

# Тимур Сагдеев: «Внутренние региональные рейсы должны поддерживаться и развиваться государством»

Говорить о развитии малой авиации последние 20 лет было не скромно. В какой-то момент нашей новейшей истории вдруг стало считаться, что воздушное сообщение – это роскошь, доступная только богатым.

Как эта тема оказалась в центре внимания органов власти и почему у жителей отдаленных территорий нашей области вновь появилась надежда чувствовать себя полноправными жителями региона шла речь во время рабочей поездки в Нижнеудинский район депутата Законодательного Собрания Иркутской области от избирательного округа № 12 Тимура Ринатовича Сагдеева, министра жилищной политики и энергетики области Евгения Васильевича Селедцова, мэра Нижнеудинского района Сергея Михайловича Худоногова и его первого заместителя, в прошлом летчика Сергея Иннокентьевича Куклина.

## Тимур Ринатович, как и почему в последнее время актуализировалась тема развития малой авиации?

Во времена СССР малая авиация развивалась параллельно с «большой». Преимущественно малые самолёты находились у ДОСААФ (лёгкий транспортный Ан-2, учебно-тренировочные Як-18, Як-52, Як-50 и др.), немало машин находилось и в ведении «Аэрофлота», лесопожарной охраны, сельскохозяйственной и санитарной авиации. Стратегия развития авиации общего назначения чётко обозначалась, промышленность поставляла новые модели, сертификация летательных аппаратов и лётного состава осуществлялись централизованно, а технический персонал обучался в профильных учебных заведениях. К середине 1980-х годов самолёты советской малой авиации выполняли до 1 млн рейсов в год, перевозя за этот срок почти 10 млн пассажиров. С 1993 года объём таких перевозок сократился в 50 раз.

На данный момент мы с сожалением фиксируем, что количество внутренних авиaperевозок постоянно падает, особенно если сравнивать их с магистральными российскими направлениями и международными рейсами.



Из-за неразвитости системы межрегионального авиасообщения зачастую бывают ситуации, когда человеку приходится летать через Москву, чтобы попасть в город, который находится в нескольких сотнях километров. Ту же самую картину мы наблюдаем и в случае с авиасообщением внутри региона, только здесь в «роли Москвы» выступает областной центр.

## А когда проблема оказалась в центре внимания органов власти?

Тему развития малой авиации ввели в центр общественного внимания осенью прошлого года первые лица государства Владимир Путин и Дмитрий Медведев. Тогда начали прорабатываться многие вопросы выведения патовой ситуации в авиационной сфере на новый уровень. Была уточнена подпрограмма «Гражданская авиация» в федеральной целевой программе «Развитие транспортной системы России (2010-2015 годы)», но время требует ускорения темпов и более радикальных мер. В сентябре этого года во время проведения выездного заседания госкомиссии по вопросам социально-экономического развития Дальнего Востока, Бурятии, Забайкальского края и Иркутской области, одной из ведущих тем становится обсуждение организации региональных перевозок. Дмитрий Медведев тогда отметил, что эта тема очень сложная для масштабов страны. «Нужны серьезные программы, иначе начнет распадаться ткань государственная», — сообщил премьер, поручив Минэкономразвития и Минпромторгу проанализировать тему развития малой региональной авиации. -

Безусловно, состояние малой авиации в Сибири, да и в России в целом вызывает серьезные опасения. Для нашей Иркутской области и всего Байкальского региона в социально-экономическом аспекте малая авиация очень важна, но в этой отрасли есть несколько серьезных проблем, например, материальная база, кадры и инфраструктура - состояние аэродромов и площадок для посадки. И если в центральной России еще можно

пережить отсутствие региональных перевозок, то в Якутии, на Дальнем Востоке, и, конечно, у нас в Сибири без малой авиации не прожить. У нас есть районы, где другого транспорта иногда и нет.

В нашей Иркутской области малая авиация сохранена лишь в нескольких районах. Страдают от этого и конкретные жители наших отдаленных территорий и перспективы экономического развития области. Мы упускаем возможности освоения и развития труднодоступных населенных пунктов, привлечения инвесторов и, конечно, современного туристического развития Байкальских территорий. Для решения этих проблем необходима четкая позиция органов государственной власти и выделение дотаций на поддержку и развитие малой авиации.

