «ИрАэро» и ее рейса Иркутск — Сочи. Минимальная стоимость для обычного пассажира, даже в режиме *Light* (невозвратный билет), туда-обратно составит более 37 тыс. р. Субсидированный тариф по этому маршруту составит 13 600 р. [7].

Воспользоваться программой субсидированных тарифов могут следующие группы: граждане до 23 лет; женщины в возрасте свыше 55 лет; мужчины в возрасте свыше 60 лет; инвалиды 1-й группы любого возраста и сопровождающие их лица; лица, сопровождающие ребенка-инвалида и инвалида с

детства 2-й или 3-й группы; лица, имеющие удостоверение многодетной семьи или иные документы, подтверждающие статус многодетной семьи.

Второй вариант — субсидирование каждого рейса, покрывающее разницу между экономически обоснованным тарифом, рассчитанным авиакомпанией-перевозчиком и согласованным с властями региона, и стоимостью билета, установленной для пассажиров. Например, в мае 2019 г. авиакомпания «Ангара» разместила на своем сайте информацию о новых рейсах по маршрутам Томск — Тюмень, Улан-Удэ — Чита. Оба рейса субсидируются Федеральным агентством воздушного транспорта в рамках упомянутого постановления правительства РФ № 1242 (с изменениями на 14 ноября 2018 г.) [8].

Стоимость билета по маршруту Томск — Тюмень составила 5 700 р. Никаких ограничений по возрасту, социальному статусу при покупке билета на субсидируемый маршрут нет. Продолжительность рейса — 2 ч 20 мин. На сайте Российских железных дорог предлагаются билеты в купе скорого поезда № 037Н «Томич» стоимостью от 5 997 р. [9]. Время в пути — более 22 ч. Таким образом, благодаря поддержке правительства воздушный транспорт начинает составлять реальную ценовую конкуренцию железнодорожному транспорту.

Субсидирование местных авиалиний региональными властями также проводится по нескольким схемам. *Первая*, аналогичная федеральному варианту — прямое субсидирование каждого рейса, покрывающее разницу между экономически обоснованным тарифом, рассчитанным авиакомпанией-перевозчиком и согласованным с властями региона, и стоимостью билета, установленной для пассажиров. Причем субсидирование рейсов местных авиалиний, связывающих отдаленные населенные пункты с районными центрами или областным центром, покрывает затраты авиакомпаний на 50–95 %.

Например, согласно приказу Службы по тарифам Иркутской области № 476-СПР от 20 декабря 2018 г. экономически обоснованный тариф на перевозку одного пассажира по маршруту Киренск — Ерема составлял 23 405 р. Для пассажира билет обходится в 2 535 р. Разница покрывается из средств областного бюджета. Экономически обоснованный тариф между Киренском и Ербогаченом на рейс, осуществляемый на вертолете Ми-8, составлял 32 908 р., тогда как пассажиру нужно было заплатить за билет всего лишь 3 тыс. р. В приложении к этому же приказу указаны суммы субсидий на проезд между районными центрами Мама, Ербогачен и Иркутском. Для маршрута Мама — Иркутск экономически обоснованный тариф составлял 12 117 р., при этом стоимость билета — 7 510 р. Аналогичные показатели для

маршрута Ербогачен – Иркутск: 13 060 и 8 050 р. соответственно [10].

В данном случае субсидирование было направлено на осуществление рейсов авиакомпании «Ангара» силами вертолетов Ми-8 и самолетов Ан-24/Ан-26.

Аналогичная поддержка оказывается авиакомпаниями «СиЛА», работающей на маршрутах Иркутск – Казачинское, Иркутск – Усть-Илимск, Иркутск – Железногорск-Илимский.

