

«Якорная авиакомпания»: взлет или падение?

Нынешней осенью с помпой возник и с грохотом рухнул очередной бэфовский проект. Через неделю после подписания на БЭФ пакета соглашений о создании региональной компании-авиаперевозчика между Иркутской областью, фирмами - производителями воздушных машин и компанией «Интеравиа» именно последняя стала эпицентром «воздушного скандала».

С 17 сентября началась массированная задержка рейсов, причем большинство пассажиров не могли улететь именно из Иркутска в Москву и обратно.

За месяц ситуация разрослась до критических масштабов. 17 октября Росаэронавигация прекратила обслуживать девять авиакомпаний. В этот список попала и «Интеравиа», являвшаяся крупнейшим должником. Только за аэронавигационное обслуживание компания задолжала 19 миллионов 188 тысяч рублей.

Возник ряд логичных вопросов, которые мы адресовали правительству Иркутской области. Они касались выбора базовой компании, экономического положения перевозчика, которое должны бы были заранее изучить «подписанты». «К телу» ответственных лиц, подписавших соглашения, меня допустить отказались, однако ответ в Сером доме составили. Привожу текст полностью.

«23 октября 2008

Михаил Кручинин: «От планов по созданию региональной авиакомпании администрация Иркутской области не отказывается»

Администрация Иркутской области от планов по созданию региональной авиакомпании не отказывается. Об этом заявил министр жилищной политики, энергетики, транспорта и связи Иркутской области Михаил Кручинин.

- Мы видим объективную необходимость этого и ищем для реализации все возможные пути, - подчеркнул он. - Цели создания авиакомпании - в первую очередь, повышение качества перевозок для жителей Иркутской области и формирование внутрирегиональной сети на бортах более высокого качества.

По словам Михаила Кручинина, на Байкальском экономическом форуме было заключено рамочное соглашение с авиакомпанией «Интеравиа». Планировалось, что наряду с Международным консорциумом АТР и ЗАО «Саратовский авиационный завод», «Интеравиа» может стать одним из партнеров по созданию региональной авиакомпании для региональных перевозок. Предполагалось, что воздушные суда для новой авиакомпании будут приобретаться через лизинговые схемы.

- Лизинг - это один из основных механизмов эксплуатации воздушных судов, - отметил Михаил Кручинин. - Потому что единовременное приобретение воздушного судна стоимостью 10-12 миллионов долларов готова себе позволить далеко не каждая авиакомпания. Лизинговые схемы при изменении конъюнктуры на внешнем экономическом рынке страдают в первую очередь. Так и произошло в этой ситуации. Плюс - наложилась высокая стоимость авиатоплива. В совокупности это и привело к тяжелому положению на рынке авиаперевозок. Очень не хочется апеллировать к мировому финансовому кризису, но в его условиях создание нового парка воздушных судов в новой авиакомпании, «с нуля» не представляется возможным. Если три месяца назад можно было взять кредит со ставкой 10-11 процентов, а для крупного проекта можно было обсуждать 9, то сейчас дешевле 20 процентов и говорить не о чем.

Михаил Кручинин подчеркнул, что нежелание администрации Иркутской области увеличивать стоимость перевозок для населения накладывает дополнительные условия и делает задачу сложнее, чем это было даже месяц назад. Но «мы ни на один день не останавливали работу в этом направлении, и для успешной реализации проекта в максимально короткие сроки мы будем искать диалог с соседями - Республикой Саха (Якутия), Забайкальским и Красноярским краями».

Пресс-служба Губернатора и Правительства Иркутской области»

Однако приведенный монолог не имел ничего общего с сутью заданных вопросов, которые руководитель пресс-службы губернатора Виктор Потуремский счел «тенденциозными». Выбор компании Потуремский объяснил инициативой самой «Интеравиа». Особенно «крамольным» оказался последний вопрос о том, пыталось ли руководство Иркутской области как-то помочь застрявшим в аэропорту пассажирам или компании - потенциальному партнеру:

- Как вы себе это представляете - помогать ЧАСТНОЙ компании?

Пассажиры, в большинстве своем иркутяне, видимо, также были оставлены наедине со своими частными проблемами.

Пришлось переадресовать часть вопросов непосредственно компании - «виновнику торжества». Заместитель директора «Интеравиа» по внешним связям Владимир Летик оказался более открыт к диалогу, чем молодой министр.

- Гонения на «Интеравиа» начались именно после подписания пакета соглашений, и их цель, предполагаем мы, - попытка не допустить развития проекта, - заявил Летик (с московским офисом компании мы общались по телефону). - Есть заинтересованные предприятия и лица, заинтересованные в срыве соглашений, но официально я их пока назвать не могу.

- Мелкие частные и полугосударственные компании прибирает к рукам государственное предприятие «Ростехнологии» для создания новой крупной государственной авиакомпании. Входит ли «Интеравиа» в сферу его интересов?

- Не будем уточнять. После соглашений теперь уже бывший руководитель «Росавиации» господин Батурин, презрев все нормы, дал в СМИ телеграммы о том, что с 26 октября запрещается продажа билетов на все рейсы «Интеравиа». Это произошло 8 октября. На следующий день мы консультировались с министром транспорта Левиным, и он заявил, что подобные действия являются незаконным вмешательством в дела частной компании. Батурин подал в отставку.

- Представители Иркутской области и СМИ по-разному называют подписанные документы. Что это все же было: «рамочное соглашение», протокол о намерениях или нечто иное?

