

Опубликовано 25 июня, 2019 - 00:01

Недостаток финансирования приводит к износу оборудования и закрытию небольших воздушных гаваней



Отсталость в оснащении аэропортов, не имеющих федерального статуса, становится угрозой безопасности полетов. Износ инфраструктуры достигает 80%, на модернизацию не хватает 70–75 млрд рублей ежегодно. Такие данные приводятся в докладе ассоциации «Аэропорт» в Совет Федерации. С 1991 года количество населенных пунктов, связанных авиасообщением, снизилось втрое. Крупнейшие инвесторы не готовы вкладывать в небольшие аэропорты и аэродромы с пассажиропотоком до 500 тыс. человек в год, а у государства не хватает денег на поддержание инфраструктуры по всей стране, отмечают эксперты. В Росавиации признали дефицит госфинансирования, но не смогли оценить объективность цифр ассоциации.

## Дефицит финансов

Не имеющим федерального статуса российским аэропортам ежегодно, начиная с 2000-го, не хватает финансирования на сумму 70–75 млрд рублей для того, чтобы они отвечали всем нормам и требованиям, включая показатели по безопасности полетов. Такие данные приводятся в докладе ассоциации «Аэропорт» гражданской авиации (ГА), который будет представлен в Совете Федерации на этой неделе. С документом ознакомились «Известия». Износ основных фондов воздушных гаваней достигает 80%, средний уровень обеспечения производственными зданиями и сооружениями не превышает 60%.

Например, работающие сегодня малые аэропорты зачастую не отвечают современным нормам безопасности, пояснил «Известиям» глава Ассоциации «Аэропорт» гражданской авиации Виктор Горбачев.

-- К примеру, использование старых уборочных машин может негативно сказаться на качестве взлетно-посадочной полосы зимой, а неисправный топливозаправщик -- задержать вылет самолета. И это касается практически всего аэропортового оборудования, -- пояснил он.

В документе отмечается, что, с одной стороны, ежегодные госинвестиции на развитие аэродромной сети выросли за последние пять лет с 20 до 40 млрд рублей, создано семь федеральных казенных предприятий, обеспечивающих развитие 81 аэропорта местных воздушных линий. Но с другой стороны, общее количество аэропортов в регионах в стране уменьшилось за 26 лет с 1450 до 226, говорится в докладе.

В результате без работы оказались 60 тыс. специалистов, местное население «осталось без средств передвижения», а уничтожение значительной части наземной инфраструктуры негативно отразилось на обеспечении безопасности полетов. С 1991 года, по данным ассоциации, в России количество городов и других населенных пунктов, связанных авиасообщением, снизилось втрое (с 2200 до 800), а число перевезенных пассажиров -- в 15 раз.

Большинство аэропортов регионального и местного значения «пребывают либо в критическом состоянии, либо в стадии прекращения деятельности», говорится в документе. Особенно остро

эта проблема стоит в районах Дальнего Востока, Сибири и Крайнего Севера.

В Минтрансе переадресовали вопросы «Известий» в Росавиацию. Там признали дефицит госфинансирования инфраструктуры аэропортов в регионах, но не смогли оценить объективность цифр, которые приводит ассоциация «Аэропорт» ГА. Чтобы сформировать объективную картину, необходимо знать, данные каких аэропортов рассматривались экспертами ассоциации в расчетах, пояснили в Росавиации.

#### Линия закрыта

Виктор Горбачев подтвердил «Известиям» актуальность цифр из доклада. Частота полетов в некоторые воздушные гавани местных линий составляет от одного в день до одного в неделю, рассказал он. Наибольшую тревогу вызывают именно аэропорты с малой интенсивностью полетов, то есть с объемом перевозок менее 50 тыс. пассажиров в год, добавил он. Многие из них на грани закрытия.

В Якутии и Магаданской области, по прогнозам ассоциации, в ближайшие три-четыре года могут закрыться 25 из 31 воздушной гавани, входящей в объединение «Аэропорты Севера». Они имеют только грунтовые взлетно-посадочные полосы, поэтому в осенне-весенний период фактически не могут эксплуатироваться. При этом такие малые аэропорты, по мнению Виктора Горбачева, имеют стратегическое значение для региона, в том числе для вывоза людей, работающих вахтовым методом.

