

Аэродром на троих

Через братский аэропорт сегодня летают самолеты только трех авиакомпаний.

Среднестатистический российский пассажир, оказавшись в кресле авиалайнера, и не подозревает, какой сложный, разветвленный механизм стоит за тем, чтобы он был доставлен из пункта А в пункт Б. Когда-то единое летное хозяйство под названием «Аэрофлот» было разделено на десятки компаний, от которых, в свою очередь, отпочковались еще более мелкие предприятия, и теперь на территории одного аэропорта уживаются сразу несколько хозяев, отвечающих каждый за свое поле деятельности – организацию полетов, аэродромное хозяйство и топливозаправочный комплекс.

Не избежали этой участи и братские авиаторы. ОАО «Аэропорт Братск» – лишь одно из подразделений в городе, связанных с воздушными перевозками грузов и пассажиров. О том, как предприятие работает в нынешних условиях, наш корреспондент беседует с его генеральным директором Сергеем Сумбаевым.

– Когда-то братский аэропорт напоминал улей: каждый час летали самолеты в Иркутск, по несколько рейсов в день – в Москву, Киренск и другие города. Летали даже в поселки Нижнеилимского и Братского районов. Есть ли какие-нибудь перспективы у малой авиации?

– Малой авиации в стране сейчас не существует, и перспектив нет. Небольших экономичных самолетов нет, а вертолеты стоят дорого. Действительно, когда-то Братскому авиаотряду принадлежало 16 приписных аэропортов, но в лихие 90-е из-за нерентабельности содержания они были закрыты. В основном заросли деревьями и разрушены. Открыть заново их сейчас нереально. Это можно было бы сделать за счет дотаций из федерального и местных бюджетов, но о подобной практике я ничего не слышал. Летаем в небольшие поселки только по договору с Центром медицины катастроф примерно три-четыре раза в месяц. Один час полета на вертолете стоит более 60 тысяч рублей, но эти деньги оплачиваются из областного бюджета.

– Ходят слухи о новом «сжатии» братского аэропорта, о кадровых сокращениях.

– Никаких сокращений нет и пока не предвидится. Списочный состав предприятия – 535 человек, и этого недостаточно. Аэропорт работает в круглосуточном режиме, независимо от того, есть рейсы или нет (а такие дни случаются), и люди постоянно заняты. Слухи о сокращении, возможно, связаны с недавней отменой рейса по маршруту «Братск – Иркутск – Братск» авиакомпанией «Ангара», но это вполне объяснимо на фоне финансового кризиса, коснувшегося и жителей Братска, платежеспособность населения которого в последнее время заметно упала. Авиация – дорогой вид транспорта. Цена билета определяется в основном затратами: самолет Як-40, летавший до Иркутска, расходует 1200 килограммов керосина в час, это очень много, и люди стали использовать более дешевый транспорт. Аэропорт «Братск» в свое время вынужден был отказаться от регулярных рейсов по этому маршруту в связи с их убыточностью (только за три месяца получили полтора миллиона убытков) и отдать эту линию авиакомпании «Ангара». Она охотно взялась за дело, выполняла два рейса в неделю, три, но потом столкнулась с той же проблемой, что и мы, – слабой наполняемостью, сократила тариф до трех тысяч рублей в одну сторону. Но это не решило проблемы, и в начале декабря прошлого года авиакомпания временно, до 31 марта, отказалась от рейса.

Что осталось? Через аэропорт «Братск» сейчас выполняют рейсы в Москву три авиакомпании: «Якутия» и «Сибирь» – два раза в неделю, «Уральские авиалинии» – один раз. Авиакомпания «Якутия» летает также по маршруту «Братск – Ленск – Якутск» два раза в неделю. И все.

– Отказ от рейсов в Иркутск как-нибудь повлиял на вашу работу?

– Мы уменьшили свои расходы и ликвидировали убытки по самолетам Як-40. То, что выгодно для нас, определенной части пассажиров, конечно, приносит неудобства, но такова рыночная реальность. Другое дело – отмена иркутского рейса авиакомпанией «Ангара». Благодаря этому рейсу аэропорт получал от компании примерно 150 тысяч рублей в неделю. Сейчас этого нет.

– Есть ли перспективы у аэропорта?

– Будем надеяться. Шесть лет подряд, начиная с 2001 года, аэропорт «Братск» работал в убыток, задолжав за это время около 40 миллионов рублей, и лишь в позапрошлом году впервые вышел на уровень рентабельности, получив чистой прибыли 11,5 миллиона рублей. В 2008 году дела обстояли еще лучше – только за девять месяцев аэропорт получил 22,5 миллиона рублей прибыли. Доходы выросли в основном за счет увеличения количества рейсов и привлечения парка предприятия (вертолетов и самолетов Як-40) в различных отраслях экономики – например, при строительстве нефтепровода «Восточная Сибирь – Тихий океан».

