

дрение новых систем в Красноярском крае начнется с вертолетов, сообщил в ходе своего турне по городам Сибири и Дальнего Востока в ноябре глава Минтранса Игорь Левитин. Всего будет обновлено 25 вертолетов, на 19 из которых будет установлена система сближения с землей. А вот весь не вписывающийся в нормы самолетный парк подлежит полной замене, оснащение его дорогостоящим оборудованием признано нецелесообразным. При этом министр отметил, что процесс реновации решено проводить поэтапно, в связи социальной значимостью направлений, на которых работают старые самолеты. Вероятно, процесс вывода Ан-24 и Ту-134 с линий будет продлен до 2015 года.

Как полагает министр промышленности и энергетики Красноярского края Денис Пашков, в рамках заявленной программы для оптимизации полетов региону необходимо закупить до 2015 года около 20 воздушных судов вместительностью 10-30 и 40-55 кресел. Согласно расчетам властей, использование такого количества самолетов позволит увеличить пассажиропоток на местных линиях до 200 тыс. человек в год к 2015 году. Менее оживленные направления Минпромэнерго региона намерено закрыть воздушными судами малой вместимости. По оценкам Дениса Пашкова, для этого достаточно закупить 12 самолетов вместимостью 9 пассажиров. По пять на Таймыр и Эвенкию, еще два — в центральные районы Красноярского края. Предложенную краевым правительством программу на совещании в Минтрансе РФ, посвященном созданию красноярского центра региональной авиации, уже раскритиковал глава МЧС Сергей Шойгу. Он напомнил, что в 80-е годы только из Кызыла летало около 20 самолетов Ан-2 аналогичной вместимости. По его оценкам, для Красноярского края требуется от 30 до 50 судов типа Cessna. Для примера Сергей Шойгу привел Аляску, где на население в 70 тыс. человек приходится 1,2 тыс. судов малой авиации.

Частным региональным авиакомпаниям, на долю которых приходится большая часть (до 80%) всех внутренних перевозок, властями предложено изыскивать средства на закупку новых самолетов или модернизацию старых самостоятельно. По крайней мере, в красноярском минпромэнерго в ноябре не владели информацией о намерении федерального центра выделять какие-либо средства на закупку новых самолетов авиакомпаниям без государственного участия. Средства на это нужны немаленькие. Согласно оценкам красноярской «КатэАвиа», на дооснащение принадлежащих компании самолетов необходимыми системами потребуется почти 150 млн руб.

Эксперты полагают, что вложения в дооборудование старых самолетов никогда не окупятся. «Но это единственный бюджетный вариант, позволяющий сохранить транспортную доступность значительной части территории Сибири и восточных регионов страны. Он дает авиакомпаниям хоть какое-то время на закупку новых самолетов и подготовку летного персонала для работы с новыми машинами, скорее всего иностранного производства», — отмечает глава экспертного портала «Авиапорт» Олег Пантелеев. «На мой взгляд, в переоборудовании самолетов, которые были выпущены в 70-х годах, особой необходимости нет. Это не только мое мнение, но и других региональных перевозчиков. Но правила есть правила», — отмечает директор ООО «Авиакомпания „Томск-



ЕВГЕНИЙ КУРСОВ

ДЛЯ СИБИРСКИХ РЕГИОНОВ ИЗМЕНЕНИЕ ФЕДЕРАЛЬНЫХ АВИАЦИОННЫХ ПРАВИЛ ОБОРНЕТСЯ, ПО МНЕНИЮ УЧАСТНИКОВ РЫНКА, ТРАНСПОРТНОЙ ИЗОЛЯЦИЕЙ

авиа» — Виктор Марьенкин. По его оценкам, установка требуемого оборудования неизбежно выльется в повышение тарифов на региональных направлениях. «А как иначе, если стоимость переоборудования одного самолета порядка 10 млн руб.?» — замечает он.

Серьезной проблемой для приобретения новых воздушных судов, по словам господина Пашкова, является большая стоимость и отсутствие государственной поддержки при приобретении их в лизинг. «Решением данной проблемы будет являться принятие программы государственной поддержки обновления парка воздушных судов путем субсидирования лизинговых платежей или процентов за пользование заемными средствами», — считает Денис Пашков. Но пока такие механизмы только прорабатываются российским правительством.

