

ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ И ПОСТРОЕНИЯ БИЗНЕСА АВИАЦИОННО-ХИМИЧЕСКИХ РАБОТ НА ЮГЕ РОССИИ

В данной статье рассматриваются вопросы построения бизнеса авиационно-химических работ на юге России

В связи с тем, что географическое положение Российской Федерации обуславливает не равномерное развитие сельского хозяйства, в областях чернозёмной полосы, Поволжья и Юга России производится 2/3 зерновых культур и картофеля и почти 100% подсолнечника и сахарной свёклы.

Девяностые годы реформ в Российской Федерации неоднозначно сказались на капиталовооружённости сельского хозяйства. Так, оснащённость тракторами до 2005 года упала по сравнению с 1990 годом более чем на 30%, количество самолетов спецприменения на 70%, а объём внесенных минеральных и органических удобрений — более чем в 6 раз. При этом, остается низкой и эффективность сельскохозяйственного производства: средняя урожайность пшеницы по России не превышает 20-30 ц/га, тогда как в Германии она составляет св. 70 ц/га, в Великобритании — около 80 ц/га. В то же время, в последние годы благоприятные погодные условия и внедренные национальные проекты способствовали хорошим урожаям, что позволило производителям получать устойчивые прибыли и даже после многолетнего перерыва возобновить экспорт зерновых, который превысил импорт.

На 1991 год 12 базовых авиапредприятий, имеющих сотни воздушных судов, обслуживали сельское хозяйство и различные отрасли экономики: - это Шахты, Энеем (Краснодар-2), Майкоп, Пятигорск, Ставрополь, Нальчик, Махачкала, Астрахань, Волгоград, Сальск и другие. В сезон полевых работ (март-июль) на Юге России ежедневно работало более 1200 воздушных судов сельхозавиации.

За 15 лет из 12 базовых - 9 основных авиапредприятий обанкротились. Через процедуру банкротства прошли; 2-й Краснодарский ОАО (Энеем), Майковский ОАО, Ставропольский ОАО, Пятигорский ОАО, Сальский ОАО, Шахтинский ОАО и другие, а из оставшихся всего лишь единицы продолжают авиационно-химические работы. Оборудование, здания и сооружения, воздушные суда были распроданы. В то же время на рынке авиационных услуг появилось множество авиакомпаний и различных коммерческих и некоммерческих структур, в том числе и авиации общего назначения, не имеющих ни соответствующего технического обеспечения, ни базировки, ни подготовки личного состава (в основном, часто на основании фиктивных договоров на обеспечение). При этом, если в 2001 году было зарегистрировано только 278 судов в авиакомпаниях региона¹, допущенных выполнять авиационные и авиационно-химические работы, то сегодня их гораздо меньше. Остальные воздушные суда находятся у владельцев, которые используют их по своему усмотрению без соответствующих разрешений на эксплуатацию.

Так на 2007 год, в зону оперативного обслуживания Северо-Кавказского УВДТ, где 11 субъектов федерации, входят 17 мест базирования летательных аппаратов общего назначения. К этим местам базирования приписано 279 воздушных судов, закрепленных за 28 авиакомпаниями (эксплуатантами), из которых 23 осуществляют различные виды авиационных работ в отраслях экономики, в том числе 18 авиакомпаний официально выполняют авиационно-химические работы в сельском хозяйстве. В ЮФО насчитывается 102 субъекта, которые не зарегистрированы в Южном ОМТУ как эксплуатанты воздушного транспорта.

¹ Светлана НИКИТИНА «Авиационный комплекс юга России: объемы перевозок растут». Транспорт юга №1, 2007 год

Они владеют 246 незарегистрированными воздушными судами (самолетами, вертолетами, дельтапланами и другими), практически почти столько же, сколько и у действующих предприятий АХР. И это примерно 40 % от выявленных воздушных судов.¹

По данным Минсельхозпрода в 2001-м году в Южном федеральном округе авиацией обработано более пяти миллионов гектаров сельскохозяйственных площадей, а по представленным отчетам существующих авиакомпаний - всего около трех миллионов гектаров.

В 2002 году из 5,27 миллионов гектаров, обработанных авиацией, 2,34 миллиона - на счету пилотов-шабашников. Ситуация в 2007 году практически не улучшилась, а наоборот, с банкротством или практической остановкой из-за неурегулированности вопросов обеспечения и контроля авиационно-химических работ, все больше новых собственников авиационной техники уходит в теневую зону.

По ЮФО еще идет о теневых "дополнительных" двух- трех миллионах гектар, не говоря уже о том, что при реальном контроле, так называемые авиакомпании АХР, особенно АОН, часто работают далеко не в правовом поле.

При средней расчетной стоимости в 2008 году одного обработанного гектара авиационным методом, с учетом роста цены на ГСМ, в районе 170-200 рублей при основной норме 50 л. на 1 га, доходы черного рынка авиахимработ составят от 400 до 600 миллионов рублей.

