



▲ Сергей ЕРЕМИН,
министр транспорта Красноярского края



Выступление министра транспорта Красноярского края Сергея Еремина на круглом столе, посвященном развитию региональной и местной авиации, вызвало резонанс среди собравшихся. Поэтому, после окончания мероприятия, наш корреспондент побеседовал с министром об актуальных проблемах «малой авиации».

Как спасти «малую авиацию»?

ИНТЕРВЬЮ МИНИСТРА ТРАНСПОРТА КРАСНОЯРСКОГО КРАЯ
СЕРГЕЯ ЕРЕМИНА

– Сергей Васильевич, спасибо за содержательное и эмоциональное выступление. С трибуны Вы уже четко выразили свою позицию, но позвольте, все-таки, еще раз задать злободневный вопрос: какие нерешенные проблемы мешают развитию региональной и местной авиации в Красноярском крае в частности? Что надо изменить в законодательной базе и нормативных регулирующих документах для улучшения ситуации?

– На федеральном уровне оказывается поддержка межрегиональной авиации, а вот местную, в основном, субсидируют регионы. Из бюджета Красноярского края ежегодно выделяют на малую авиацию порядка миллиарда рублей. Это довольно значительная сумма. Но этих средств хватает, по большому счету, только на текущее содержание существующей инфраструктуры северных аэропортов. Без поддержки федерального бюджета регионы не справляются, необходимо подходить к этому вопросу консолидировано.

Несмотря на то, что аэропортами Красноярска «Емельяново» и «Черемшанка» в настоящее время

проводится комплексная работа, направленная на привлечение новых региональных перевозчиков и развитие региональной маршрутной сети. Одной из приоритетных составляющих данной работы является применение маркетинговых программ, предусматривающих скидки на аэропортовое и наземное обслуживание воздушных судов, обслуживание пассажиров. Этого недостаточно для решения всех имеющихся проблем.

Считаю, что нужно развивать местные воздушные перевозки путем скоординированного субсидирования авиакомпаний, выполняющих социально значимые перевозки, за счет средств бюджетов всех уровней. Своевременным будет формирование на федеральном уровне координационного органа, основной задачей которого должно стать совершенствование законодательства.

Давно назрела необходимость смягчить сертификационные требования к малым аэропортам. Давайте будем реально учитывать пассажиро- и грузопоток, класс обслуживаемых судов небольшого северного аэропорта и воздушной гавани федерального значения. Все летают по миру и видят, что в раз-

витых странах используются минимальные как человеческие, так и технические ресурсы.

Хочу подчеркнуть, по площади территории наш край занимает 2 место в России, при этом протяженность с севера на юг составляет около 3 тысяч километров, а с запада на восток в северной части – 1250 километров. Площадь территории в 10 раз больше территории Великобритании, в 4,5 раза – Франции. И такие масштабы необходимо учитывать при субсидировании межрегиональной маршрутной сети в рамках федеральной программы.

Одним из главных вопросов для нашего края является процесс передачи ряда северных аэропортов в федеральную собственность, пока, к сожалению, этот процесс тормозится. Конечно, федеральный бюджет понесет дополнительную нагрузку, поэтому надо ослаблять существующие требования к инфраструктуре.

– О передаче каких аэропортов идет речь? В каком они состоянии? Сколько всего малых аэропортов на территории края?

– На сегодняшний день в состав федерального предприятия «Аэропорты Красноярья» входят

пять аэропортов: Козьмодемьянск, Северо-Енисейск, Туруханск, Мотыгино, Подкаменная Тунгуска. Есть еще шесть аэропортов, которые расположены в Туре, Байките, Ванаваре, Енисейске, Диксоне и Хатанге. Мы уже договорились о скорейшей передаче их в федеральную собственность, но надо ускорить эту процедуру. Сегодня вся ответственность за эти аэропорты лежит на краевом госпредприятии «КрасАвиа», которая, можно сказать, содержит их. Необходимо освободить компанию от несвойственных расходов и позволить ей вкладывать средства в свое развитие. Это неправильно, когда авиакомпания осуществляет социальные перевозки и еще несет бремя финансового обеспечения нерентабельных аэропортов. В целом, сейчас в регионе действует 21 аэропорт и 150 вертолётных площадок. Большая часть из них требует срочных капитальных ремонтов.

