

РЕШЕНИЕ № 1
координационного совета по транспорту
Межрегиональной ассоциации «Сибирское соглашение»

г. Новосибирск

12 ноября 2009 г.

**«О состоянии парка воздушных судов
региональной и малой авиации и
варианты (пути) реновации»**

Заслушав и обсудив доклады и выступления руководителя Западно-Сибирского Межрегионального территориального управления воздушного транспорта Борисова А.И., руководителя Восточно-Сибирского Межрегионального территориального управления воздушного транспорта Кошенкова Э.А., заместителя генерального директора Государственного Сибирского научно-исследовательского института авиации имени С.А. Чаплыгина Тырина В.П., начальника отделения научно-технического сопровождения создания и эксплуатации авиационной техники ФГУП СибНИИА им. С.А.Чаплыгина Калюты А.А., генерального директора ОАО «Аэропорт Толмачёво» Бородин А.В., заместителя генерального директора по стратегическому развитию ОАО «Авиакомпания ЮТэйр» Позднякова В.А., генерального директора ЗАО «Авиакомпания Ангара» Юртаева А.Ф., генерального директора «Новосибирск Авиа» Бородин И.В., руководителя Региональной общественной организации «Малая и спортивная авиация» Осокина А.Н., заместителя начальника Сибирского таможенного управления, начальника службы федеральных таможенных доходов ФТС России Обыскалову Л.П., директора ООО «Сибирь-Техник» Денисенко А.В., члены координационного совета отмечают, что объединение усилий субъектов Российской Федерации на территории Сибири в решении вопросов реновации (обновления) парка воздушных судов следует рассматривать как важнейшую составляющую при разработке и реализации Межрегиональной целевой программы «Развитие региональной и малой авиации на территории Сибири на период 2009-2015 годы». Отсутствие у авиаперевозчика современных, комфортных воздушных судов (ёмкостей) в совокупности с отсутствием механизма привлечения инвестиций, ведёт к деградации имеющейся сети региональных и местных воздушных перевозок. В настоящее время авиамаршрутная сеть на территории Сибири, связывающая все населённые пункты, практически не используется из-за:

- исчезающей региональной и местной аэропортовой (аэродромной) сети и её инфраструктуры;
- отсутствия современного парка воздушных судов для загрузки имеющейся маршрутной сети.

На сегодняшний день на территории Сибири по данным Западно-Сибирского, Красноярского и Восточно-Сибирского Межрегиональных территориальных управлений воздушного транспорта Федерального агентства воздушного транспорта Российской Федерации (Росавиации) имеется около 500 воздушных судов, которые попадают в категорию реально эксплуатирующихся (около 50%) и могут эксплуатироваться ещё какое-то время (то же 50%), но при выполнении на них определённых видов работ. Авиаперевозчики, базирующиеся на территории Сибири (26 авиакомпаний) практически не имеют современных воздушных судов региональной и малой авиации отечественного производства и практически отсутствуют воздушные суда иностранного производства (за исключением авиакомпаний «Сибирь» и «Глобус», имеющие Боинги и Аэробусы для дальне- и среднемагистральных перевозок). В состав парка входят воздушные суда, эксплуатация которых начата 40-50 лет назад. В их числе морально устаревшие региональные самолеты и самолеты местных воздушных линий Як-40, Ан-24, Ту-134, Ан-26, Ан-2, а также вертолеты типов Ми-2, Ми-8, Ми-8МТ. Из-за несовершенства бортового оборудования имеют увеличенный состав экипажа и трудоемкость технического обслуживания, хотя еще до недавнего времени обеспечивали соответствующие условиям российского рынка экономические показатели их использования.

При этом на замену выбывающих по данному сегменту рынка самолетов и вертолетов отечественная промышленность практически не предлагает ничего взамен. Для регионального пассажирского парка, представленного наиболее устаревшими типами (Ан-24, Ту-134, Як-40 и др.), доля самолетов, временно выведенных из эксплуатации, была примерно стабильна до 2007 года. В 2008 году и первой половине 2009 года она выросла с 37% до 43 %. В целом доля простаивающих региональных воздушных судов составляет примерно 40-44%.

Изменение степени использования реестрового парка воздушных судов происходит на фоне сокращения численности коммерческого реестрового парка региональных самолетов примерно на 25% по сравнению с 2000 годом. Среди находящихся в реестре самолетов предыдущих поколений почти половина пассажирского регионального парка и 60% грузового фактически не эксплуатируется в связи с экономической неэффективностью и ограниченностью рынка, на котором они потенциально могли бы использоваться. В том числе, простаивает почти половина самолетов Ан-24, Як-40, Ан-26. Рекордсменом являются Ан-2, у которых соответственно простаивают 74% парка. Для большинства устаревших типов доля простаивающих воздушных судов постепенно растет. Исключением являются не получившие эффективной замены в массовой эксплуатации самолеты Ан-24. Количество простаивающих самолетов Ту-134 выросло на 10% только с начала 2008 года.

С технической точки зрения, часть простаивающих воздушных судов может быть возвращена в эксплуатацию после проведения ремонта и мероприятий по продлению ресурсов. Однако, в большинстве случаев,

вложение значительных средств в ремонт устаревшей, зачастую разукomплектованной авиатехники не оправдано, поэтому большая часть простаивающих самолетов не летает уже длительное время.

