



Региональная и местная авиация – быть или не быть

С распадом Советского Союза нелегкие времена настали и для отечественной гражданской авиации. Более двадцати лет практически не обновлялся парк малых и средних авиационных судов, закрывались аэропорты местных линий, сворачивали свою деятельность авиакомпании, занимающиеся местными перевозками. Многим специалистам, занятым в сфере региональной и местной авиации, пришлось искать себе новую работу. А миллионы людей, живущих вдали от областных центров, оказались предоставлены сами себе в плане свободного передвижения и, по сути, забыты государством.

Этой проблеме был посвящен «Круглый стол» на тему «Выполнение поручений В. Путина по формированию комплексной программы развития региональной и местной авиации в новой экономической ситуации», прошедший в рамках выездного заседания Общественного экспертного совета ОНФ по транспорту в Нижнем Новгороде.

Участниками форума стали чиновники, представители регионов, руководители авиакомпаний и конструкторских бюро, ректоры учебных заведений, занимающиеся подготовкой специалистов наземных служб и летного состава. Доклады, представленные вниманию слушателей, были насыщены цифрами, графиками и сравнениями. Кое-кто из выступавших пытался сгладить острые углы, делая акцент на процентном увеличении числа перевезенных пассажиров в сравнении с прошлыми годами. Но все положительные тенденции в развитии отечественной авиации касались больше международных перелетов и, в меньшей степени, межрегиональных. Что же касается положения дел в местной авиации, то пла-

чевное состояние отрасли заметно и неискушенному наблюдателю. Сидя в зале заседания и слушая очередную доклад, я вспомнил Омский аэропорт местных линий, который мне случайно довелось посетить несколько лет назад. В огромном здании аэровокзала ныне размещался рынок, пользующийся популярностью у местных жителей. И там, откуда раньше люди летали в районные центры и близлежащие регионы, теперь бойкие продавцы с успехом снабжали население колбасой и сметаной. А за забором аэропорта уныло ржавела пара разобранных вертолетов.

Подтверждением этих невеселых воспоминаний стал доклад генерального директора Ассоциации «Аэропорт» Виктора Горбачева, который поведал о печальном состоянии посадочных площадок и местных аэропортов страны. Среди прочего Виктор Иванович заметил, что совсем недавно закрыт аэропорт «Пески» в республике Карелия, а парк, обслуживающий предприятие (4 самолета АН-2 и 3 вертолета МИ-8) в ближайшее время будет распродан. Значит это, что жители республики, 80% территории кото-

рой составляют леса, остались без местного авиасообщения. Винить в случившемся республиканские власти язык не поворачивается – многие регионы рады бы развивать местные авиалинии, да средств нет. Частным авиакомпаниям не интересны убыточные региональные и местные перевозки. А государство оказывает поддержку в этой области далеко не всем.

Вот, например, в Приволжском Федеральном округе дела обстоят лучше – под непосредственным контролем Полпреда реализуется «пилотный» проект по комплексному развитию региональной и местной авиации при участии субъектов и с федеральной поддержкой. За два года действия этой программы число перевезенных пассажиров среди регионов округа выросло вдвое, открыты новые рейсы, субсидии предоставляются федеральным бюджетом и бюджетами регионов всем возрастным категориям пассажиров, оказывается государственная поддержка авиакомпаниям, участвующим в проекте. При всем этом трудности существуют и в Приволжье. По словам Сергея Калиновского – генерального директора авиакомпании «Оренбургье», задействованной в программе, – «Если средства из федерального бюджета поступают в полном объеме, то региональные власти задерживают выплаты, что создает определенные проблемы для организации». Компания, по мнению Сергея Вячеславовича, могла бы работать без убытка только при обнуленной ставке НДС, о необходимости введения которой давно говорит и большинство его коллег. Тормозят развитие отрасли и непомерно высокие ставки при приобретении самолетов импортного производства в лизинг.

Надо сказать, что приобретать зарубежные самолеты в условиях нестабильной экономической ситуации становится все накладнее. А самолеты собственного производства не выдерживают конкуренции. Сегодня наиболее остро ставится вопрос о разработке и выпуске новых моделей самолетов отечественного производства на 8-15 пассажирских мест и классом выше. Этой проблемой уже занимаются в ФГУП



«СибНИА имени С.А. Чаплыгина». Как отметил директор предприятия Владимир Барсук, на разработку данных моделей авиационных судов и подготовку документации уйдет от 3-х до 5-ти лет. А пока, изучив ситуацию на рынке и проанализировав варианты, Новосибирское КБ предложило провести ремоторизацию легендарного АН-2, заменив поршневые двигатели более надежными турбинно-винтовыми. Предложение было одобрено Министерством промышленности и торговли. Из существующих вариантов выбрали двигатель американского производства, была разработана новая моторама, позволяющая произвести замену агрегата, усовершенствованный самолет успешно прошел испытания. Все готово к комплексной ремоторизации существующего парка самолетов АН-2. Не хватает согласований между ведомствами и нескольких подписей.

А самым запоминающимся и эмоциональным стал, на мой взгляд, доклад Министра транспорта Красноярского края Сергея Еремина. После его выступления в зале прозвучали аплодисменты, что для мероприятий подобного рода – большая редкость. Слова министра были просты, касались людей и обобщали существующие проблемы:

– Красноярский край уникален – мы представляем по протяженности модель любого европейского государства с большим запасом. Красноярский край – вторая после Якутии территория. Площадь составляет 2,3 млн. квадратных километров. При этом о высокой плотности населения говорить не приходится. В Эвенкийском районе, например, на территории почти в 800 тысяч квадратных километров, проживает около 17 000 человек населения. На севере края находятся крупнейшие предприятия страны, приносящие до 30% ВВП страны. Ежегодно в федеральный бюджет мы приносим доход в 450 млрд. рублей.

Государство расселило там людей, это наша геополитическая составляющая. И как при этом не раз-

вивать местную авиацию? Учитывая расстояния, нам просто необходимо развивать внутрирегиональную и местную авиацию. Необходимо поддерживать предприятия, привлекать туда молодых специалистов. Силами региона здесь не справиться – на поддержку авиации местный бюджет и так тратит порядка миллиарда рублей в год. Необходим консолидированный подход, необходима федеральная поддержка. Любой отраслевик скажет, что надо развивать региональную и местную авиацию, но в Министерстве финансов и в Министерстве экономического развития эти предложения поддержки не найдут. Конечно, региональная авиация – это не бизнес и никогда не будет прибыльным делом. Но пока мы не научимся на государственном уровне считать общие эффекты, проблема не будет решена.

На совещании также затрагивались вопросы о неадекватных нормативных требованиях к коммуникациям аэропортов, которые затрудняют строительство новых объектов. Руководитель Федерального агентства воздушного транспорта Александр Нерадько затронул положительные моменты, касающиеся открытия новых взлетно-посадочных площадок и возросшего интереса к Гражданской Авиации молодых специалистов. Множество предложений, способных улучшить состояние дел в отрасли, было внесено участниками «Круглого стола». Высокую активность в этом проявил Президент международной ассоциации руководителей авиапредприятий (МАРАП) Николай Ивановский.

По итогам заседания председатель «Круглого стола» Виталий Ефимов предложил отправлять ему, как депутату Государственной Думы РФ, члену Центрального Штаба Общероссийского Народного Фронта и Президенту Союза транспортников России, конструктивные предложения по развитию региональной и местной авиации. Эти предложения будут рассмотрены на высшем уровне, и, судя по всему, решения не заставят себя долго ждать. //