Как полагает Олег Пантелеев, введение новых технических требований для самолетов регионального класса может привести к переделу рынка местных авиаперевозок. «Компания с большим парком старых самолетов не сможет конкурировать с новыми игроками, не имеющими такого балласта и работающими на новой технике зарубежного производства», — уверен эксперт. В качестве примера он привел авиакомпанию NordStar (принадлежит ОАО ГМК «Норильский никель»). — **Г**», которая в последние годы активно

осваивает рынок пассажирских перевозок Красноярского края.

Между правительством края и ГМК «Норильский никель» заключено соглашение о поэтапном приобретении современных воздушных судов российского и иностранного производства. Сейчас на внутренних линиях в регионе работает четыре самолета ATR-42-500. До конца 2012 года компания намерена серьезно нарастить свое присутствие на красноярском рынке авиационных перевозок, доведя парк воздушных судов до 11 единиц, заявил в своем выступлении на Международном Арктическом форуме руководитель Красноярского представительства ГМК «Норильский никель» Владимир Демидов. По его словам, в ноябре NordStar Airlines подписала контракт на поставку трех лайнеров ATR 42-600. До этого были заказаны два таких борта и оформлен опцион еще на две машины. Они обошлись компании в \$130 млн.

Но деньги не единственная проблема, которая может стать препятствием для обновления авиационного парка региональных авиакомпаний. «Отечественные авиастроители вряд ли смогут обеспечить такие объемы заказов. На смену Ан-2 и Ан-24 должны были прийти Ан-3 и Ан-140, но их масштабный серийный выпуск до сих пор не организован, и в такие короткие сроки сделать это невозможно. Поэтому авиакомпаниям придется закупать более дорогие зарубежные аналоги, выполнение заказов по кото-

рым также потребует длительного времени. К тому же для управления ими понадобится переучивать пилотов, а это дело не одного дня», — пояснил Олег Пантелеев. На смену выработавшим свой ресурс отечественным самолетам придут адаптированные для северных территорий американские «Дугласы», чешские Л-410 и франко-итальянские ATR 42.

Как полагает эксперт, это приведет к уходу с рынка значительного числа малых региональных авиакомпаний с дешевыми отечественными самолетами. И их место может остаться вакантным надолго. «Авиакомпании России на внутренних перевозках сгенерировали в прошлом году отрицательную рентабельность — почти минус 10%», — напоминает Олег Пантелеев. Развивались, по его словам, только те, которые получают возможность покрывать убытки от пассажироперевозок за счет перевозок международных, перевозки вертолетами, перевозки уникальных сверхтяжелых грузов или за счет дотаций со стороны местных властей или предприятий. Впрочем, по оценкам экспертов, возможное сокращение числа игроков на рынке авиаперевозок вряд ли скажется на стоимости билетов на внутренние рейсы. «Популярные направления займут другие игроки, а малоинтересные, на которых малые компании в основном и летали, просто на время останутся вакантными и осуществляться не будут», — полагает господин Пантелеев. ■

Как обеспечиваются региональные перевозки

в Красноярском крае

По информации красноярского министерства промышленности и энергетики, отвечающего за работу авиационной отрасли в регионе, авиация является единственным круглогодичным видом транспорта для более чем 200 населенных пунктов края. Пас-

сажирские перевозки на внутренних линиях осуществляют 18 самолетов Ан-24. Из них «КрасАвиа» эксплуатирует четыре самолета, «КатэАвиа» — 14 самолетов. Они обеспечивают регулярным транспортным сообщением 10 населенных пунктов, расположенных в труднодоступных северных районах края. Согласно данным «КатэАвиа», только аэро-

порты четырех из них сертифицированы для приема иностранных самолетов аналогичного типа вместимости, остальные могут принимать только Ан-24.

ЧАСТНЫМ РЕГИОНАЛЬНЫМ АВИАКОМПАНИЯМ, НА ДОЛЮ КОТОРЫХ ПРИХОДИТСЯ БОЛЬШАЯ ЧАСТЬ ВСЕХ ВНУТРЕННИХ ПЕРЕВОЗОК, ВЛАСТИ ПРЕДЛОЖИЛИ ИЗЫСКИВАТЬ СРЕДСТВА НА ЗАКУПКУ НОВЫХ САМОЛЕТОВ ИЛИ МОДЕРНИЗАЦИЮ СТАРЫХ САМОСТОЯТЕЛЬНО