– Какие авиакомпании осуществляют перевозки в Красноярском крае?

– Основными авиаперевозчиками являются несколько компаний. Во-первых, это государственное предприятие «КрасАвиа». И, прежде всего именно, оно несет ответственность за социально значимые перевозки в крае. Благодаря федеральной программе компания расширила межрегиональную сеть обслуживания пассажиров. Авиакомпания «Таймыр» осуществляет перевозки в северных территориях, а также выполняет магистральные рейсы под брендом «НордСтар». Авиакомпания «Турухан» оказывает заказные рейсы по перевозке вахты. Парк воздушных судов авиакомпании «Аэрогео» – это различные типы вертолеты.

– В каком состоянии находится парк авиационных судов

в регионе? Планируется ли модернизация материально-технической базы?

– Парк региональных и местных воздушных судов в крае, как и во многих соседних субъектах, представлен самолетами Ан-24/26 и вертолетами Ми-8Т. Средний возраст такой техники – 25-30 лет, потому стоимость поддержания летной годности с каждым годом растет. Безусловно, необходима замена воздушных судов.

Для региональных перевозок нам нужны самолеты до 50 кресел, для муниципальных – до 14. Очень важно, чтобы при разработке самолета была учтена возможность посадки на грунтовые взлетно-посадочные полосы.

Необходимо выводить из регулярного обслуживания по северным направлениям вертолеты. Один вертолеточас равен примерно 120000 рублей! В современных условиях летать на самолетах можно в 2,5-3 раза дешевле. Можете посчитать, какая колоссальная нагрузка ложится на региональный бюджет, из которого субсидируется 95% стоимости перевозок.

Сегодня необходимо начать модернизацию существующего парка АН-2. Это вынужденная мера, но других решений мы пока предложить не можем. Нам также нужны самолеты класса АН-24. Как я уже говорил, суда, которые мы эксплуатируем, находятся не в лучшем техническом состоянии. Но пока заменить их мы не можем. Конечно, есть зарубежные аналоги, но стоит посмотреть, как возрастает цена при приобретении самолетов импортного производства в лизинг, и становится понятно, что нам необходима техника собственного производства. Это общая задача, которая стоит перед региональной авиацией.

Помимо обновления парка воздушных судов в Красноярском крае необходимо кардинально пересмотреть сложившуюся систему организации местного и регионального сообщений. В этой связи в крае сейчас на рассмотрении находится концепция развития регионального авиатранспортного комплекса до 2030 года, целью которой являются минимизация бюджетной нагрузки предстоящей реновации флота и одновременно качественного улучшения доступности регионального сообщения.

Малая авиация Красноярского края испытала на себе все издержки новой экономики. Но не сдалась. Конечно, ситуация не может измениться в мгновение, надо поступательно, день изо дня, работать, двигаться вперед, топтаться на месте времени нет.

При этом надо понимать, что сохранить региональную авиацию, развивать ее можно только общими государственными усилиями, как со стороны Федерации, так и регионов. Для этого необходимо восстановить систему комплексного планирования отрасли, чтобы была единая цепочка: авиапредприятие, субъект, федерация. Исходя из этой целостной системы, необходимо формировать планы, и только тогда будут определенные эффекты при их реализации.

Логика этого вопроса совершенно проста – чтобы получить продукт, в него надо первоначально вложить, а затем получать прибыль. Таким образом, развивая транспортные коммуникации, мы получим значительный эффект в виде налогов, занятости населения и, в целом, более масштабное использование территории государства для социально экономической деятельности. //

Илья Коцеев

