Автор: Екатерина Арбузова, Наталья Гаврилова © "Конкурент" приложение к ВСП ЭКОНОМИКА, 1976
18.08.2008, 18:02 263

Разрешение на посадку

Администрация Иркутской области совместно с «Интеравиа» намерена создать компанию для внутренних перевозок.

В Иркутской области появится новый региональный авиаперевозчик. Партнёром обладминистрации по созданию компании станет ООО «Интеравиа». Предполагается, что новый перевозчик будет базироваться в Иркутске и ему будут переданы в эксплуатацию малые аэропорты региона. Эксперты «Конкурента» положительно оценивают инициативу властей и не исключают, что с появлением нового игрока несколько снизятся тарифы на местные перелёты. Впрочем, отмечают аналитики, остаётся непонятным механизм реализации проекта: «Интеравиа» пока не располагает ни требуемым парком воздушных судов, ни опытом работы в сфере региональных перевозок.

В среду временно исполняющий обязанности губернатора Игорь Есиповский сообщил о намерениях обладминистрации совместно с «Интеравиа» создать компанию для перевозок внутри региона. Власти намерены войти в её уставный капитал и получить как минимум блокирующий пакет акций, «чтобы область могла участвовать в решениях компании». Свой вклад администрация собирается внести недвижимостью, в том числе земельными участками, и налоговыми льготами. Компания будет зарегистрирована и базироваться в Иркутске. По словам Есиповского, на создание регионального перевозчика уже «дал «добро» Левитин (министр транспорта Игорь Левитин. – «Конкурент») и обещал помочь». Врио не исключает, что партнёрами Иркутской области в этом проекте могут стать Республика Бурятия, Красноярский край и Читинская область. «Мы недавно обсуждали этот вопрос с губернаторами Наговициным, Гениатулиным и Хлопониным, и они готовы участвовать в этом проекте», – сказал он.

Новому перевозчику планируется передать в эксплуатацию малые аэродромы Иркутской области. По данным на июль 2008 года, в регионе расположены девять аэропортов. Два из них федерального значения – в Иркутске и Братске, семь – регионального. Они находятся в Киренске, Бодайбо, Маме, Ербагачёне, Казачинске, Усть-Куте и Нижнеудинске. Почти все эти аэропорты обеспечивают население севера единственным круглогодичным видом транспорта. Лидером по количеству обслуживаемых пассажиров – 60 тыс. человек в год – является аэропорт в Киренске. По информации руководителя Восточно-Сибирского филиала ОУВТ Росавиации Николая Давыдова, практически все аэродромы требуют ремонта взлётно-посадочных полос, а, например, в Бодайбо строительство ВПП вообще так и не было завершено. Согласно Концепции развития аэродромной сети РФ на период до 2020 года, региональные аэропорты будут полностью переданы в областную собственность либо выставлены на продажу. Как заявил Игорь Левитин, федералы готовы довести до нормативов ВПП на этих объектах. Министр посоветовал области определиться до начала сентября, возьмёт ли она на баланс аэропорты. «Решения ещё не приняты, но во время посещения районов области я внимательно изучаю аэропортовую составляющую и смотрю, как можно использовать её в качестве центра бизнеса, – сказал Есиповский. – Для этого нужна авиакомпания, которая будет эксплуатировать региональные аэропорты не так, как делается это сейчас в некоторых районах – потребительски, с наплевательским отношением».

Эксперты уверены, что создание конкурирующей авиакомпании актуально и позитивно для Иркутской области. По мнению главы аналитической службы агентства «Авиапорт» Олега Пантелеева, региональный перевозчик, который будет базироваться в Иркутске, вряд ли повысит шансы Иркутского аэропорта на вхождение в число крупных авиатранспортных узлов – хабов, хотя в целом появление новой компании пойдёт региону на пользу. «Лишней она точно не будет, особенно для потребителей. Вероятно, появление нового игрока должно сказаться на тарифах», – предположил директор консалтинговой компании «Infomost» Борис Рыбак. Впрочем, по мнению директора аналитического департамента компании «Ингосстрах Инвестиции» Евгения Шаго, маловероятно, что произойдёт существенное снижение тарифов за счёт повышения конкуренции. «Региональные перевозки заведомо убыточны, причём это типично для всей мировой авиации. Компания будет просто вынуждена держать высокие цены, чтобы быть рентабельной», – утверждает он.

