

У нас театр абсурда в обеспечении аэропортовой деятельности: интервью экс-замминистра гражданской авиации СССР

11 мая в Росавиации состоялось совещание, на котором обсуждалась Концепция развития аэродромной (аэропортовой) сети гражданской авиации России в 2008-2020 гг. Итоги совещания прокомментировал президент Фонда развития инфраструктуры воздушного транспорта "Партнер Гражданской авиации", бывший заместитель министра гражданской авиации, заслуженный пилот СССР Олег Смирнов.

Как вы оцениваете текущую ситуацию в авиационной отрасли?

Гражданская авиация - важная составляющая экономики. В стране, где 10 часовых поясов, невозможно жить без авиации. Я не понимаю, как власти позволили развалить отрасль, которая могла бы играть значительно большую роль в экономике России. В советское время в РФ было 1300 аэропортов. Остался 351. А ведь от Урала до Дальнего Востока единственная транспортная ниточка - это Транссиб. А всё, что севернее - только авиация, там нет ни железных, ни автодорог.

Второй вопрос - это национальная безопасность. В Сибири и на Севере аэродромы были градо- и поселкообразующими предприятиями. Аэропорт закрывается и через месяц-другой деградирует поселок, уезжают люди. Страдает демография. А наши южные соседи потирают руки: "Вы все правильно делаете, обнажайте Сибирь, закрывайте аэропорты, настанет наш черед." Между прочим, Франция, Германия и Польша имеют сопоставимое с Россией число аэропортов, при том, что у них развита система автомобильных и железных дорог. Просто они заботятся о национальной безопасности.

Третье - социальная сфера. В закрытых аэропортах трудились тысячи людей. Все они остались без работы. Кроме того, в оставшихся аэропортах на 80 % изношены полосы, аэропортовское оборудование, сигнальные системы и т.п. Все эти факторы не могли не привлечь внимание власти.

Какие меры принимаются для исправления ситуации?

Первое - готовится постановление правительства о передаче ряда аэропортов местным органам власти. Ведь сейчас аэродромы внесены в списки предприятий, не подлежащих приватизации. Государство классическим образом выступает в роли собаки на сене, не отдавая аэродромы в частные руки и не развивая их самостоятельно. А если ты владеешь имуществом, ты должен иметь деньги, чтобы содержать это имущество.

Второе - концепция создания 12 аэропортов федерального значения. К ней, правда, есть претензия - мы обсуждаем развитие аэропортов, но забыли создать концепцию развития отрасли в целом. По-хорошему, сперва надо создать концепцию развития гражданской авиации, а уже следующим шагом - концепции развития аэропортов, аэропортовой инфраструктуры, энергетики и т.п. Как же делать концепцию развития аэропортов, если мы не знаем, какие самолеты будут в них летать? Одно дело - если Ил-96, а совсем другое - Суперджет-100. Тем не менее, этот шаг очень полезный и нужный.

Расскажите о прошедшем 11 мая совещании в Росавиации.

На одной из авиационных конференций появились жалобы, что в недрах министерства разрабатывается некая концепция, которая не согласовывается с профессионалами отрасли и губернаторами заинтересованных регионов. Я обратился в Минтранс и Росавиацию, они пошли навстречу и 11 мая прошло совещание, на котором присутствовали руководители как крупнейших, так и региональных и местных аэропортов. На нем глава Росавиации Евгений Бачурин впервые представил эту концепцию.

В выступлениях профессионалов прозвучала критика и серьезные дополнения. Результатом стало предложение профессионалам представить свои предложения в трехдневный срок. Вчера, 14 мая, все

соответствующие документы ушли. Если чиновники не выкинут какой-нибудь "фортель", то работа пойдет.

Что касается сути концепции - не стоит заикливаться на цифре 12. Это всего лишь проект. Экономисты считают, что нужно столько, профессионалы в области авиации имеют мнение, что цифра должна быть несколько больше. В целом все согласны, что нам необходим блок крупных узловых аэропортов, а остальные будут межрегиональными и местными.

Сегодня у нас театр абсурда в юридическом обеспечении аэропортовой деятельности. 40% правового поля гражданской авиации не прикрыто - мы вынуждены пользоваться документами 70-х годов. Это цифры Минтранса, который, кстати, обязан развивать законодательную базу.

А сейчас деятельность всех аэропортов регулируются одним и тем же документом. Требования к условному "аэропорту Пупкино" и Шереметьево одинаковы, в том числе и по безопасности. Но если маленький аэропорт приобретет то же оборудование, что и крупный, он разорится в тот же день.

