

DOI 10.17150/978-5-7253-3017-5.36
УДК 93.656.7
ББК 63.3(2)

Т.П. УРОЖАЕВА

**ГРАЖДАНСКАЯ АВИАЦИЯ ИРКУТСКОЙ ОБЛАСТИ
В УСЛОВИЯХ РЕФОРМИРУЕМОЙ ЭКОНОМИКИ
В 1990–2005 ГГ.**

В статье анализируется состояние дел в региональной гражданской авиации. Отрасль фактически потеряла массового отечественного пассажира, постепенно приобрела статус элитарного вида транспорта. Финансовое по-

ложение аэропортов оставалось на грани банкротства. До минимума сократились рейсы в такие крупные города, как Братск, Усть-Илимск, Усть-Кут. А в Бодайбо и Киренск можно было слетать не чаще, чем раз в неделю. Без государственной поддержки и собственной прибыли устаревал парк самолетов, навигационное и другое оборудование.

Ключевые слова: авиапредприятие, авиаперевозки, авиапарк, банкротство, арбитражный суд, внешнее управление.

T. P. UROZHAeva

CIVIL AVIATION OF THE IRKUTSK REGION IN THE CONDITIONS OF THE REFORMED ECONOMY IN 1990–2005

In the article the author analyzes the state of Affairs in the regional civil aviation. The industry has actually lost a mass domestic passenger, gradually acquired the status of an elite mode of transport. The financial situation remained on the verge of bankruptcy. Flights to such large cities as Bratsk, Ust-Ilimsk, Ust-Kut were reduced to a minimum. And in Bodaibo and Kirensk could fly no more than once a week. Without state support and their own profits outdated fleet, navigation and other equipment.

Keywords: airline, air transportation, fleet, bankruptcy, arbitration court, external management.

Становление и формирование современного рынка авиаперевозок началось в России в 1991 году. На фоне общего регулирования экономики, приватизации и либерализации цен, в секторе авиаперевозок за несколько лет произошел переход от плановой системы хозяйственных отношений к рыночной. Главным успехом деятельности авиапредприятия вместо выполнения плана стало получение прибыли или, что типично для кризисных периодов, минимизация убытков и выживание на рынке.

Отрасль фактически потеряла массового отечественного пассажира, постепенно приобрела статус элитарного вида транспорта: в 1998 г. объем пассажирских перевозок в РФ по сравнению с 1991 г. сократился втрое [7, с. 48]. Пассажирооборот воздушного транспорта сократился и составил в 2000 г. 53,4 млрд. пасс/км, что соответствовало уровню 1970 г.

В 2006 г. пассажирооборот составил всего лишь 53,8 % от объема перевозки пассажиров 37,2 % от уровня 1990 г. [8, с. 12]. Резко сократилось число аэропортов: в период с 1992 по 2007 г. сократилось с 1302 до 383 (в 3,4 раза, а по аэропортам местных сообщений в шесть раз) [12, с. 9].

В первой половине 1990-х гг. воздушный транспорт Иркутской области, как и большинство отраслей экономики, переживал тяжелый недуг. Разлетевшись на 17 самостоятельных авиапредприятий, стремясь вы-

рваться в «свободный полет», он сократил объемы грузовых и пассажирских перевозок в пять раз. Финансовое положение оставалось на грани банкротства. До минимума сократились рейсы в такие крупные города, как Братск, Усть-Илимск, Усть-Кут. А в Бодайбо и Киренск теперь можно было слетать не чаще, чем раз в неделю.

Без государственной поддержки и собственных прибылей устаревал парк самолетов, навигационное и другое оборудование. К примеру, в авиакомпании «Байкал» из 91 машины 53 имели нулевую остаточную стоимость. Из них 29 были изношены на 85 %. Еще хуже была картина по Братскому, Нижнеудинскому, Усть-Илимскому, Усть-Кутскому, Киренскому, Бодайбинскому авиапредприятиям.

В апреле 1997 г. инициативная группа авиарботников обратилась к губернатору Иркутской области Ю.А. Ножикову с предложением объединить в акционерное общество, «Иркутская авиагруппа», госпакеты акций авиапредприятий, находящихся на территории Приангарья. Подразделение должно было подчиняться областному руководству и координировать работу всех предприятий бывшего Аэрофлота, которые пожелали влиться в это АО. Подобные структуры действовали в Читинской области и Бурятии [11, с. 3].