Вторая схема используется правительством Чукотского автономного округа. Правом на льготную (субсидируемую) перевозку по ряду маршрутов внутри субъекта Федерации пользуются лица, имеющие регистрацию по месту жительства на территории округа; имеющие регистрацию по месту пребывания сроком не менее 6 мес. на территории округа; дети от 2 до 14 лет. Например, для лиц этих категорий билет по маршруту Анадырь – Беринговский стоит 7 тыс. р., экономически обоснованный тариф – 25 877 р.; Анадырь – Мыс Шмидта для жителей округа – 15 тыс. р., экономически обоснованный тариф – 45 263 р. [11].

И, наконец, завершающий аспект в анализе деятельности региональных авиакомпаний – их финансовое состояние. За основу мониторинга были взяты бухгалтерские балансы авиакомпаний за 2016, 2017 гг., опубликованные в открытых источниках. В силу того, что некоторые важные показатели, влияющие на финансово-экономическое положение авиакомпаний, не входят в бухгалтерский баланс (лизинговые платежи, «серые» схемы оплаты ГСМ, заработной платы и др.), этот документ не может являться твердо гарантированным источником корректной картины. Однако сравнение нескольких лет в динамике все-таки позволяет увидеть пеструю и неоднозначную карту проблем авиакомпаний.

Среди показателей, позволяющих увидеть финансово-экономическое состояние авиакомпаний, нужно выделить следующие: денежные поступления, в том числе от продажи продукции, платежи, поступления и платежи от инвестиционных и финансовых операций, общее сальдо.

Из 20 авиапредприятий, чьи сведения представлены в открытом доступе, в 2016 г. отрицательное общее сальдо имели восемь авиакомпаний. Наиболее крупный разрыв между расходами и доходами имела авиакомпания «Аврора» – 1 128 603 тыс. р. Однако сложился он только за счет лизинговых платежей. Ситуация для «Авроры» не выглядела очень тревожной, поскольку в 2017 г. отрицательное сальдо от инвестиционных операций уменьшилось до 205 млн р. За счет выпуска акций на более чем 3 млрд р. общее сальдо стало положительным – 2 888 285 тыс. р.

Стабильно отрицательное общее сальдо показали авиакомпании «Ямал» (325 и 347 млн р.), «ИрАэро» (21 и 5 млн р.), «Северсталь» (202 и 29 млн р.). Причем «Ямал» при отрицательном сальдо денежных потоков в объеме 627 млн р. в 2017 г. свел общее отрицательное сальдо до 347 млн р. только за счет получения кредита в размере 316 млн р.

Весьма неоднозначной выглядит ситуация в авиакомпании «ИрАэро». В бухгалтерской отчетности этого предприятия вообще отсутствуют сведения об инвестиционных и финансовых операциях. Следовательно, за рамками анализа остаются многомиллионные лизинговые платежи и возможные поступления от субаренды воздушных судов. В открытых источниках постоянно появляются материалы, свидетельствующие о непростоном финансовом положении авиакомпании, многочисленных исках лизинговых компаний, аэропортов к «ИрАэро» (ПАО «Государственная транспортная лизинговая компания», АО «Гражданские самолеты Сухого», авиакомпания «Ангара»).

Еще одним показателем финансовой волатильности может стать высокий уровень закредитованности предприятий. Однако ни у одного из них объем привлеченных кредитных средств не превышал 30 % от общего поступления. Например, в авиакомпании «Якутия» в 2016 г. при общем поступлении денежных средств на сумму более 15 млрд р. доля кредитов составила более 5 млрд р. В 2017 г. объем кредитов уменьшился до 3 млрд р., но все равно в общей доле поступлений составлял внушительные 20 % (в компании Комиавиатранс – 10 %, Ижавиа – 20, Полярные авиалинии – почти 17, ЮВТ Аэро – 20 %). Авиакомпания «Красавиа» при общем поступлении денежных средств в 2016 и 2017 гг. около 4 млрд р. имела кредитных поступлений 476 и 473 млрд р. Как правило, кредиты брались под закупку топлива в условиях недостатка оборотных средств в низкий сезон и затем возвращались в период летнего роста пассажиропотока.

