

**РАЗВИТИЕ АВИАТРАНСПОРТА В РЕГИОНЕ  
С ОГРАНИЧЕННОЙ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРОЙ  
НА ОСНОВЕ ИССЛЕДОВАНИЯ ПОВЕДЕНИЯ ПОТРЕБИТЕЛЕЙ**

Представлены результаты исследования проблемы развития транспортного комплекса в Республике Саха (Якутия) как регионе с ограниченной транспортной инфраструктурой. В качестве обоснования использованы результаты авторского исследования поведения пассажиров.

*Ключевые слова:* поведение пассажиров, авиаперевозки, Республика Саха (Якутия).

N.V. Polyakova

**DEVELOPMENT OF AIR TRANSPORT IN REGION  
WITH LIMITED TRANSPORT INFRASTRUCTURE  
ON THE BASIS OF CONSUMER BEHAVIOR STUDY**

The article contains the results of a research into problems of transport complex development in Sakha Republic (Yakutia) as in a region with limited transport infrastructure, which are supported with the results of the author's study of passengers' behavior.

*Keywords:* passengers' behavior, air transport services, Sakha Republic (Yakutia).

Для некоторых регионов Российской Федерации характерен низкий уровень развития транспортной инфраструктуры, порождаемый тремя основными факторами: сезонностью движения водного транспорта, отсутствием или малой протяженностью железных дорог, слабой развитостью сети автомобильных магистралей.

Республика Саха (Якутия) с полным основанием может быть отнесена к числу крупнейших регионов с ограниченной инфраструктурой, поскольку ее транспортный комплекс на современном этапе отличается крайне низким уровнем развития сети путей сообщения с круглогодичной эксплуатацией. Это негативно отражается на развитии экономики республики и страны в целом, и особенно тех отраслей, которые ориентированы на межрегиональные и внешнеторговые связи, а также на обеспечение транспортной доступности населения.

Кратко рассмотрим структуру пассажирских перевозок различными видами транспорта в Республике Саха (Якутия). Транспортный комплекс республики объединяет четыре вида транспорта: внутренний водный, железнодорожный, автомобильный, воздушный. Доля транспорта в валовом региональном продукте республики составляет 4,4%. Годовые объемы пассажирских перевозок составляют более 80 млн чел. Пассажирооборот составляет более 2 млрд пассажиро-километров и характеризуется последовательным увеличением.

Пассажирские перевозки водным транспортом в республике характеризуются большой трудоемкостью и большими затратами материальных средств. В результате себестоимость пассажирских перевозок значительно выше, чем грузовых. Кроме того, существенным ограничением

эффективности работы этого вида транспорта является его сезонность, особенно для северной республики, где сезон его работы не превышает трех месяцев в году. Пополнение флота скоростными судами на подводных крыльях и воздушной подушке позволяет значительно увеличить перевозки пассажиров по внутренним водным путям. Поездки на судах скоростного флота совершает четверть всех пассажиров, перевозимых речным транспортом. На ряде направлений эти суда обеспечивают сокращение времени поездки. Современный пассажирский флот характеризуется расширением диапазона скоростей движения. Если ранее они не превышали 23 км/ч, то в настоящее время возросли до 90 км/ч и выше. Сегодня флот на подводных крыльях обслуживает самые протяженные в России речные линии. Транспортный комплекс реки Лены осуществляет перевозки пассажиров на 43 линиях.

Основными сдерживающими факторами развития водного транспорта являются высокий износ пассажирского флота и отсутствие дотации, которая предусмотрена для других видов транспорта. Неудовлетворительное техническое состояние существующего флота приводит к отмене рейсов и срывам расписания движения, а уровень тарифов достаточно высок для пассажиров с низким уровнем среднедушевого дохода. В то же время перевозки речным транспортом для них очень актуальны в силу нерезистивности других видов транспорта.

Пассажирские перевозки железнодорожным транспортом в Республике Саха (Якутия) осуществляются с сентября 2004 г. Железнодорожные пути представлены участком железной дороги Беркакит — Томмот протяженностью 360 км, эксплуатируемым ОАО АК «Железные дороги Якутии» в режиме временной эксплуатации, и участком от разъезда Якутского до станции Нерюнгри Грузовая (участок ОАО «Российские железные дороги») протяженностью 165 км. В расчете на 10 тыс. км<sup>2</sup> плотность железнодорожных путей составляет 1,7 км, что значительно уступает общероссийскому показателю.