В августе 2000 г. из десятка крупных и средних аэропортов в области только Иркутский аэропорт стойко держался «на плаву». Остальные авиапредприятия области находились в тяжелейшем финансовом положении, часть из них уже проходила процедуру банкротства (ОАО «Авиакомпания Байкал», ОАО «Братское авиапредприятие», ГУП «Усть-Илимское авиапредприятие»). Сокращение объемов работ делало нерентабельной работу авиапредприятий. Старение техники, выработка ресурсов, отсутствие оборотных средств привело к тому, что большая часть авиатехники простаивала, ухудшая и без того бедственное финансовое положение предприятий [13, с. 7].

Снять проблему авиационных грузоперевозок с помощью областной администрации на северных авиатрассах Приангарья в течение 1998 г. были намерены в коллективе Киренского авиапредприятия. Согласно разработанному киренскими специалистами бизнес-плану, самолет Ан-38 производства Новосибирского авиазавода стоимостью 12 млн. руб. смог окупить себя в течение 4,5–6 лет. Он мог взять на борт 27 пассажиров, причем только этот тип самолета имел сертификацию на право одновременной перевозки, как грузов, так и пассажиров. Киренские авиаторы намерены были закупить четыре Ан-38, но сделка состоялась только после согласия областной администрации выступить ее гарантом [16, с. 2].

В ноябре 2000 г. авиакомпания «Ангара» совершила первый рейс в Киренск. Хотя в Киренск летали авиакомпании «Байкал», «Даурия», но

рейсов и особенно комфорта не хватало. Теперь у киренчан появился выбор, а конкуренция заставила авиаторов снижать цены на авиабилеты, улучшить обслуживание пассажиров. «Ангара» совершала регулярные рейсы в Бодайбо, освоила трассу в Киренск [9, с. 2].

Директор Киренского авиапредприятия С. Сафронов утверждал, что до кризиса компанию довели неплатежи федеральных структур, заказы которых выполнял КАП, — лесавиабаза, «Медицина катастроф», МЧС, военкомат, санавиация и другие. Долги перед киренским предприятием накапливались с 1992 г. В итоге компания была должна различным структурам более 188 млн. руб., включая пени и штрафы. Основным кредитором — 96 % голосов — являлась УФНС России по Иркутской области, три остальных кредитора — ГП «Авиакомпания «Усть-Кутавиа», ООО «Авиатехторгснаб», ГУЭП «Облкоммунэнерго».

Возмещение расходов билетной выручкой составляло лишь 10–12 %. Лишь с 2001 г. администрация области стала выделять субсидии на компенсацию убытков от пассажирских перевозок в северные районы. Процедура банкротства ФГУП «Киренское авиапредприятие», эксплуатирующего пять аэропортов на севере области (в Киренске, Ербогачене, Казачинском, Жигалово и Качуге), началась в 2004 г. Имея кредиторскую задолженность около 240 млн руб., КАП вошел в стадию конкурсного производства.

С заявлением о признании себя банкротом Киренское авиапредприятие обратилось в арбитражный суд Иркутской области в декабре 2004 г. Весной 2005 г. ООО «Авиатехторгснаб», владеющее 2 % голосов, обратилось в арбитражный суд с ходатайством о признании авиапредприятия банкротом. В мае 2005 г. суд принял решение об открытии конкурсного производства.

Тюменская авиакомпания Utair, владеющая 76,6 % акций ОАО «Аэропорт «Усть-Кут», была заинтересована в приобретении ФГУП «Киренское авиапредприятие». Об этом генеральный директор Utair А. Мартиросов заявил журналистам после подписания соглашения о сотрудничестве между авиакомпанией и администрацией Иркутской области: «Киренск — перспективное для нас направление. Ведь там планируют работать наши ключевые клиенты — «Сургутнефтегаз», «ТНК-ВР» и «Газпром». Что позволяет нам рассчитывать на гарантированный заказ» [17, с. 2]. Utair не смущало то, что Киренское авиапредприятие находится в состоянии банкротства. У менеджмента компании был опыт выведения подобных предприятий из кризиса.