Важным показателем финансово-экономической самостоятельности авиакомпаний являются поступления от продажи продукции. В нашем случае это поступления от продажи авиационных билетов. Несмотря на сложное экономическое положение в стране и фактическую остановку роста доходов населения, политика властей всех уровней по поддержке рынка авиaperевозок, сохранению и развитию инфраструктуры воздушного транспорта приносит свои плоды. Практически все авиакомпании показали рост поступлений в 2017 г. по сравнению с 2016 г.: ИрАэро – 60 %, Красавиа – 31, Чукотавиа – 20, Нордстар – 17, Полярные авиалинии – 15, Ямал – 12, Алроса – 12, Ижавиа – 10, ЮВТ Аэро – 9, Северсталь – 8, Ангара – 6, Аврора – 2,8 %.

Отрицательное сальдо показали лишь три компании: Камчатское авиапредприятие – 32 %, Турухан – 2 %, Комиавиатранс – 1,8 %.

Выводы.

1. Государственная политика, направленная на стабилизацию и развитие рынка региональных перевозок, сохранение единого социально-экономического пространства, позволила большинству региональных авиакомпаний не только сохранить свой перевозочный потенциал, но и увеличить его.

Литература

1. Смирнов О. Стратегия развития (возрождения) региональной авиации Российской Федерации [Электронный ресурс] // URL: <http://www.aex.ru/docs/5/2014/8/6/2089> (дата обращения: 30.05.2016).
2. Соломатин А. Метаморфозы компании «Ижавиа» [Электронный ресурс] // URL: <https://solomatin.livejournal.com/606046.html> (дата обращения 20.09.2019).
3. Жданова В. ОАО «Псковавиа» оставили без авиакомпании [Электронный ресурс]. URL: <http://www.ato.ru/content/oaо-pskovavia-ostavili-bez-aviakompanii> (дата обращения: 19.03. 2019).
4. Гражданская авиация, пассажирские и боевые самолеты и вертолеты России, новости и история российской и советской авиации [Электронный ресурс] // Авиация России: сайт. URL: <https://aviation21.ru/aviaciya-rossii-itogi-2018-planu-na-2019> (дата обращения: 20.09.2019).
5. Пилотгид [Электронный ресурс]: сайт для путешественников URL: <https://pilotgid.ru/samolety/samolet-let-0.html> (дата обращения: 20.10.2019).
6. Гражданская авиация, пассажирские и боевые самолеты и вертолеты России, новости и история российской и советской авиации [Электронный ресурс] // Авиация России: сайт. URL: <https://aviation21.ru/aviaciya-rossii-itogi-2018-planu-na-2019> (дата обращения 28.10.2019).
7. ИраАэро [Электронный ресурс]: сайт. URL: <https://iraero.ru/about/news/subsidized-rate-irkutsk-sochi-irkutsk> (дата обращения: 15.09.2019).
8. Электронный фонд правовой и нормативно-технической документации [Электронный ресурс]. URL: <http://docs.cntd.ru/document/499067321> (дата обращения: 20.09.2019).
9. Российские железные дороги [Электронный ресурс]: сайт. URL: https://pass.rzd.ru/tickets/public/ru?STRUCTURE_ID=704&refererPageId=4065&layer_name=e3-route&tfl=3&st0=%D0%A2%D0%9E%D0%9C%D0%A1%D0%9A&code0=2028156&dt0=08.06.2019&st1=%D0%A2%D0%AE%D0%9C%D0%95%D0%9D%D0%AC&code1=2030100&checkSeats=0. (дата обращения: 15.08.2019).
10. Электронный фонд правовой и нормативно-технической документации [Электронный ресурс]. URL: <http://docs.cntd.ru/document/550331910> (дата обращения: 15.08.2019).
11. Электронный фонд правовой и нормативно-технической документации [Электронный ресурс]. URL: <http://docs.cntd.ru/document/553164627>. (дата обращения 15.08.2019).