С начала движения пассажирских поездов наблюдается устойчивый рост количества перевозимых пассажиров и пассажирооборота. Начиная с 2005 г. за счет средств республиканского бюджета производится частичная компенсация убытков от пассажирских перевозок, возникающих в результате государственного регулирования тарифов. Годовой размер компенсации составляет более 20 млн р. Ключевым проектом, направленным на развитие железнодорожного транспорта, является строительство железнодорожной линии Беркакит — Томмот — Якутск.

Характеризуя пассажирские перевозки автомобильным общественным транспортом в республике, необходимо отметить их вынужденную сезонность из-за плохого качества дорог — основные объемы перевозок осуществляются в зимний и летний периоды. Они составляют более 82 млн пассажиров и 460 млн пассажиро-километров в год.

Проезд общественным автотранспортом организован в 14 районах республики. Однако наибольшее количество продаж этих услуг приходится на 8 районов, причем их распределение крайне неравномерно. В общем объеме пассажирских перевозок в республике на долю районов, имеющих основные крупные пассажирские предприятия, приходится около 95% от общего объема пассажиров. Так, в столице г. Якутске перевозится около 70% пассажиров, в Нерюнгринском районе — более 8%, а в непромышленном Хангаласском районе — менее 1%.

В последние годы наблюдается тенденция увеличения пассажиропотока на междугородных перевозках. Для перспективного развития и

расширения сети междугородных перевозок в республике нужны в первую очередь дороги с качественным твердым покрытием. При высоких тарифах на авиаперевозки во многих районах (в отсутствие железных дорог) автомобильный транспорт является для населения единственным средством передвижения.

Авиационный транспорт занимает значительное место в структуре пассажирских перевозок Якутии, его роль в развитии республики все более возрастает. Основные причины такого положения следующие:

- колоссальные размеры территории, которую занимает республика, и, как следствие, большая разбросанность поселений;
- недостаточное развитие наземных коммуникаций;
- сезонная ограниченность движения водного транспорта;
- ограниченность судоходных водных артерий.

Характеризуя ведущую роль авиационного транспорта в жизни Республики Саха (Якутия), нельзя не отметить, что доля пассажирооборота воздушного транспорта составляет около 65% от суммарного пассажирооборота, осуществляемого всеми видами транспорта.

Авиаперевозочная деятельность осуществляется пятью авиакомпаниями республики. В целом парк авиации обеспечивает потребность населения и предприятий народного хозяйства в авиационных перевозках. Но высокий физический износ авиационной техники малого типа-размера сочетается с не менее высоким моральным износом и приводит к значительному отвлечению финансовых средств на поддержание летной годности авиационной техники.

Межрайонные авиаперевозки в основном представлены рейсами из аэропорта г. Якутска в районные центры и осуществляются на воздушных судах типа Ан-24 и -26. Доля межрайонных авиаперевозок в общей структуре доходов авиатранспорта республики занимает около 50%. Внутрирайонные авиаперевозки осуществляются главным образом между районными центрами и населенными пунктами, расположенными на территории соответствующего района, на воздушных судах типа Ан-2 и -3, Ми-8. Доля внутрирайонных перевозок в структуре доходов составляет около 5%. Ввиду того что этот вид перевозок является экономически нерентабельным и в то же время социально значимым, деятельность авиакомпаний в данном направлении планово-убыточная и компенсируется дотациями из государственного бюджета.

После характеристики видов транспорта в Республике Саха (Якутия) рассмотрим сводную таблицу продолжительности межрайонных перевозок этими видами транспорта (железнодорожный транспорт не учитывается по причине его практического отсутствия в этих районах) (табл. 1).