Киренское авиапредприятие находилось в ведении Федерального агентства по управлению федеральным имуществом и Минтранса РФ. Оно являлось единственным авиаперевозчиком в северных territori-

ях Иркутской области. Выполнялись пассажирские рейсы по местным воздушным линиям, полеты для «Медицины катастроф», МЧС, авиационной базы охраны лесов и других. Авиапредприятие эксплуатировало пять аэропортов — в Киренске, Ербогачене, Казачинском, Жигалово и Качуге — и 14 вертолетных площадок. Общая численность работников превышала 200 чел.

В другом городе Иркутской области — Железногорске-Илимском во второй половине 1990-х гг. аэропорт окончательно встал «на прикол». Отсутствие средств в муниципальной казне на поддержание жизнедеятельности этого объекта и убыточность авиаперевозок сделали свое дело: авиакомпании потеряли интерес к северному аэропорту, и объект пришлось законсервировать.

Возобновить авиарейсы из Железногорска-Илимского в Иркутск было намерено новое руководство ОАО «Коршуновский ГОК». В 1998 г. состоялись переговоры с авиакомпанией «Стелла», в ходе которых стороны пришли к обоюдовыгодному соглашению. Комбинат стал выкупать у «Стеллы» оптом стоимость авиарейсов и затем распределял билеты по следующей схеме: 70 % — для работников Коршуновского ГОКа, остальные 30 % предназначались жителям города и района. Таким образом, осуществлялся контроль за необходимым количеством пассажиров, а авиакомпания не несла убытки из-за того, что перевозили в основном «воздух». В аэропорту была начата работа по реконсервации, а в марте 1999 г. возобновились регулярные авиарейсы [14, с. 3].

В 2002 г. администрация Нижне-илимского района достигла предварительной договоренности с руководством 403 авиаремонтного завода о возможности запуска аэропорта в г. Железногорске-Илимском. Об этом сообщил мэр района *Б. Алексеев*. Администрация была намерена обратиться к руководителям промышленных предприятий района (Коршуновский горно-обогатительный комбинат, СП «Игирма-Тайрику», Ждановский леспромхоз) с просьбой помочь восстановить аэропорт. По мнению мэра, авиакомпании могли бы совершать через Железногорск рейсы в гг. Усть-Илимск и Киренск [20, с. 3].

Региональный аэропорт в г. Усть-Илимске был основан в 1980 г. В 1993 г. был введен в эксплуатацию новый аэровокзал на 450 пасс/час. В 1994 г. здесь впервые приземлился Боинг-757-200. В аэропорту были сданы в эксплуатацию телескопические трапы, первые и единственные на тот момент в Сибири. В 1997 г. югославскими специалистами были произведены ремонт и удлинение взлетно-посадочной полосы до 3 100 м, построен современный командно-диспетчерский пункт.

Однако в конце 1999 г. аэропорт в Усть-Илимске практически закрылся, не выполнялся ни один рейс самолетов. Авиапредприятие, доведен-

ное прежними руководителями «до ручки», оказалось банкротом. Около 40 кредиторов, которым аэропорт задолжал свыше 28 млн руб., провели совещание и решили обратиться в арбитражный суд, чтобы ввести на предприятии внешнее управление.

Начальником аэропорта в Усть-Илимске стал *И. Болдаков*. В 1998 г., когда большинство местных аэропортов стояли на грани закрытия, он предлагал создать областную ассоциацию, в которую бы вошли авиапредприятия Братска, Усть-Кута, Мамы, Нижнеудинска и других городов. Позднее о создании подобной структуры заговорили и власти.

В феврале–марте 2000 г. работа усть-илимского аэропорта оживилась. Сначала летчики начали совершать рейсы в Иркутск (дважды в неделю), а совсем недавно возобновились полеты в Красноярск, Новосибирск и Москву. Пассажиров было немного, и рейсы совершались не чаще одного раза в неделю. Обслуживали эти воздушные линии авиакомпания «Сибавиатранс» (Красноярск), у которой приемлемые цены на билеты. У новых управленцев были планы, вернуть свои вертолеты, взять в аренду и самолеты [10, с. 2].