Особенно остра проблема левых полетов в воздушном пространстве Кубани и Ставрополья. Борты с истекшим сроком эксплуатации, как правило, не имеют радиосвязи и похожи на груды металлолома в воздухе, его пилоты без допусков выполняют полеты. Сельхозпроизводители пользуются авиауслугами организаций и лиц, не имеющих права на выполнение авиационных работ (Ейский АТСК РОСТО, ООО "Разгуляй-Полтава", КПЗ "Россия" и др.²

В Славянском, Темрюкском, Красноармейском районах Краснодарского края незаконная авиационная деятельность процветает (а это наиболее большие и постоянные объемы по рису). Решения комиссии по координации деятельности воздушного транспорта Краснодарского края по пресечению незаконной авиационной деятельности в указанных районных администрациях не выполняются.

Ежегодно малой авиацией обрабатывается в Ставропольском крае свыше двух миллионов гектаров пашни. Это 42 процента всей площади. Услугами авиаторов пользуются около 300 предприятий края, официально заключивших договоры с компаниями соответствующие лицензии. В то же время, до сотни хозяйств края идут по более легкому, а главное, дешевому пути, отдают предпочтение «воздушным пиратам», которые выполняют более четверти всего объема работ. С нарушением закона в крае обрабатывается более 500 тыс. гектаров, что составляет более 30 % от всей площади обработанной авиационным методом.³

В чем причина сложившейся ситуации?

1. На АХР допущены и используются в основном самолеты Ан-2, имеющие довольно большой расход топлива (до 200 л в час). Необходимо в ближайшее время найти более экономичную авиационную технику;

2. В связи со слабой финансовой базой многих сельхозпроизводителей, хозяйства либо вынуждены отказаться от химработ, в ущерб урожаю, либо искать темные борты по демпинговым ценам, либо перейти на более дешевую наземную обработку;

3. Период массовых авиахимработ сегодня составляет от трех до пяти месяцев. При выполнении работ собственнику авиатехники необходимо оплачивать за техническое и летное сопровождение. Остальное время необходимо нести затраты на базировку, охрану и подготовку техники, летного и технического состава. Все это обходится в среднем от 300 до 500 тысяч рублей в год. При этом, авиационно-химические работы не имеют ни экономической, ни административной поддержки ни для сельхозтоваропроизводителей, ни для авиаторов. В связи с этим, многие собственники уходят в тень.

4. Самая большая проблема - это «Черные борты», которые выходят на рынок авиатранспортных услуг по обработке сельскохозяйственных угодий, предлагая демпинговые цены и, тем самым, вытесняют законопослушных официально зарегистрированных эксплуатантов. Таких "чернофлажников" сейчас очень много, и они представляют большую опасность для общества.

¹ Жуков И. «Двойники», Транспорт России. Безопасность № 49 (493) 06 Декабря, 2007 г.

² Алифанов, главный специалист департамента по транспорту администрации Краснодарского края. Отчет комиссии по проверке АХР.

³ Коллегия министерства промышленности, транспорта и связи Ставропольского края (25 марта 2004 года).

Во-первых, здесь имеются широкие возможности для преступной деятельности, в том числе для совершения террористических актов. Во-вторых, бесконтрольная эксплуатация частных воздушных судов чревата возможными авиакатастрофами.

Нередко у владельцев черных "бортов" дела обстоят таким образом, что порой на один и тот же самолет "заинтересованные лица" делают два аналогичных пакета документов, то есть оригинал и копию. На фюзеляж судна наносится один и тот же бортовой номер, и самолет-"двойник" "благополучно" трудится на различных сельхозугодьях, принося прибыль как хозяину (либо пилоту судна), так и его нанимателю. И первые, и вторые не в убытке, а главное, обе стороны имеют в этой ситуации определенный "интерес". Собственник - в том, что чем больше парк машин, тем выше доход. Наниматель (председатель хозяйства либо фермер) - в том, что чем больше предложение, тем ниже цена на подобные услуги, пусть даже сомнительного качества. Нужно приложить немалые усилия, знания и опыт, чтобы, насколько это возможно, попытаться решить круг задач, который позволял бы отслеживать и контролировать имеющуюся данную ситуацию. И делать это нужно на законодательном федеральном и местном уровне. Сегодня, чтобы решить данный круг проблем и вопросов, требуется разработать порядок взаимодействия авиационных специалистов с сотрудниками правоохранительных органов по пресечению незаконной деятельности в сфере, определенной для гражданской авиации. Определить порядок по обмену информацией о зарегистрированных физическими и юридическими лицами летательных аппаратах, а также о лицах, получивших сертификаты на осуществление авиационной деятельности и проведение авиационных работ. Создать механизм государственного контроля и специально уполномоченный контрольный орган (в соответствии со ст. 27, 28, 29 Воздушного кодекса РФ), который будет располагать и инспекторскими функциями. Решить вопрос, как о создании единого контролирующего органа, так и контроля за возможным незаконным использованием судов, находящихся в исправном состоянии. Выработать систему контроля за обеспечением сохранности и недонущением незаконного использования воздушных судов при выдаче сертификата эксплуатанта.