Это огромная стройка, которая не может нормально функционировать без привлечения авиации. Трубопровод пролегает по бездорожью, и вертолет в этих условиях становится самым востребованным видом транспорта. У нас два своих вертолета Ми-8 и три в постоянной аренде, два Як-40. Аэропорт «Братск» в позапрошлом году выиграл контракт «Транснефти» в конкурсе на авиационное обслуживание. Сумма контракта составила 190 миллионов рублей – такой работы у нас еще не было. В этом году заключен контракт на сумму более 350 миллионов рублей: аэропорт «Братск» выступает как генеральный подрядчик, привлекающий к работе субподрядчиков из Иркутска, Омска и Якутии. Рейсы по контракту совершаются независимо от того, сколько летит человек, один или тридцать, и оплачиваются с рентабельностью в пять процентов. Финансовая стабильность предприятия позволила нам в минувшем году увеличить заработную плату работников на 20 процентов, и сейчас средняя зарплата по предприятию составляет 16,5 тысячи рублей.

– Мировой финансовый кризис повлиял на вашу работу?

– В 2008 году мы были на подъеме, и это позволяет нам держаться на плаву, но финансовый кризис, так или иначе, уже сказывается и на нас. Те авиакомпании, которые к нам летали, – «Дальавиа», «Сибирь», альянс «КрасЭйр», «Иствинд», «Самара» – в общей численности остались нам должны около пяти миллионов рублей. Садились у нас, денег не платили, а сейчас обанкротились. Надежды на возврат долгов невелики. Это, можно сказать, похороненные деньги. «КрасЭйр», к примеру, задолжал норильскому аэропорту 100 миллионов, а «Дальавиа» хабаровскому – 300! Но и пять миллионов – большие деньги. Это почти месячная зарплата персонала нашего аэропорта.

И второй момент: платежеспособность населения в связи с кризисом продолжает падать. В позапрошлом году количество пассажиров увеличилось в полтора раза по сравнению с предыдущими годами, а уже в сентябре прошлого года сократилось где-то на 30 процентов, и наполняемость самолетов продолжает снижаться. В самолетах на 130 посадочных мест сейчас обычно летит 60–70 человек. Из-за убыточности авиакомпании отменяют рейсы, а это значит, что и аэропорт меньше заработает. К примеру, из-за отмены иркутского рейса авиакомпанией «Ангара» мы недополучаем ежемесячно порядка 600 тысяч рублей и вынуждены изыскивать средства другим способом.

– Аэропорт обновляется? Технически перевооружается?

– В 2009 году братскому аэропорту исполняется 45 лет. Первый самолет в Братске сел в 1963 году – с Фиделем Кастро на борту, а через год был издан приказ Восточно-Сибирского управления авиации о создании Братского объединенного авиаотряда. Тогда еще были грунтовая полоса и деревянный аэровокзал. Здание нынешнего аэровокзала построено в 1970 году, а его международный сектор и нынешняя взлетно-посадочная полоса – в 1994–1995 годах. С тех пор мало что изменилось. Аэропорт годами, десятилетиями, начиная с перестроечных лет, не обновлял ни наземные сооружения, ни аэродромную технику, поэтому практически вся полученная нами прибыль идет на эти цели. Пополнить авиапарк аэропорта почти нереально. Новый вертолет стоит пять миллионов долларов. Нам предлагали подержанный за 40 миллионов рублей, но и это дорого. Приобрести дополнительную технику мы можем только за счет прибыли, а ее с трудом хватает на поддержку имеющихся машин. В прошлом году приобрели снегоуборочную технику – это обошлось нам в пять миллионов рублей, отремонтировали один вертолет – 15 миллионов, планируем ремонт второго. Раз в год-полтора вертолет вырабатывает свой ресурс, его надо отправлять в капитальный ремонт. В минувшем году купили новый интроскоп – аппарат для досмотра пассажиров и багажа. Устанавливаем видеонаблюдение. В июле ввели электронное билетирование – в финансовом плане аэропорту это новшество ничего не дает, кроме затрат (на компьютеры, сканеры, программу и обучение ушло 800 тысяч рублей), но нужно поддерживать статус современного предприятия, улучшать сервис. Пассажиры на это быстро отреагировали. Если в августе-сентябре полеты оплачивались исключительно по старинке, то сейчас более 50 процентов вылетающих пользуются электронными билетами. Это удобно. В любом месте, даже у себя дома, человек в Интернете производит оплату, а в аэропорту, чтобы улететь, нужно назвать только свою фамилию и предъявить паспорт.