Однако главные, финансовые вопросы не решены. В июне 2001 г. из Усть-Илимского аэропорта вылетел последний рейс в Иркутск. Отныне в молодой город на севере Приангарья не летали самолеты ни местных, ни других авиакомпаний. Долги кредиторам возрастали и превысили 40 млн. руб. В мае 2001 г. авиапредприятие признано банкротом. Главное, что волновало администрацию Иркутской области: не растащили бы этот уникальный (до сих пор государственный) комплекс по частям. Теперь на неопределенное время аэропорт был закрыт, все работники, а их около 300 чел., остались не у дел, перестали приземляться даже самолеты и вертолеты, занятые на тушении лесных пожаров [4, с. 3].

В марте 2002 г. состоялось закрытые торги по продаже имущества, принадлежащего государственному унитарному предприятию «Усть-Илимский аэропорт». Торги прошли в форме аукциона. Начальная цена объекта составила 40,2 млн. руб. [5, с. 2]. Вопрос о продаже авиапредприятия единым имущественным комплексом не снимался. Однако теперь продажа осуществлялась не на конкурсной основе [19, с. 2].

Новое авиапредприятие было организовано в форме открытого акционерного общества. Конкурсное управление на государственном Усть-Илимском авиапредприятии действовало до мая 2003 г. [15, с. 3]. Окончательно завершилась процедура банкротства.

В последующие годы здание аэровокзала и прилегающая инфраструктура сильно пострадали, их реконструкция и восстановление требовали огромных затрат. Имущество предприятия и часть объектов были реализованы, некоторые из них переданы в ведение Усть-Илимского района. Поскольку территория аэропорта не охранялась с 2002 г.,

остальное имущество за это время было расхищено. Вопрос реанимации аэропорта поднимался неоднократно, интерес к этому проявляли ряд московских компаний, Братское авиапредприятие, а также немецкая авиакомпания «Lufthansa». Так или иначе, компании отказывались от покупки аэропорта по различным причинам.

Братский аэропорт в 1990 г. в сутки принимал самолеты Ту-154 до 25 единиц, не считая стыковочных рейсов, транзитных, грузовых. На основе этой работы по финансово-экономическому положению Братское авиапредприятие вышло в категорию прибыльных. В 1996 г. ОАО «Аэро-Братск» отправил 630 тыс. пассажиров в год, транзитных 400 тыс. — за год выходило 1 млн. пассажиров, в том числе на собственном парке перевозилось около 360 тыс. чел. В 1995 г. была построена новая полоса, и братский аэропорт стал международным. Через Братск стали летать международные грузовые рейсы.

В 2000 г., после банкротства ОАО «Братское авиапредприятие» было создано новое — «Аэропорт Братск» (руководитель *В.Н. Односторонцев*). За это время удалось возобновить летную деятельность, имея три лайнера Ту-154, самолеты Як-40, вертолеты Ми-8. Братск регулярно летали по 18 маршрутам в России, выполняли чартерные рейсы, начал полеты в Анадырь, Певек, получил лицензию на линию Иркутск — Москва. Имея статус международного, значительно, он в 7,5 раза, увеличил отправку грузов и почты.

За годы своей деятельности Бодайбинское авиапредприятие (г. Бодайбо) накопило большой опыт летной работы в сложных северных условиях. Состояние материальной базы и техническое оснащение предприятия, а также высокий уровень знаний летного и технического состава позволял авиапредприятию выполнять работы высокой сложности и большого объема. Однако конец 1990-х г. характерен сокращением работ, предприятие испытывает трудности с заказами, начинается сокращение летного и личного состава. В конечном итоге в 2002 г. Бодайбинское авиапредприятие, пройдя процедуру банкротства, было преобразовано в Бодайбинское авиапредприятие ЗАО «Ленсиб» под руководством генерального директора *Н.Ф. Слепнева* и исполнительного директора *В.В. Грачева* [22, с. 3].