- Документ называется «соглашение», причем соглашений было подписано несколько. Первое - между областью и «Интеравиа» о создании региональной авиакомпании. Второе - между областью, «Интеравиа» и Саратовским авиаобъединением о поставке пяти новых машин «Як-42». Третье - между областью, авиакомпанией и французским концерном «ATR» о поставке по лизингу 20 воздушных судов: ATR-42-500 на 50 мест и ATR-72-500 на 70 пассажиров. Это экономичные, современные суда, дальность полета которых составляет 3,5 тысячи километров. Расход топлива на час полета у этих машин сравним с расходом у междугородного автобуса. Подчеркну: речь шла о поставке именно новых самолетов. И четвертый - с инвестиционной группой о поставках материалов для строительства поселка авиаторов на триста человек. Это связано с созданием технической базы обслуживания самолетов «ATR», которой в России не существует.

- Почему ответов на такие простые вопросы постаралась избежать администрация?

- Господин Кручинин несведущ во многих вопросах. Непосредственно по созданию документов работал советник губернатора господин Анциферов.

- Неужели региональные перевозки - столь лакомый кусок, что завязалась борьба?

- Не такой, как за граница. Компании, позиционировавшие себя как региональные - «Красэйр», «Мавиал», в конце концов стали летать за рубеж. В отличие от них мы декларировали не только создание компании, зарегистрированной в Иркутской области, но и то, что ее контрольный пакет будет в руках государства в лице областной администрации. А момент, когда подобная компания может жить и зарабатывать, настал. По нашей статистике, из миллиона перевезенных пассажиров 300 тысяч улетели в Москву, остальные - «по местам». На местных рейсах невыгодна эксплуатация больших машин, поэтому на борту вместимостью 50 пассажиров всегда будет спрос.

- Насколько корректно утверждение, что кризис компании связан с мировым кризисом?

- Причины трудностей такие же - высокие цены на топливо, отсутствие кредитной линии. Начиная с 8

октября нам никто не давал кредитов, и собственными силами выбраться не удалось.

- СМИ сообщали, что пассажиров задержанных рейсов не обеспечили даже гостиницей и питанием.

- Разве это суммы по сравнению со стоимостью авиакеросина? Это в Москве приходилось расселять до тысячи пассажиров в день. В Иркутске вопрос с гостиницами мы решали индивидуально: сотрудники компании опрашивали всех, большинство пассажиров - иркутяне - предпочли ожидать отправки не в аэропорту, а дома.

- Насколько остра ситуация с неотправками рейсов на сегодня?

- До конца ситуацию разрешить не удалось. В Иркутске подписан договор с аэропортом: при задержках наших рейсов пассажиров берет на себя «Аэрофлот».

- С рейсами «Интеравиа» случались инциденты и ранее: достаточно вспомнить организованное кем-то задымление на борту в 2006 году в Домодедово.

- Компания образовалась в 2005 году, когда рынок воздушных перевозок уже был поделен, и нас на него не очень хорошо пускали за низкие цены. В случае задымления мы действительно нашли в туалете пиро-техническое устройство, но виновный так и не был обнаружен. Что касается задержек рейсов, то приоритет компании - безопасность. Мы предпочитаем задерживать рейс по техническим условиям, а не принуждать командиров судов летать на свой страх и риск.

- У компании большие долги за керосин: вас отказываются заправлять не только в Иркутске, но и в Москве, и в Магадане.

- В нынешнем снижении цен на авиационное топливо - а в Москве тонна керосина подешевела с 29 до 24 тысяч рублей - есть и наша заслуга. Мы прокололи назревший пузырь: ранее при жалобах на высокую стоимость топлива антимонопольная служба начинала проверять перевозчиков, а не нефтяные компании. Теперь по фактам завышения цен на топливо наконец-то возбуждены уголовные дела. Кстати, за снижение цен на бензин в вашем регионе вы тоже можете благодарить «Интеравиа» как инициатора процесса.

- Будет ли продолжаться работа по созданию региональной «якорной» авиакомпания? Представлен ли к назначенному сроку бизнес-план?

- Бизнес-план не представлен по причине изменившихся экономических условий. Но от идеи создания региональной авиакомпании мы не отказываемся.

Разумеется, и господин Летик предпочел обогнуть некоторые острые углы, касающиеся имиджа «Интеравиа» и ее перспектив. Но по крайней мере не начал «путать следы», как сделали чиновники со сквера Кирова.

Сделаем паузу и подождем развития ситуации. Воздушные перевозки, особенно для наших «северов», необходимы... как воздух. Время покажет, избрала ли область в партнеры компанию с небезупречной биографией или, напротив, компании достался партнер, не умеющий отвечать за свои решения. Заметим: и Кручинин, и Потуремский, и громко вещавший о создании новой компании Сокол для нас - варяги, все как один выходцы из Красноярска. И в них жива память о банкротстве «Красэйра»: по словам Потуремского, именно из-за сознательного «увода активов». Кстати, в той истории сыграли роль упомянутые «Ростехнологии», поглотившие компанию.

Что бы ни говорили, а государственную политику тоже нельзя сбрасывать со счетов. Именно сейчас мы наблюдаем процесс «удушения» небольших авиакомпаний с целью создания новой госкорпорации по типу «Аэрофлота». И если компании с госпакетом вливаются в состав новой госмонополии, то частные попросту перестают существовать.

В этой связи ближайшая судьба «Интеравиа» достойна пристального наблюдения.

Автор: Сергей ЗИННЕР © Babr24.com РАССЛЕДОВАНИЯ, БАЙКАЛ 👁 3555 06.11.2008, 17:07 📌 133

URL: <https://babr24.com/?ADE=48520> Bytes: 11054 / 10900 Версия для печати

👍 [Порекомендовать текст](#)

Поделиться в соцсетях:

Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:

- [Телеграм](#)

- [ВКонтакте](#)

Связаться с редакцией Бабра:

newsbabr@gmail.com

Автор текста: **Сергей
ЗИННЕР.**

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](#)