Несколько лет назад администрация Карелии фактически ликвидировала аэропорт Пески в Петрозаводске.

-- В его состав входили семь аэродромов, поэтому местные воздушные перевозки фактически прекратились. То есть добраться из населенных пунктов Пудож, Сегежа, Калевала и других в Петрозаводск самолетом Ан-2 или вертолетом Ми-8, как раньше, теперь невозможно, -- пояснил он.

Для решения проблем ассоциация подготовила предложения, которые будут обнародованы 27 июня в Совете Федерации на парламентских слушаниях. Упростить процесс сертификации аэродромов, устранить избыточные требования по обеспечению транспортной безопасности для местных и региональных аэропортов, позволить Росавиации оперативно в течение года перераспределять средства по заявкам воздушных гаваней, отменить льготы по НДС на аэропортовые услуги для российских авиакомпаний -- это лишь часть из них. Есть в этом списке и весьма радикальные инициативы -- например, освободить небольшие аэропорты (прежде всего, с объемом перевозок менее 50 тыс. пассажиров в год) от всех федеральных и местных налогов.

#### Время сильных

Необходимо активнее распространять государственно-частное партнерство в форме концессий и эффективнее распределять государственные деньги, которые в основном идут на развитие Московского авиаузла (МАУ), считает Виктор Горбачев.

В МАУ осталось не так много проектов, за которые платит бюджет, -- строительство двух ВПП (в Шереметьево и Домодедово) и некоторые работы по перронам, возразил в разговоре с «Известиями» исполнительный директор «Авиапорта» Олег Пантелеев. В дальнейшем расходы на поддержание и развитие аэродромов в крупнейших воздушных гаванях страны, по его мнению, будут лежать на их операторах.

Развитие сети аэропортов с потоком менее 500 тыс. пассажиров в год, по мнению руководителя InfraONE Research Александры Галактионовой, возможно только за счет дотаций. Эти воздушные гавани, как правило, уже убыточны либо работают в ноль.

В последние десятилетия частные инвесторы охотно вкладывали средства в аэропорты, обслуживающие от 1 млн человек ежегодно, отметила она. Но сейчас практически все крупные авиаузлы уже распределены среди ведущих авиахолдингов — «Новпорт» Романа Троценко, «Аэропорты регионов» Виктора Вексельберга или «Базэл Аэро» (структура «Базового элемента», крупнейшим акционером которого является Олег Дерипаска). В холдингах на вопросы «Известий» на момент публикации не ответили.

-- Развитие перевозок в обход Москвы важно, но касается в основном крупных воздушных гаваней региональных столиц. У государства нет средств на развитие сети малых аэропортов и аэродромов по всей стране, -- уверена Александра Галактионова.

Заслуженный пилот России, бывший летный директор «Внуковских авиалиний» Юрий Сытник сказал «Известиям», что рассматривать развитие малых аэропортов можно только в контексте региональной авиации. А ее в России, по мнению эксперта, создать так и не удалось. В стране фактически нет и серийной авиатехники, которая позволяла бы садиться на аэродромы с короткими грунтовыми взлетно-посадочными полосами, а также достаточного количества учебных центров для пилотов, считает эксперт.

По словам Олега Пантелеева, в дальневосточных регионах и в Сибири воздушный транспорт «остается единственным доступным видом круглогодичного сообщения» как для малых поселков, так и для крупных городов. Если государство не найдет на него денег, бремя сохранения наземной инфраструктуры для авиации регионального и местного значения ляжет на субъекты, а также крупный частный бизнес -- холдинги нефтегазового сектора, золотодобытчиков и прочих.

Автор

Александр Волобуев

Автор фотографии

Известия

Источник

<https://iz.ru/892210/aleksandr-volobuev/ne-v-dengakh-shassi-malye-aeroporty-sochli-nebezopasnymi>

---

**Source URL:** <http://vspro.info/article/ne-v-dengakh-shassi-malye-aeroporty-sochli-nebezopasnymi>