

УДК 656.7.025

АНАЛИЗ СОВРЕМЕННОГО СОСТОЯНИЯ И ПУТИ РАЗВИТИЯ АВИАТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ РАЙОНОВ КРАЙНЕГО СЕВЕРА

© Мартынова Д.Д., Чайкина А.А.

e-mail: tdasha@inbox.ru

*Самарский национальный исследовательский университет
имени академика С.П. Королёва, г. Самара, Российская Федерация*

Крайний Север — это значительная часть территории нашей страны, отличающаяся суровым климатом, и расположенная главным образом к северу от Северного Полярного круга. К регионам Крайнего Севера и приравненным к ним местностям относят множество субъектов РФ, около 24 регионов. Авиатранспортная инфраструктура является одним из залогов экономической стабильности и жизнеобеспечения данных регионов. В работе подробно рассматривается авиатранспортная структура Ненецкого автономного округа, Ямало-Ненецкого автономного округа, республики Коми и Ханты-Мансийского автономного округа.

Основными точками доставки грузов и пассажиров воздушным транспортом в рассматриваемых регионах являются такие города, как Сургут, Новый Уренгой, Нарьян-Мар, Сабетта, Ханты-Мансийск и другие. Все перечисленные аэропорты являются крупными, с твердым покрытием взлетно-посадочной полосы и с развитой авиатранспортной инфраструктурой. Но рассматриваемые регионы имеют и большое количество аэропортов местного значения, такие как Варандей, Амдерма, Бованенково, Мыс Каменный, Красноселькуп. Эти аэропорты заметно отличаются, большинство из них имеют грунтовые полосы, и их инфраструктура в подавляющем большинстве находится в неудовлетворительном состоянии. Количество таких аэропортов в последние годы сокращаются, это означает что часть населенных пунктов, особенно в отдаленных районах Севера, остаются вне всякой транспортной доступности.

Кроме наземных объектов, авиатранспортная инфраструктура характеризуется протяженностью и развитостью сети воздушных маршрутов. В настоящее время Север обслуживают авиакомпании S7, Аэрофлот, Ямал, Ютейр, Комиавиатранс, Газпромавиа и другие. И если между регионами и центром (г. Москва) хорошо налажено сообщение и существует множество компаний, которые обслуживают перевозки, то внутри региона все значительно хуже. Местные линии обслуживают небольшое число перевозчиков, такие как Комиавиатранс, Ютейр, Оренбуржье и Ямал. Если рассматривать Ненецкий АО, то Нарьян-Марский объединенный авиаотряд является почти единственным крупным перевозчиком в этом районе.

Авиаотряды, являясь на сегодняшний день редкой формой авиатранспортного предприятия, выполняют авиаперевозки пассажиров, почты, грузов собственными воздушными судами, помогают держать связь между городами и селами в районе их базирования. Такая форма авиапредприятия является последствием советской системы управления гражданской авиации. на сегодняшний день осталось два авиаотряда, осуществляющие гражданские перевозки. Один из них — это Нарьян-Марский объединенный авиаотряд, другой — 2-й Архангельский объединённый авиаотряд.

Одним из эффективных способов развития региональной авиации Крайнего Севера могло бы стать возрождение авиаотрядов.

Анализ парка воздушных судов перевозчиков, работающих на местных воздушных линиях, говорит о необходимости его модернизации и обновления, так как основу парка составляют самолеты Ан-2 и вертолеты Ми-8. Заменой Ан-2 могли бы стать модернизированный Л-410 и ТВС-2МС. При всех достоинствах этого самолета без налаженного серийного производства он не сможет заменить Ан-2. Заменой Ми-8 могли бы стать Robinson 44, Ансат и Ка-62. Проблема заключается в дороговизне машин и высокой стоимости перелета.

Значимая проблема местной авиации – высокая стоимость перевозки. В себестоимость авиарейса обычно входит сбор за аэронавигационное обслуживание, аэропортовые сборы и цена за ГСМ (1).

$$C = C_{\text{АНОВТ}} + C_{\text{АП}} + C_{\text{ГСМ}} + C_{\text{ЛЧ}},$$

где $C_{\text{АНОВТ}}$ – сборы за аэронавигационное обслуживание на воздушных трассах; $C_{\text{АП}}$ – аэропортовые сборы; $C_{\text{ГСМ}}$ – стоимость топлива; $C_{\text{ЛЧ}}$ – расходы на летный час.

Конечный тариф на перевозку будет зависеть от дальности и времени полета, перевозимого веса и типа груза, количества перевозимых пассажиров, а также класса воздушного пространства, в котором будет выполняться полет. Для развития оптимальных сетей маршрутов требуется анализ полученных значений себестоимости выполнения рейса по различным направлениям различными типами воздушных судов.

В районах Крайнего Севера с его огромными пространствами и проблемой транспортной доступности логистика воздушного транспорта приобретает особое значение. Необходимыми условиями возрождения региональной авиации является: сохранение малых аэропортов и аэродромов, увеличение качества наземной инфраструктуры, массовый выпуск воздушных судов для региональных и местных перевозок, развитие оптимальных маршрутов, а так же субсидирование перевозок.

Библиографический список

1. Авиация: Энциклопедия. [Текст] – М.: Большая Российская Энциклопедия. Главный редактор Г.П. Свищев. 1994.
2. Гражданская авиация (основные данные). // Свободная энциклопедия «Википедия» [Электронный ресурс]. URL: http://ru.wikipedia.org/wiki/Гражданская_авиация
3. Авиация в России: Справочник [Текст]// Под ред. Г.С. Бюшгенса, 2010 г.