**Евгений Васильевич, мы неоднократно слышали в выступлениях Сергея Владимировича его отношение к развитию авиации в области. Расскажите поконкретнее о планах и предпринимаемых шагах в этой сфере?**

Планы по возрождению региональной авиации в Иркутской области губернатор Сергей Ероценко обозначил и последовательно реализует с момента вступления в должность. Губернатором задействуется для решения этих вопросов и профильное Министерство транспорта РФ, и Правительство Российской Федерации, а также исполнительные органы Сибирского федерального округа. Как верно отметил Тимур Ринатович, внимание к данному вопросу находится на самом высоком уровне. Так, 07 августа 2012 года в г. Новосибирске под руководством Председателя Правительства РФ Медведева Д.А. прошло совещание, на котором рассматривались предложения Иркутской области по возрождению внутрирегиональных авиаперевозок. 04.10.2012 года главами трех субъектов Сибирского федерального округа: Иркутской области, Республики Бурятия и Забайкальского края подписано совместное обращение к Министру транспорта РФ Соколову М.Ю. о создании федерального казенного предприятия «Аэропорты Восточной Сибири», которое должно объединить аэропорты наших регионов. Это позволит решать остро стоящие вопросы по реконструкции взлетно-посадочных полос, рулежных дорожек, мест стоянок воздушных судов и объектов аэропортовой инфраструктуры в социально значимых аэропортах с малой интенсивностью полетов указанных регионов, а также это позволит предотвратить выбытие этих аэропортов из состава национальной аэропортовой сети и снизить затраты бюджетов регионов на их содержание и развитие.

Правительством Иркутской области уже предложены ряд конкретных шагов в этом направлении, в том числе и по аэропорту г. Нижнеудинска, который один из трех (еще Киренск и Ербогачен) имеет в своем составе в федеральной собственности не только взлетно-посадочную полосу, но и аэровокзальный комплекс. Учитывая это, мы предлагаем сделать их опорными для реализации первого этапа создания ФКП «Аэропорты Восточной Сибири». Об этом я докладывал на заседании Окружной рабочей группы по реализации мер, направленных на развитие межрегиональных, региональных и местных авиаперевозок на территории Сибири при Ассоциации «Сибирское соглашение», прошедшим 10 октября 2012 года в г. Новосибирске.

Кроме того, после обсуждения с депутатами Законодательного Собрания области, приступили к модернизации парка региональных воздушных судов, который предполагает получение в 2012 году трех самолетов Ан-148-100Е – среднемагистрального самолета российского производства на 75-80 посадочных мест, крейсерской скоростью до 800 кмч, дальностью полета до 5 тыс. км. и высокой неприхотливостью к взлетно-посадочным полосам. Мы считаем, что за этим самолетом будущее местной авиации, поэтому в проектах поставка в Иркутскую область в 2012-2013 годах пяти этих воздушных судов и опцион на еще пять с поставкой в 2014 году. Осуществляться проект будет через предоставление субсидий на возмещение части затрат на уплату авансовых и лизинговых платежей за воздушные суда. Предпринимаются шаги уже до создания ФКП «Аэропорты Восточной Сибири» возродить регулярное сообщение из г. Железногорска в Братск и далее стыковочным рейсом на Иркутск, а также прорабатываем подобную возможность связи г. Нижнеудинска через Братск вертолетом Ми-8 и далее таким же стыковочным рейсом с Иркутском.

**Сергей Михайлович, Вы тоже считаете, что внутренние авиаперевозки должны поддерживаться государством? Ведь принято считать, что это отдельный и довольно успешный сектор рыночной экономики?**

- Важно понимать, что нельзя оставить малую авиацию только на самокупаемости. Авиакомпаниям сегодня экономически не выгодно осуществлять внутренние региональные рейсы. И для того, чтобы их заинтересовать, государству важно продумать конкретные шаги на каждом уровне власти. Для сохранения малой авиации необходимы дотации, снижение налогов и другие стимулирующие отрасль государственные рычаги. Нужен федеральный закон, нужна государственная программа, целевые региональные программы и конкретные мероприятия на уровне муниципалитетов. Важно, чтобы жители муниципалитетов, органы местного самоуправления брали на себя расходы и обязанности по восстановлению посадочных площадок и

аэропортов.

**Сергей Иннокентьевич, Вы как человек имеющий в недавнем прошлом прямое отношение к малой авиации, как оцениваете готовность нашего авиапарка к выполнению внутренних воздушных перевозок?**

- К сожалению, низко. И создание нормального авиапарка одна из основных задач для развития региональной малой авиации. Вертолеты, готовые к безопасным полетам, у нас еще есть, а вот самолетов, которые можно было бы рентабельно использовать на малых трассах, до тысячи километров, практически нет. Ресурс старых судов кончается, а новых, к сожалению, наша промышленность не выпускает. Более того, отечественные самолеты очень неэкономичны, себестоимость топлива в билете - 40 - 50%, естественно, они не оправдывают себя. Цена билета растет, и пассажир не очень-то может себе позволить перелеты. Многие авиакомпании закупают за рубежом самолеты вместимостью 30 - 50 кресел.

При этом обновление авиапарка регионов Сибири невозможно произвести без государственной поддержки. И поступать здесь можно как в свое время обновляли парк сельскохозяйственных машин – снижение пошлин, лизинги, и, конечно, возобновление своего авиапроизводства.

Еще один возможный шаг для облегчения участи малой авиации – важно принять политическое решение об удешевлении топлива для нее.