Усть-Кутский аэропорт осуществлял круглосуточный прием и выпуск воздушных судов. С началом политических и экономических преобразований в стране положение аэропорта сильно изменилось. Объемы работ стали резко падать. Ежегодное падение объемов авиаперевозок составляло 30–40 %.

В период с 1991 по 2001 г. годовые отправки грузов сократились в 10 раз (с 18,2 тыс. до 1,8 тыс. т). Отправки пассажиров уменьшились в 15 раз (с 111,3 тыс. до 7,2 тыс. чел.). С 1993 г. главным оператором и

эксплуатантом аэропорта стало открытое акционерное общество «Аэропорт Усть-Кут», образованное в результате акционирования и приватизации одноименного государственного предприятия.

Период дефолта, экономической разлухи и авиационного безвластия с 2000 по 2008 г. оказался самым трудным периодом за всю историю аэропорта. Объемы работ сократились до критического уровня. Доходы от обслуживания воздушных судов с трудом покрывали только мизерную заработную плату персонала аэропорта. В неделю выполнялось только три пассажирских рейса на самолетах Ан-24 из Иркутска и обратно. Наступала реальная угроза неплатежеспособности предприятия с последующим банкротством и ликвидацией аэропорта.

С 1991 по 2006 г. штат работников аэропорта сократился с 450 до 80 чел., убытки составили 15 млн. руб., объемы перевозимых грузов сократились в 10 раз. В 2006 г. аэропорт обслуживал пять рейсов Усть-Кут — Иркутск в неделю. Судходная компания «АПРОСА-Лена», которая специализировалась на перевозках грузов по бассейну Лены от Усть-Кута до Тикси, приобрела 51% акций аэропорта в 2003 г. у администрации Усть-Кутского муниципального образования. Собственниками остальных 49 % акций являлись члены трудового коллектива авиапредприятия [2, с. 3].

«Аэропорт «Усть-Кут» стал первой покупкой Utair в Иркутской области. В феврале 2003 г. авиакомпания увеличила свою долю в уставном капитале ОАО «Аэропорт «Усть-Кут» с 51 до 76,6 %, выкупив акции у менеджмента предприятия» [23, с. 2].

В 2003 г. судходная компания «АПРОСА-Лена» приобрела аэропорт у администрации Усть-Кутского муниципального образования. В августе 2006 г. актив был продан материнской компании — АК «АПРОСА» — в счет погашения задолженности дочернего предприятия [18, с.3]. Однако, по словам губернатора Иркутской области *И. Есиповского*, компания использовала предоставленные властями возможности, но ограничилась реализацией собственных планов [3, с. 2].

Держалась на уровне малая авиация Нижнеудинского авиапредприятия (директора *В.П. Рытиков* и *В.Н. Веключ*). Пилоты Нижнеудинска осуществляли перевозки и людей в Тофаларию. Нижнеудинский отряд малой авиации выполнял рейсы по району, также имел договор с авиабазой охраны лесов. На местные линии выделяли деньги администрация области. К 2002 г. сократились убытки в три раза, на 15,2 % была снижена дебиторская задолженность, на 22,6 % — кредиторская [1, с. 3].

В середине 2000-х гг. внутри-региональные авиаперевозки были убыточны. Дотации из бюджета получали АК «Сибирь» и Киренское авиапредприятие. По мнению замглавы облминистрации *А. Соболя*, проблему можно было бы решить, создав единого регионального ави-

аперевозчика. «Крупная компания могла обладать большими средствами, большими возможностями для осуществления перевозок. Оптимизировав расходы, можно решить проблему внутриобластных перевозок, как финансовую ее часть, так и часть, касающуюся обеспечения безопасности полетов», — подчеркнул А. Соболев [6, с. 2].

В своем новом качестве субъектов рыночной экономики региональные авиапредприятия вступили в конкурентные отношения друг с другом. Реакцию российских авиапредприятий на становление рынка условно можно подразделить на два типа:

1. Пассивная утрата рыночных позиций под ударами конкурентов и ухудшившейся конъюнктуры. Такое поведение было свойственно многим авиапредприятиям: проблемы, с которыми им пришлось столкнуться, оказались объективно столь велики, что неподготовленное к этому руководители не видели реального выхода из сложившейся ситуации. Отсюда вытекала дезориентация персонала и, как следствие, его пассивность.