Таблица 1

**Продолжительность поездок на отдельных видах транспорта**

Маршрут	Воздушный	Водный	Автомобильный
Якутск — Олекминск	1 ч 15 мин	14 ч вверх по течению 11 ч 50 мин вниз по течению	–
Якутск — Хандыга	1 ч 10 мин	13 ч 55 мин вверх по течению 11 ч 55 мин вниз по течению	10 ч
Якутск — Жиганск	1 ч 55 мин	16 ч 25 мин вверх по течению 13 ч 40 мин вниз по течению	–
Якутск — Нерюнгри	1 ч 50 мин	–	20 ч
Якутск — Алдан	1 ч 10 мин	–	13 ч
Якутск — Ленск	2 ч 10 мин	50 ч вниз по течению 88 ч вверх по течению	–
Якутск — Тикси	2 ч 35 мин	98 ч вниз по течению 119 ч вверх по течению	–

Данные табл. 1 позволяют сделать вывод: по продолжительности поездки воздушный транспорт выгодно отличается от других видов транспорта. Несмотря на более дорогие билеты, значимость авиационных перевозок для населения остается высокой. Об этом говорят данные табл. 2.

Таблица 2

*Доля пассажиров, перевозимых отдельными видами транспорта  
(данные 2006 г.), %*

Маршрут	Воздушный	Водный	Автомобильный
Якутск — Олекминск	56,2	43,8	0
Якутск — Хандыга	74,9	1,1	24
Якутск — Жиганск	60,1	39,9	0
Якутск — Нерюнгри	93,8	0	6,2
Якутск — Алдан	12	0	88
Якутск — Ленск	65,3	34,7	0
Якутск — Тикси	99,4	0,6	0

На линии Якутск — Олекминск важную роль в перевозках играют как водный, так и воздушный транспорт. Водный является здесь приоритетным в летние месяцы. С 2006 г. водная линия Якутск — Хандыга закрыта в связи с низкой рентабельностью рейсов из-за окончания реконструкции автодороги «Колыма». И здесь можно констатировать возрастающую роль автомобильного транспорта. С открытием в 2005 г. линии Якутск — Жиганск объемы перевозок водным путем имеют тенденцию к увеличению. Приоритет на направлении Якутск — Нерюнгри имеет авиационный транспорт, при этом прослеживается тенденция сокращения автомобильных перевозок. На маршруте Якутск — Алдан ведущую роль играет автомобильный транспорт. Это объясняется тем, что в г. Алдане есть железная дорога и часть пассажиров, для которых авиаперелет является слишком дорогим, доезжают до Алдана транзитом и пересаживаются на поезд. На линии Якутск — Тикси преобладает воздушный транспорт. В этом направлении водный транспорт используется пассажирами только летом и в экскурсионных целях.

Итак, основным круглогодичным видом транспорта в республике является воздушный. Он играет исключительно важную роль в хозяйственном освоении и поддержании нормального хода процессов производства, логистики и потребления на огромной территории Якутии, а также в обеспечении регулярных связей с другими регионами страны.

В целях определения направления совершенствования деятельности ведущего в Республике Саха (Якутия) авиапредприятия ГУП «Полярные авиалинии» нами проведено исследование потребительского выбора пассажиров. Предприятие на протяжении 15 лет является лидером рынка авиаперевозок на местных воздушных линиях. Несмотря на лидерство, оно обладает устаревшим парком воздушных судов типа Ан-24, который малоэффективен из-за низкой предельной загрузки и дополнительных расходов, связанных с так называемым продлением ресурсов (дополнительные платежи за услуги конструкторского бюро, авиаремонтных заводов, ГосНИИ). Предельная загрузка самолетов Ан-24 на авиалиниях составляет 30 чел. при дальности полета 1 200 км, что характеризует воздушное судно как среднемагистральное.

Нами предложен альтернативный вариант замены устаревшего Ан-24 на воздушное судно Ан-140. По производственным показателям данный тип самолета более экономичен и рассчитан для полетов на более

дальние расстояния. Его появление позволило бы осуществлять полеты с большей эффективностью, поскольку этот самолет выполнен с учетом новых стандартов, что позволит сократить расходы на обслуживание. Кроме того, по скоростным характеристикам данный тип самолета выигрывает по сравнению с Ан-24. Это даст возможность существенно сократить продолжительность перелета, за что, как показали результаты нашего исследования, потребители готовы дополнительно заплатить.

Исследование было выполнено с использованием авторской методики изучения потребительского выбора пассажиров в условиях региона с ограниченной транспортной инфраструктурой [2]. Основным методом получения первичной информации был опрос пассажиров (получено 650 качественно заполненных анкет), который осуществлялся на рейсах, выполняемых на шести направлениях. Последние характеризовались тем, что, во-первых, обслуживаются несколькими видами транспорта и, во-вторых, сообщаются напрямую со столицей республики г. Якутском (кроме железнодорожного транспорта). Также использовался экспертный опрос. В качестве экспертов выступили заместитель министра транспорта, связи и информатизации республики, заместитель генеральных директоров авиакомпании, автотранспортного предприятия и управления водного транспорта.