При всех выше обозначенных проблемах, в среднем, за сезон один борт обрабатывает от 10000 до 20000 га. (если решать вопрос с «чернофлажниками», это объем может быть в два - три раза выше) и может заработать от 2 до 4 миллионов рублей. Стоимость самолета АН-2 с завода с капитальным ремонтом (ресурс на 8-9 лет) составляет 1800 000 рублей. Если вычесть средства на налоги и оплату летно-технического состава - в размере от 500 т. до 1 млн. рублей, затраты на сопровождение - до 500 т. рублей, то, по минимуму, в течение от года до трех лет можно окупить все затраты на самолет и получать ежегодный доход от 1 до 3 млн. рублей с борта.

Исходя из вышеобозначенного, можно сделать вывод, что для развития и построения данного бизнеса АХР на юге России необходимо провести параллельно ряд мероприятий организационного характера:

1. Воссоздать по всему ЮФО ряд основных мест базирования для летно-технического обслуживания данного вида бизнеса. В первую очередь в Краснодарском крае (Адыгсе) и Ставрополье. Ими могут быть предприятия, которые имеют уже определенный опыт авиационно-химических работ, к примеру: Ставрополь, Астрахань, Волгоград, Майкоп, Ейск, Энеем, (Краснодар-2), Таганрог, и т.д. Многие из этих активов имеют совсем небольшую цену. Данные предприятия могут быть как местом базирования, так и основным местом ремонта воздушных судов. Для этого необходимо иметь как подготовленный инженерно-технический состав (сегодня их еще можно найти), так и определенную материальную часть. Координация работы базовых предприятий может быть через управляющую компанию.

2. На ряде этих базовых предприятий еще сохранились как действующие самолеты АН-2, и вертолеты Ми-2, так и требующая капитального ремонта авиатехника. Необходимо восстановить или купить воздушные суда через авиаремонтный завод с ресурсом на эксплуатацию под планируемые объемы работ.

3. С помощью министерства сельского хозяйства РФ, министерства транспорта РФ, органов власти субъектов и местных органов власти, субъектов сельского хозяйства и органов внутренних дел ограничить деятельность «чернофлажников», тем самым решить проблему гарантии объемов и демпинга. Создать условия, когда сельхозпроизводителям будет весьма невыгодно работать с «черными» бортами.

4. Под имеющиеся сертифицированные борты с помощью тех же органов власти субъектов и местных органов власти, субъектов сельского хозяйства заключить долгосрочные договора с сельхозпроизводителями и собственниками самолетов, взяв под полный контроль имею-

имеющиеся и перспективные объемы работ. Для этих целей, особо важно на первом этапе, за счет уровня и минимума управленческого аппарата, расчета реальной себестоимости, создать конкурентную среду по услугам, в том числе и по цене авиахимработ.

5. Решить на уровне Правительства РФ, субъектов и законодательной власти вопросы налогообложения сельхозавиации, хотя бы не выше уровня сельхозпроизводителей. Разработать экономические рычаги поддержки авиационных работ, в том числе рефинансирование ставки по кредитам. Желательно получить преференции на первые 3-5 лет для воссоздания бизнеса АХР и развития малой авиации на юге России. Инициировать создание федеральной и региональных программ развития малой авиации на юге России.

6. Заинтересовать КТ, производителей авиационной техники в выпуске уже имеющихся более экономичных машин или в создании новых. В течении , в среднем-5 лет (по мере выработки ресурса Ан-2, т.к.далее увеличиваются затраты), необходимо постепенно перейти на более экономичную технику. При этом, она должна быть минимально проста в эксплуатации, сервисном обслуживании и иметь широкий диапазон применения в регионе, в том числе для перевозки пассажиров и грузов, для обучения пилотов-любителей. Это даст возможность эксплуатировать воздушные суда круглый год.

7. Параллельно, для загрузки базовых предприятий, летного и технического состава, необходимо плотно заняться развитием деловой авиации на юге России. Ряд структур уже занимаются, (к примеру, Таганрог и Ростов) решением этого вопроса. Особенно он становится актуален в связи с олимпиадой в Сочи и созданием игровой зоны на границе Краснодарского края и Ростовской области (Щербиновский и Азовский районы соответственно).

Литература:

1. Никитина С. «Авиационный комплекс юга России: объемы перевозок растут». Журнал «Аэропорт юга» №1, 2002 год.

2. Жуков И., «Двойники», Журнал «Транспорт России» Безопасность №49(493) 06 декабря, 2007 г.

3. Алифанов В., главный специалист департамента по транспорту администрации Краснодарского края. Отчет комиссии по проверке АХР 2003 г.

4. Коллегия министерства промышленности, транспорта и связи Ставропольского края (25 марта 2004 года)