В структуре парка региональных пассажирских самолетов в РФ, формально представлены все классы самолетов по пассажировместимости. Во всех классах воздушных судов представлены как реактивные, так и турбовинтовые самолеты. При этом следует отметить отсутствие западных самолетов в классе «60-85» на региональном рынке. Современный российский парк воздушных судов этого класса включает значительное число устаревших реактивных самолетов Ту-134, на замену которым в ближайшее время планируется поступление Ан-148.

Класс самолетов на «40-60 мест» представлен 8 типами самолетов, среди которых основная доля приходится на турбовинтовые Ан-24 и конвертируемые Ан-26-100. Самолеты российского производства, но украинской разработки последнего поколения Ан-140 в парке ВС РФ единичны, зарубежные самолеты представлены малыми парками подержанных турбовинтовых ATR-42-300, Dash8-300 и SAAB 2000, а также пятью реактивным CRJ-100 (CL-600) со вторичного рынка. Отдельные сибирские авиакомпании рассматривают вариант использования самолётов Ил-114 (64 кресла).

Класс «20-40 мест» представлен 5 типами, среди которых доминируют по количеству морально и физически устаревшие Як-40. Парк турбовинтовых самолетов Ан-38 мал. Западные самолеты данного класса только начали появляться у коммерческих перевозчиков. В сибирском регионе некоторые авиакомпании просчитывают варианты приобретения самолётов Л-420 (чешского производства).

По расчетам СибНИИА имени С.А. Чаплыгина к 2016 году могут быть списаны практически все самолеты, которые сегодня осуществляют перевозки по региональным и местным маршрутам.

Члены координационного совета по транспорту отмечают, что сокращение перевозок, закрытие авиалиний, дезорганизация авиатранспортной инфраструктуры на территории Сибири и другие отрицательные тенденции в ближайшее время могут принять необратимый характер, что может привести к полному развалу системы аэропортов, эксплуатирующих самолеты малой авиации, и созданию кризисной ситуации во многих труднодоступных регионах, не обеспеченных альтернативными видами транспорта.

В соответствии с вышеизложенным, координационный совет по транспорту

РЕШИЛ:

1. Принять доклады и выступления участников заседания к сведению.
2. Обратиться в Правительство Российской Федерации:
 - 2.1. освободить от уплаты таможенной пошлины ввоз современных иностранных воздушных судов и комплектующих изделий к ним для использования на региональных и местных воздушных линиях с количеством

посадочных мест до 100 чел., связанного с отсутствием серийного производства российских самолетов регионального назначения;

2.2. ввести процедуру упрощённого (ускоренного) таможенного оформления для комплектующих и материалов, используемых при техническом обслуживании и ремонте воздушных судов;

2.3. отменить таможенные пошлины на расходные материалы, комплектующие, инструмент, КПА (контрольно-проверочную аппаратуру) и приспособления, используемые при ремонтах и техническом обслуживании воздушных судов;

2.4. предусмотреть при формировании бюджета на очередной финансовый год средства на компенсацию региональным и местным авиаперевозчикам роста цен на авиационное топливо и ГСМ при эксплуатации судов на региональных и местных авиалиниях.

3. Просить Министерство транспорта Российской Федерации:

3.1. разработать нормативно-правовую базу, обеспечивающую развитие местных авиаперевозок и сети местных аэродромов;

3.2. принять правовые акты, устанавливающие перечень социально-значимых воздушных линий и приравненных к ним;

3.3. внести дополнения и изменения в законопроект «Об аэропортах и аэропортовой деятельности» в раздел «Аэропорты местных воздушных линий и авиационные площадки», направленные на снижение требований по технической оснащенности и укомплектованности аэродромов и аэропортов местных воздушных линий;

3.4. рассмотреть вопрос создания казенных предприятий-аэропортов на территории Сибири.

4. Рекомендовать органам государственной власти субъектов Российской Федерации в рамках МА «Сибирское соглашение»:

4.1. разработать механизмы региональной и местной поддержки авиакомпаниям и местным аэропортам, осуществляющих социально - значимые региональные и местные авиаперевозки;

4.2. провести маркетинговые исследования рынка пассажирских перевозок на территории Сибири с разработкой маршрутной сети региональных и местных перевозок, определить социально-значимые направления перевозок в регионах;

4.3. совместно с авиакомпаниями, базирующихся на подконтрольной территории, рассмотреть вопрос о поэтапной модернизации, имеющейся авиатехники (Ан-2; Як-40) с целью доведения её технических и экономических характеристик до современных требований, согласно предложениям Сибирского научно-исследовательского института авиации им. С.А. Чаплыгина (СибНИИА) о ремоторизации самолётов Ан-2 и Як-40 на своей производственной базе.

5. Поручить членам координационного совета по транспорту Межрегиональной ассоциации «Сибирское соглашение» и рабочей группы по

разработке Межрегиональной целевой программы «Развитие региональной и малой авиации на территории Сибири на период 2009-2015 годы» (далее Программа) подготовить в срок до 30 ноября 2009 года свои замечания и предложения по проекту Концепции Программы и направить в адрес Исполнительного комитета Межрегиональной ассоциации «Сибирское соглашение» по электронной почте: fps-s@ngs.ru; unv@sibacc.ru

Председатель
координационного совета по транспорту
МА «Сибирское соглашение»,
заместитель Губернатора
Новосибирской области

В.А. Никонов