В ходе исследования были решены следующие задачи:

- количественно определены основные группы пассажиров («традиционалисты» и «новаторы», а также «пассажиры, совершающие поездку на работу (учебу)», «туристы», «командированные», «бизнес-пассажиры»);

- выявлены значимые критерии оценки пассажирами определенного вида транспорта с учетом их принадлежности к группе;

- рассчитан показатель «ценность сокращения продолжительности поездки на 1 ч» для пассажиров водного и воздушного транспорта как самых значимых для Якутии (табл. 3).

Таблица 3

*Значение расчетного показателя «ценность продолжительности 1 ч поездки» в зависимости от групп пассажиров и вида транспорта, р./ч*

Вид транспорта	Пассажиры, совершающие поездку на работу (учебу)	Туристы	Командированные	Бизнес-пассажиры	В среднем по виду транспорта
Воздушный	418,6	616,2	709,9	1062,5	699,1
Водный	386,7	444,4	555,6	841,6	511,3

Результаты исследования показали, что пассажиры воздушного транспорта в большей степени готовы к увеличению цены за сокращение продолжительности поездки, чем пассажиры водного транспорта. Более половины пассажиров воздушного транспорта (55%) выразили такую готовность (группа «новаторов»). Ценность сокращения продолжительности поездки на 1 ч для пассажира воздушного транспорта выше, чем для пассажира водного в 1,37 раза. Учитывая полученные результаты, был произведен расчет такой цены авиаперевозки с меньшей продолжительностью, которая устраивала бы пассажиров, т.е. устанавливалась авиакомпанией, исходя из ощущаемой ими ценности экономии времени.

Для определения экономической эффективности внедрения дополнительных предложений транспортных услуг с сочетанием более высо-

кой цены и меньшей продолжительности поездки были сопоставлены показатели прибыли существующих предложений компании «Полярные авиалинии» (с использованием Ан-24) и предлагаемыми (с использованием Ан-140). Расчеты производились с применением отраслевых Методических рекомендаций [1].

Расчеты показали, что воздушные суда Ан-140 и соответственное повышение цен целесообразно использовать на маршрутах Якутск — Вилюйск — Якутск, Якутск — Депутатский — Якутск, Якутск — Зырян-ка — Якутск, Якутск — Мома — Якутск, Якутск — Нюрба — Якутск, Якутск — Оленек — Якутск, Якутск — Тикси — Якутск. Также выявлены направления, на которых нужно оставить цену без изменений и использовать менее скоростные воздушные суда.

В итоге с учетом затрат на приобретение судов типа Ан-140 и новых возможных доходов была разработана программа модернизации парка воздушных судов для ГУП «Полярные авиалинии» до 2016 г.

### Список использованной литературы

1. Методические рекомендации по определению себестоимости внутренних и международных рейсов для российских авиакомпаний. — М., 1999.
2. Полякова Н.В. Поведение потребителей на рынке авиационных перевозок / Н.В. Полякова, А.С. Зудин. — Иркутск: Изд-во БГУЭП, 2009. — 160 с.

### Referenses

1. Metodicheskie rekomendatsii po opredeleniyu sebestoimosti vnutrennikh i mezhdunarodnykh reisov dlya rossiiskikh aviakompanii. — M., 1999.
2. Polyakova N.V. Povedenie potrebitel'ei na rynke aviatsionnykh perevozok / N.V. Polyakova, A.S. Zudin. — Irkutsk: Izd-vo BGUEP, 2009. — 160 s.

### Информация об авторе

*Полякова Нина Владимировна* — доктор экономических наук, профессор, заведующая кафедрой маркетинга, Байкальский государственный университет экономики и права, г. Иркутск, e-mail: polyakova@isea.ru.

### Author

*Polyakova Nina Vladimirovna* — Doctor of Economics, Professor, Chairholder, Chair of Marketing, Baikal State University of Economics and Law, Irkutsk, e-mail: polyakova@isea.ru.