**Не так давно аэропорты работали во многих населенных пунктах области. Самолеты летали в Нижнеудинск, Усть-Уду, Тайшет, Усть-Илимск, Железнодорожск. У меня вопрос к Евгению Васильевичу, готовы ли сегодня наши города к возобновлению авиационного сообщения?**

- К сожалению, большинство малых аэропортов пришли в упадок. Все малые аэропорты убыточны. Межрегиональных и международных рейсов нет, только социально значимые перевозки - почта, продукты, люди. Ведь в 20% территорий Приангарья нет иного транспорта, кроме авиации. Если летом или зимой есть какие-то альтернативные пути, то в осеннюю или весеннюю распутицу ничем другим добраться туда нельзя. Мы просто обязаны сегодня мобилизоваться, чтобы содержать эти аэропорты, как бы это ни было убыточно. А ведь нельзя упустить из виду и требования безопасности: нужно специальное оборудование, которое обеспечивает и безопасность перелетов, и спасательные работы. Это дорого. Маленькие порты просто не могут окупать все расходы, тем более, что количество полетов ограничено по максимуму. В этих условиях мы просто обязаны взять “под свое крыло” все маленькие аэропорты и создать государственное казенное предприятие, несущее ответственность за безопасное и доступное передвижение по области. Такой опыт уже есть и в Красноярском крае, Хакасии, в Якутии. В Амурской области тоже не так давно решили создать казенное предприятие “Аэропорты Приамурья”, куда войдут посадочные площадки малой авиации. Нам важно взять лучший опыт на вооружение, тем более что такой шаг позволяет претендовать на федеральное финансирование.

**Тимур Ринатович, почему обсуждаемая сегодня тема стала интересной Вам?**

Безусловно, первый посыл – интересы моих избирателей из труднодоступных районов Тофаларии. Но эта тема мне интересна еще и потому, что в ней переплетается много взаимосвязанных факторов. Это и возможность поднятия на новый, в том числе международный, уровень многих экономических и социальных проектов Иркутской области. Более того, мы наблюдаем, рост интереса к внутреннему туризму и межрегиональному общению, а значит, задача развития малой авиации касается каждого из нас.

**Источник: пресс-служба Законодательного Собрания Иркутской области.**

Автор: Артур Скальский © Babr24.com ПОЛИТИКА, ИРКУТСК 👁 12315 24.10.2012, 10:09 🔄 1565

URL: <https://babr24.com/?ADE=109412> Bytes: 12269 / 12106 Версия для печати

👍 [Порекомендовать текст](#)

Поделиться в соцсетях:

Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:

- Телеграм

- ВКонтакте

- Вайбер

- *Одноклассники*

Связаться с редакцией Бабра в Иркутской области:  
[irkbabr24@gmail.com](mailto:irkbabr24@gmail.com)

Автор текста: **Артур  
Скальский.**

#### НАПИСАТЬ ГЛАВРЕДУ:

Телеграм: [@babr24\\_link\\_bot](https://t.me/babr24_link_bot)  
Эл.почта: [newsbabr@gmail.com](mailto:newsbabr@gmail.com)

#### ЗАКАЗАТЬ РАССЛЕДОВАНИЕ:

эл.почта: [bratska.net.net@gmail.com](mailto:bratska.net.net@gmail.com)

#### КОНТАКТЫ

Бурятия и Монголия: Станислав Цырь  
Телеграм: [@bur24\\_link\\_bot](https://t.me/bur24_link_bot)  
эл.почта: [bur.babr@gmail.com](mailto:bur.babr@gmail.com)

Иркутск: Анастасия Суворова  
Телеграм: [@irk24\\_link\\_bot](https://t.me/irk24_link_bot)  
эл.почта: [irkbabr24@gmail.com](mailto:irkbabr24@gmail.com)

Красноярск: Ирина Манская  
Телеграм: [@kras24\\_link\\_bot](https://t.me/kras24_link_bot)  
эл.почта: [krasyar.babr@gmail.com](mailto:krasyar.babr@gmail.com)

Новосибирск: Алина Обская  
Телеграм: [@nsk24\\_link\\_bot](https://t.me/nsk24_link_bot)  
эл.почта: [nsk.babr@gmail.com](mailto:nsk.babr@gmail.com)

Томск: Николай Ушайкин  
Телеграм: [@tomsk24\\_link\\_bot](https://t.me/tomsk24_link_bot)  
эл.почта: [tomsk.babr@gmail.com](mailto:tomsk.babr@gmail.com)

[Прислать свою новость](#)

#### ЗАКАЗАТЬ РАЗМЕЩЕНИЕ:

Рекламная группа "Экватор"  
Телеграм: [@babrobot\\_bot](https://t.me/babrobot_bot)  
эл.почта: [equatoria@gmail.com](mailto:equatoria@gmail.com)

#### СТРАТЕГИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО:

эл.почта: [babrmarket@gmail.com](mailto:babrmarket@gmail.com)

[Подробнее о размещении](#)

[Отказ от ответственности](#)

[Правила перепечаток](#)

[Соглашение о франчайзинге](#)

[Что такое Бабр24](#)

[Вакансии](#)

[Статистика сайта](#)

[Архив](#)

[Календарь](#)

[Зеркала сайта](#)