

Черные списки Минтранса

Российские авиационные власти закрывают европейское небо

Российские авиаперевозчики попали в черные списки Еврокомиссии с подачи собственных властей: Минтранс ввел запрет на полеты в страны Евросоюза в отношении десяти российских авиакомпаний. Участники рынка утверждают, что таким образом чиновники пытаются добиться обновления авиапарка отечественных перевозчиков.

ЗАПРЕТ НА ПОЛЕТ

Впервые черный список неблагонадежных авиакомпаний ЕС опубликовал в марте 2005 года. Повод для ужесточения правил доступа в европейское воздушное пространство был более чем серьезным: в 2005 году в авиакатастрофах погибло более 500 человек. Большинство несчастных случаев пришлось на авиакомпании стран третьего мира, часть из которых в том числе выполняла полеты и в Европу. Российских авиаперевозчиков в первой верени черного списка не оказалось, зато еврочиновники ввели санкции в отношении наших соседей — казахских BGV Air и GST Aero Air Company, а также Phoenix Aviation из Киргизии.

В конце июня Европейская комиссия обнародовала новый черный список авиакомпаний, которым запрещены полеты в страны Евросоюза. На этот раз его дополнили перечнем российских авиакомпаний, в отношении которых действует полный или частичный запрет на выполнение чартерных, регулярных и разовых полетов в Европу. В частности, под полный запрет попали «Авиалинии Кубани», «Якутские авиалинии», «Авиалинии 400», «Кавминводавиа». В отношении еще шести авиаперевозчиков — «Газпромавиа», UTair, KrasAir, «Атлант-Союз», «Уральские авиалинии» и «Россия» — действуют частичные ограничения, запрещающие компаниям использовать определенные типы судов для выполнения полетов в страны Евросоюза. В сообщении Еврокомиссии отмечается, что инициатором введения данных санкций выступил российский Минтранс после консультации с Еврокомиссией.

Ситуация, когда российские авиационные власти запрещают российским же компаниям летать в страны Евросоюза, возникает не впервые. В феврале 2007 года Ространснадзор и Росавиация запретили выполнение чартерных и разовых полетов в страны Евросоюза без дополнительной проверки девяти авиакомпаниями: «Аэро Рент», «Татарстан», «Атлант-Союз», «Авиаком Цитотранс», «Центр-Авиа», «Газпромавиа», «ЛУКОЙЛ-Авиа», «Русское небо» и UTair. Согласно информации Минтранса, ограничение было введено на основании письма из директората по транспорту Европейской комиссии, содержащего перечень авиакомпаний РФ, получив-



ФОТО ИТАР-ТАСС

Для ИЛ-76 европейское небо закрыто

ших в ходе проверок в течение 2004—2006 годов большое количество замечаний. В апреле эти претензии были сняты.

НЕ ЛЕТАЙТЕ СТАРЫМИ САМОЛЕТАМИ

Авиаперевозчики находятся в недоумении: по их мнению, отечественные авиационные власти «бегут вперед паровоза», налагая санкции, которые находятся в компетенции еврочиновников. Участники рынка полагают, что таким образом регулятор рынка ненавязчиво помогает убирать самолеты, которые невозможно модернизировать, а выводить из эксплуатации еще рано. При этом если в первый раз ограничения на полеты вводились для конкретных авиакомпаний, то в июне — на отдельные типы самолетов отечественного производства. Ограничения, в частности, касаются грузовых самолетов Ил-76 и пассажирских Ту-154, отмечает представитель «Атлант-Союза» Георгий Баутин. По его словам, сейчас у авиакомпании отстранены от полетов в Европу четыре самолета Ил-76 и четыре Ту-154. «На сегодняшний день нарушения были выявлены на самолете Ил-96, который осуществлял чартерные рейсы в Европу, и на самолете Boeing 757», — говорит пресс-секретарь AirUnion Ольга Быкова. «Ограничения касаются конкретных типов самолетов. Авиакомпания эксплуатирует Ан-74, Ту-154, Як-42, Як-40», — вторит пресс-секретарь «Газпромавиа» Дарья Полухина. По ее словам, их снимут с европейских рейсов. «Мы получили ограничения на Ту-154, который не заявляли для полетов в Европу», — говорит гендиректор «Авиалинии 400» Константин Тетерин. «Это касается старой техники советского образца Ту-154, которые «Уральские авиалинии» выводят из эксплуатации», — говорит коммер-

ческий директор авиакомпании «Уральские авиалинии» Кирилл Скуратов.

Пресс-секретарь «Илюшин Финанс Ко» Андрей Липовецкий считает, что список создается для привлечения внимания авиакомпаний к проблеме обеспечения безопасности и качества технического обслуживания техники. Не секрет, что большая часть авиакомпаний имеет уже прилично подержанный парк российских самолетов и приобретает в основном такие же старые зарубежные машины. «Эти меры (создание черного списка — РБК daily) могут привлечь внимание, но не стимулировать покупку новых самолетов, так как у большинства российских авиакомпаний нет на них денег», — полагает Андрей Липовецкий.

Участники рынка утверждают, что корни проблемы в другом. Они говорят, что свободных слотов на приобретение как новых, так и старых самолетов у иностранных производителей в настоящее время нет. Отечественный же авиапром потребности перевозчиков удовлетворить пока не в состоянии. Например, в 2004—2005 годах было произведено только 14 самолетов, среди них два Ил-96. Основные поставки самолетов в российские авиакомпании начнутся только в 2012 году, когда «Аэрофлот» и другие перевозчики начнут получать новую иностранную технику. Самолетов же не хватает уже сейчас. По словам генерального директора «Megapolis-Авиачартер» Михаила Шаманова, если в 2006 году загрузка самолетов составляла 70—80%, то уже в 2007-м со свободными креслами никто не летает. И если в 2006 году дефицит провозных емкостей составил 7%, то, как прогнозируют представители авиакомпаний, в 2008 году он может вырасти до 45%.

СЕРГЕЙ СТАРИКОВ,
ЮРИЙ НЕХАЙЧУК