Чтобы не класть непомерные расходы на аэропорты, где 2 рейса в сутки, надо юридически отрегулировать их статус. И тогда появится ясность по бюджетному финансированию.

Какое, на ваш взгляд, будущее у наших аэропортов?

Во-первых, не следует гоняться за модой и создавать сверхкрупные аэропорты для пересадок - хабы. Они актуальны в США, где перевозят 800 миллионов пассажиров в год. Аэропорт Хитроу является хабом - им пользуются 60 млн. пассажиров в год. Франкфурт - тоже хаб. У нас же по всей стране за 2006 год перевезено всего 38 млн. пассажиров. Хаб приказом министра не создашь. Он может появиться там, где готовы не столько аэропорт, сколько авиакомпании. Нужно составить такое расписание и такие слоты, чтобы пассажир из хаба мог за 45 минут улететь в любую точку мира. Для этого нужна бешеная частота - скажем, из Новосибирска в Москву должно летать не 2-3 рейса, как сейчас, а 20-30. Хаб требует развитой сети малых аэропортов, а у нас в прошлом году закрыли еще 6 аэропортов. Где возьмутся пассажиры - пешком придут? Так что хаб - это для нас неактуально.

Надо работать над узловыми аэропортами, которыми являются Шереметьево, Домодедово, Внуково, Кольцово и некоторые другие. Их надо поддерживать.

Сейчас много спорят, каким должен быть аэропорт - государственным, частным, государственно-частным. Поскольку наивысшим критерием истины является практика, давайте посмотрим на московские аэропорты.

Домодедово - 100% в управлении частного капитала. Во Внуково основной владелец - город Москва, но есть и частный капитал. Шереметьево - 100% госкапитал. Результат - за последние 5 лет Шереметьево, на мой взгляд, все больше деградирует - грязь, постоянно ждешь то трапа, то автобуса. Внуково - лежал вверх лапками до тех пор, пока не пошло партнерство города и частного капитала. Домодедово сейчас лучший аэропорт страны за счет грамотного менеджмента.

Таким образом, там, где есть частный капитал, аэропорт работает более эффективно. Разумеется, не следует полностью отказываться от госрегулирования - об этом свидетельствует опыт европейских стран.

Мы будем продолжать отслеживать концепцию развития аэропортовой сети и содействовать в переходе к ее цивилизованному развитию. Главное сейчас - это прекратить разрушение сети и сделать наши аэропорты конкурентоспособными по сравнению с западными.

Автор: Артур Скальский © Regnum.ru СТРАНА, РОССИЯ 👁 2581 16.05.2007, 13:24 📌 122

URL: <https://babr24.com/?ADE=37782> Bytes: 6752 / 6724 [Версия для печати](#)

 [Порекомендовать текст](#)

Поделиться в соцсетях:

Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:

- [Телеграм](#)

- [ВКонтакте](#)

Связаться с редакцией Бабра:

newsbabr@gmail.com

НАПИСАТЬ ГЛАВРЕДУ:

Телеграм: @babr24_link_bot
Эл.почта: newsbabr@gmail.com

ЗАКАЗАТЬ РАССЛЕДОВАНИЕ:

эл.почта: bratska.net.net@gmail.com

КОНТАКТЫ

Бурятия и Монголия: Станислав Цырь
Телеграм: @bur24_link_bot
эл.почта: bur.babr@gmail.com

Иркутск: Анастасия Суворова
Телеграм: @irk24_link_bot
эл.почта: irkbabr24@gmail.com

Красноярск: Ирина Манская
Телеграм: @kras24_link_bot
эл.почта: krasyar.babr@gmail.com

Новосибирск: Алина Обская
Телеграм: @nsk24_link_bot
эл.почта: nsk.babr@gmail.com

Томск: Николай Ушайкин
Телеграм: @tomsk24_link_bot
эл.почта: tomsk.babr@gmail.com

[Прислать свою новость](#)

ЗАКАЗАТЬ РАЗМЕЩЕНИЕ:

Рекламная группа "Экватор"
Телеграм: @babrobot_bot
эл.почта: equatoria@gmail.com

СТРАТЕГИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО:

эл.почта: babrmarket@gmail.com

[Подробнее о размещении](#)

[Отказ от ответственности](#)

[Правила перепечаток](#)

[Соглашение о франчайзинге](#)

[Что такое Бабр24](#)

[Вакансии](#)

[Статистика сайта](#)

[Архив](#)

[Календарь](#)

[Зеркала сайта](#)