Единственное, что ставят под сомнение аналитики, так это выбор партнёра администрации – ООО

«Интеравиа». Большинство из них сходятся во мнении, что эта небольшая компания, базирующаяся в Москве, не может похвастать региональными перевозками. В её авиапарк входят несколько судов «Ту-204», «Ту-154», «Ил-62» и «Як-42», но эти самолёты не предназначены для перелётов внутри области, отметил Евгений Шаго. Хотя, по его информации, сейчас «Интеравиа» ведёт переговоры о покупке нескольких итальянских судов «АТР-42» вмещением до полусотни пассажиров.

На этапе регистрации компании, по мнению Бориса Рыбака, «Интеравиа» необходима региону как владелец свидетельства эксплуатанта – лицензии на совершение воздушных перевозок, получение которого требует значительного времени и средств в размере 2-3 млн. долларов. Взамен регион сможет предоставить льготные условия кредитования покупки новых самолётов, допускает он. Игорь Есиповский признал, что администрация выбрала партнёра с неоднозначной репутацией. Но, по его словам, «Интеравиа» сумела предоставить региону наиболее интересные условия сотрудничества, подробности которых он сообщить отказался. В «Интеравиа» не смогли дать комментарии по причине отсутствия на рабочем месте директора. «С одной стороны, и вопросы к этой авиакомпании есть, но с другой – с ней было наиболее комфортно договариваться и планировать перспективу нашего совместного движения вперёд», – неопределённо заметил врио.

До настоящего времени планы администрации по развитию внутрирегиональных и межрегиональных перевозок не принесли ожидаемых результатов. Опыт сотрудничества с авиакомпанией «Ютэйр» не удовлетворил региональные власти. В марте прошлого года «Серый дом» подписал с этим перевозчиком соглашение о сотрудничестве. Кроме того, «Ютэйр» приобрела пакет акций аэропорта в Усть-Куте. Однако, по словам Есиповского, компания использовала предоставленные властями возможности, но ограничилась реализацией собственных планов. «Как видите, не сложилось. Уж, наверное, не администрация виновата», – отметил он. Вместе с созданием новой авиакомпании могут прекратиться отношения властей ещё с одним перевозчиком – ЗАО «Авиакомпания «Ангара». Директор авиакомпании Анатолий Юртаев заявил, что ему ничего не известно об инициативе обладминистрации, и отказался от комментариев. Сейчас «Ангара» – единственная из компаний, которая получает дотации из областного бюджета на местные пассажирские перевозки. Как сообщил заместитель председателя комитета по бюджету, ценообразованию, финансово-экономическому и налоговому законодательству Законодательного собрания Иркутской области Павел Зорин, размер дотаций составляет ежегодно 9 млн. рублей, но эта сумма в последнее время сокращается. По словам источника в «Ангаре», дотации несущественны и составляют в структуре оборота компании всего 1-2%. Однако не исключено, что компания лишится и этих средств, а субсидирование будет направлено новому перевозчику, считает Павел Зорин. «По идее, необходимо частично финансировать не конкретные авиакомпании, а определённые маршруты в целом, – полагает он. – Причём дотации должны отражаться, прежде всего, в ценах на полёты, а не в прибыли компании». В «Ангаре» считают, что пока преждевременно прогнозировать последствия появления новой компании. По оценкам «Ангары», новый перевозчик сможет начать работу не ранее чем через два года – именно столько времени уйдёт у него на получение авиапарка для региональных полётов. «Ангара» будет летать ещё минимум 10 – 15 лет», – сказал источник. Кроме того, отмечают собеседники «Конкурента», за последние десять лет кто только не декларировал выход на рынок авиаперевозок Иркутской области, но пока безуспешно.

Автор: Екатерина Арбузова, Наталья Гаврилова © "Конкурент" приложение к ВСП ЭКОНОМИКА, 18.08.2008, 18:02 1976 263
URL: https://babr24.com/?ADE=47057 Bytes: 7832 / 7825 Версия для печати Скачать PDF

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: eqquatoria@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