Текущий ремонт в аэропорту идет регулярно, а что касается капитального, то сейчас для него не самое лучшее время. Тем не менее недавно была обновлена светосигнальная система аэропорта. Шесть лет назад

за свой счет на взлетно-посадочной полосе установили новейшее светосигнальное оборудование, а денег на «освещение» рулежных дорожек не хватило. Позже через Росавиацию на эти цели нам были выделены средства из федерального бюджета, и в конце прошлого года мы закончили установку светосигнального оборудования. Ежегодно на содержание взлетно-посадочной полосы, которая является госсобственностью, мы, арендаторы, получаем субсидии из федерального бюджета. К примеру, в 2007 году – девять миллионов рублей, а в 2008 году нам должны перечислить уже 11 миллионов. Таким образом, в развитие аэропорта в минувшем году было вложено около 50 миллионов рублей, из них 30 – государственных.

– То есть государство вам все-таки помогает?

– Субсидии на содержание полосы – вещь, конечно, нужная. Полоса 3 километра 300 метров в длину и 60 метров в ширину, и содержать ее в идеальном порядке – дело непростое. В аэропорту 60 единиц спецтехники, и почти вся она, за исключением одной-двух машин, занята на обслуживании аэродрома. Но вот ведь парадокс: государство одной рукой дает деньги, а другой, в лице Минимущества, изымает их. Арендная плата за эксплуатацию взлетно-посадочной полосы варьируется совершенно непредсказуемым образом – еще недавно она составляла 100 тысяч рублей в месяц, и мы с этим соглашались, а сейчас требуется порядка полумиллиона. В настоящее время мы ведем судебную тяжбу с министерством, считая, что арендная плата должна быть не выше 210 тысяч рублей в месяц. Минимущества необходимо провести реалистичную оценку взлетно-посадочной полосы, а не брать цифры с потолка. Это проблема не только наша – всех аэропортов, и, думаю, она будет решена, поскольку государство в целом заинтересовано в развитии авиации. Мы вошли в федеральную целевую программу по развитию транспортной системы страны, благодаря чему в период с 2010 по 2015 год в развитие братского аэропорта будет вложено более миллиарда рублей. Поступление денег планируется из самых разных источников – федерального и регионального бюджетов, собственных средств и инвестиций. Сейчас необходимо подготовить технико-экономическое обоснование заложенных в программе инвестиций, провести экспертизу и показать, что деньги пойдут не на строительство дач и покупку яхт, а на конкретную работу. Для нас, к примеру, сейчас актуальна реконструкция рулежных дорожек, склада ГСМ, пожарного депо, ограждения.

Аэропорт Иркутска должен стать визитной карточкой региона

Губернатор Игорь Есиповский в среду утром, сразу после возвращения из командировки, провел совещание в иркутском аэропорту. Глава региона подчеркнул: «Пассажиры, прибывающие в Иркутск, на протяжении четырех лет терпят неудобства в связи с затянувшейся реконструкцией аэровокзала. Это пора заканчивать. Аэропорт – лицо нашего города, и хочется, чтобы его наконец привели в порядок».

Напомним, аэровокзал внутренних линий был закрыт на реконструкцию в 2005 году. В 2007-м из-за отсутствия средств стройка была заморожена. Работы возобновились в июле прошлого года, когда ФГУП «Аэропорт Иркутск» получило кредит в размере 305 млн. рублей, гарантом погашения которого стал аэропорт «Шереметьево».

– Сегодня реконструкция на стадии завершения. К концу февраля планируется закончить отделочные работы, запустить конвейерное оборудование и досмотровую технику. Останется только дожидаться поставки из Москвы информационного оборудования, его монтажа – и в течение месяца, может, чуть больше, аэровокзал будет открыт для пассажиров, – пообещал губернатору заместитель генерального директора ФГУП «Аэропорт Иркутск» Андрей Скоба.

Он также пояснил, что площадь внутренних помещений аэровокзала увеличена почти в два раза и составляет теперь 13,5 тыс. кв. м. В нем можно будет обслуживать одновременно до 300 пассажиров. В здании заменена кровля, перекрытия, металлоконструкции усилены с учетом норм сейсмостойкости, проведены все линии коммуникаций, установлены инженерные системы. Аэровокзал спроектирован таким образом, чтобы в нем было комфортно всем, в том числе людям с ограниченными возможностями. Сообщает пресс-служба губернатора и правительства Иркутской области

Автор: Ирина Лагунова © Областная газета БРАТСК, 👁 3263 13.02.2009, 13:24 📌 351

URL: <https://babr24.com/?ADE=50853> Bytes: 13261 / 13191 Версия для печати Скачать PDF

 [Порекомендовать текст](#)

Поделиться в соцсетях:

Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:

Также тут вы сможете ознакомиться с информацией в соцсетях:

- [Телеграм](#)
- [ВКонтакте](#)

Связаться с редакцией Бабра:
newsbabr@gmail.com

Автор текста: **Ирина
Лагунова.**

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](#)