2. Реорганизация деятельности в направлении выработки эффективной стратегии. Сразу пойти по этому пути смогло меньшинство авиапредприятий [21, с. 258].

Далеко не все авиапредприятия готовы к ведению конкурентной борьбы. Даже обладание конкурентными преимуществами не позволило многим из них эффективно реализовывать эти преимущества из-за отсутствия практики использования всего комплекса средств.

Список использованной литературы и источников

1. Авиация Восточной Сибири расправляет крылья // СМ-номер один. — 2003. — 8 февр.
2. АЛРОСА купила у своей «дочки» акции аэропорта «Усть-Кут» // Ленские вести. — 2006. — 21 окт.
3. Арбузова Е. Разрешение на посадку Администрация Иркутской области совместно с «Интеравиа» намерена создать компанию для внутренних перевозок / Е. Арбузова // Иркутский репортер. — 2008. — 16 авг.
4. Аэропорт «вылетел в трубу» // Кстати в Усть-Илимске. — 2001. — 26 июня.
5. Аэропорт пойдет с аукциона // Усть-Илимская правда. — 2002. — 13 марта.
6. Б. Говорин подписал поручение о проведении анализа состояния аэропортов и авиапарков региональных авиапредприятий в Приангарье // СМ-номер один. — 2004. — 5 февр.
7. Бучарт Г. Воздушный транспорт России: старые проблемы и новые перспективы / Г. Бучарт, П. Смит // АТО. — 2003. — № 47.
8. Вайсберг И. Воздушный транспорт России: требуются перемены / И. Вайсберг // АвиаСоюз. — 2006. — № 1.
9. Волков Н. «Ангара» осваивает Север / Н. Волков // Восточно-Сибирская правда. — 2000. — 18 нояб.

10. Волков Н. Аэрофлот обретает крылья / Н. Волков // Восточно-Сибирская правда. — 2000. — 16 марта.
11. Волков Н. Слететься в стаю намерены авиапредприятия области / Н. Волков // Восточно-Сибирская правда. — 1997. — 27 апр.
12. Громов Н. Н. Наземная инфраструктура гражданской авиации России: состояние и прогноз / Н. Н. Громов // Вестник транспорта. — 2007. — № 9.
13. Дугаржапов Т. Иркутская область может лишиться авиации / Т. Дугаржапов // Аргументы и факты в Восточной Сибири. — 2000. — 3–10 февр.
14. Золотухин Ю. От общих собкорров / Ю. Золотухин // Газета Приилимья. — 1999. — 27 февр.
15. «Илим Палп» поможет авиаторам // Вестник Усть-Илимского ЛПК. — 2003. — 12 февр.
16. Козырев С. Примерив новые крылья / С. Козырев // Время. — 1998. — 3 сент.
17. Комарова В. Киренские авиаторы остались в полете / В. Комарова // Пятница. — 2006. — 29 июля.
18. Лисовская Е. Utair приземлился в Усть-Куте / Е. Лисовская // Ленские вести. — 2007. — 3 марта.
19. На аэропорт покупателя не нашлось // Лесохимик Усть-Илима. — 2000. — 20 марта.
20. Переговоры о восстановлении аэропорта // Газета Приилимья. — 2002. — 13 авг.
21. Проскурякова Е. А. Оценка конкурентоспособности авиапредприятия / Е. А. Проскурякова, А. Б. Проскуряков // Современные аспекты экономики. — 2005. — № 1. — С. 256–264.
22. Савченко А. Золото, которое не блестит / А. Савченко // Ленский шахтер. — 2005. — 19 мая.
23. Utair заинтересовалась Киренском // Конкурент. — 2007. — 17 марта.

Информация об авторе

Урожаева Татьяна Петровна — учитель истории и обществознания МАОУ «СОШ» № 11, кандидат исторических наук, 666683, г. Усть-Илимск, ул. Мечтателей 36, e-mail: olgoy@ya.ru.

Author

Tatiana P. Urozhaeva — teacher of history and social studies school № 11, candidate of historical Sciences, 666683, Ust-Ilimsk, 36. Dreamers str., e-mail: olgoy@ya.ru.