

# Летать на самолетах!

На днях подписано соглашение о взаимодействии между правительством Архангельской области, акционерным обществом «Группа «Илим» и обществом с ограниченной ответственностью «Архангельское региональное авиапредприятие», направленного на развитие объектов транспортной инфраструктуры в посадочной площадке города Котласа, приведение аэропорта в соответствие с требованиями безопасности, дальнейшую его эксплуатацию и возрождение авиации на юге области.

Модернизация авиаплощадки в Котласе важна и для бизнеса, и для власти. Четыре года подготовки и согласования документации, переговоров в рамках ежегодных совещаний глав муниципалитетов, работы координационного совета при губернаторе дали положительные результаты. Работы по исполнению первого соглашения сторон, которое было заключено еще 22 декабря 2014, начались в прошлом 2016 году. И вот руководами подписан новый документ, который предполагает выполнение комплекса работ по проведению ремонта искусственной взлетно-посадочной полосы, посадочной площадки города Котласа и развитию аэропортовой инфраструктуры. По новому соглашению на эти цели договорились использовать порядка 25 миллионов рублей.

## АВИАПРЕДПРИЯТИЕ ВОЗРОЖДАЕТСЯ

С вопросом о том, насколько развитое сегодня Котласское авиатранспортное узла, что уже сделано и какие мероприятия запланированы на 2017 год, мы обратились к **Вячеславу Петросяну, генеральному директору АО «Аэропорт Архангельск».**

— Котласский аэропорт в структуре транспортной системы региона очень и очень важный сегмент на юге области. Собственно, почему мы столько и переживали за этот аэропорт. Если вспомнить, что представлял собой этот аэропорт года полтора-два назад, то это был закрытый, богом забытый транспортный объект без отопления, без электроэнергии, без рейсов. Но благодаря твердой воле губернатора и «Группе «Илим», в первую очередь, мы открыли этот аэропорт, во-вторых, возобновили авиасообщения между Архангельском и Котласом, потом пошли дальше — Сыктывкар, Санкт-Петербургом. И сегодня аэропорт «Котлас» — это сегодня достояние авиапредприятия.

Расскажу о том, что сделано. В прошлом году проведена серьезная работа, выполнен ремонт павильона, мест стоянок воздушных судов, рулежной дорожки. В аэровокзале оборудован сектор выдачи багажа для пассажиров. Также сделан удобный, теплый, отапливаемый и накопитель для пассажиров. Мы установили топливно-заправочный комплекс, локальный, маленький, но очень достойный, современный. Сделали газовое отопление. Ведь раньше все это не отапливалось, а как-то кое-как отапливалось электричеством. Сейчас там современная газовая колонка, то есть мы полностью обеспечили себя теплом. Установили самое современное светосигнальное оборудование на взлетно-посадочной полосе.

А в этом году мы планируем провести работу по планированию взлетно-посадочной полосы. Также готовим проект по удлинению полосы. Сейчас он на стадии согласования технико-экономического обоснования. Если обоснуем, то начнем работать.

## МНОГИЕ ВЫБИРАЮТ САМОЛЕТ

**Андрей Бральнин, глава МО «Котлас»,** рассказал о важности развития аэропорта.

— На сегодняшний день это единственный аэропорт на юго-востоке нашего региона, который охвачен самолетом, Сыктывкар Архангельск, Санкт-Петербургом. Маршрут Котлас — Санкт-Петербург очень популярен. В рейс неизменно отправляется полный самолет. Билеты до вылета приходится покупать заранее. Стоимость авиабилетов на рейсы равноценна железнодорожным поездкам. Поэтому многие выбирают самолет.

Кроме того, авиаплощадка в Котласе востребована для развития бизнеса, на нашей территории, в частности, в этом заинтересован наш крупный партнер Котласский целлюлозно-бумажный комбинат.

Также в последнее время у нас стала активно развиваться частная авиация. Есть собственники, которые ждут хороших условий для дальнейшего становления этого нового вида авиасообщения.

Очень остро сегодня стоит вопрос расширения взлетно-посадочной полосы, что может послужить развитию малой авиации, санавиации.

Все более востребованным становится межрегиональное сотрудничество в связи с развитием и укреплением связи между субъектами в различных отраслях экономики, культуры, спорта, а также становлением государственно-частного партнерства для оперативного решения общих задач.

Межрегиональные перевозки сегодня датируются. Ежегодно выделяются средства из регионального бюджета на обеспечение бесперебойного сообщения Котлас — Архангельск. Развиваются и иные виды поддержки.

Добавлю, что в диалоге с «Группой «Илим» и правительством области сейчас решается очень важный вопрос о собственнике автомобильной дороги, которая идет к аэропорту. До недавнего времени она была у неэффективного собственника. Договариваемся с дорожным агентством «Архангельск-автотрасса» о передаче ему этого важного участка дороги.

Поэтому в интересах территории аэропорт необходимо развивать, и в силу того, что у нас есть надежный партнер в лице Архангельского аэропорта и при помощи бизнеса, в частности, «Группы «Илим», дополнительные вливания способствуют быстрой реконструкции аэропорта.



## ИСТОРИЧЕСКАЯ СПРАВКА

В 1929 г. Постановлением Совета Народных комиссаров (СНК) в г. Архангельске организовано Управление воздушных линий Северного края. За три года было освоено более 10 аэропортов, среди которых в 1930 году был образован аэропорт «Котлас».

5.02.1930 г. был осуществлен первый полет по маршруту Архангельск-Березник-Котлас-Сыктывкар на самолете «Сталь-2». С этого времени аэропорт «Котлас» начал обслуживать регулярные пассажирские авиаперевозки.

С 1946 г. Котласский аэропорт входит в состав 272 авиаотряда легкомоторной авиации, состоящей из самолетов «По-2», в функции которого входила перевозка почты и пассажиров по аэропортам, расположенным по рекам Северная Двина, Онега, Мезень, Пинега и Вага.

В 1950 г. аэропорты Верхняя Тойма, Черевково, Красноборск, Вельск и посадочная площадка Горка были переданы для оперативного управления Котласскому аэропорту. До 1953 г. в аэропорту «Котлас» базировалась отдельная санитарно-авиационная (командир Перевозчиков Н.А.), которой подчинялась Сыктывкарской авиагруппе ГУ ГВФ.

В 1958 г. в авиаотряде имелось 12 единиц самолетомоторного парка, а с 1964 г. началась эксплуатация вертолета «Ми-1». К концу 1965 г. Котласская отдельная авиационная эскадрилья насчитывала 22 единицы авиационной техники.

К 1971 году в аэропорту г. Котласа имела взлетно-посадочная полоса и все необходимое оборудование для начала успешного освоения реактивного самолета «Як-40».

В 1982 году на смену вертолету «Ми-4» пришел вертолет «Ми-8», который был успешно освоен и эксплуатировался в Котласском авиапредприятии. С 1988 г. в Котласском авиапредприятии начались эксплуатационные испытания вертолета «В-3 «Сокол» производства Республики Польша.

В 80-е и начале 90-х годов, когда численность авиапредприятия составляла от 800 до 1200 человек, из аэропорта Котласа и приписных к нему аэропортов производилось более 42 тысяч самолетов-вылетов в день, или более 115 полетов в день. Отправкой из аэропортов составляли 400 тыс. пассажиров в год. Налет часов на са-

молетах «Як-40» составлял более 11 тысяч в год, на самолетах «Ан-2» более 17 тыс. в год, на вертолетах «Ми-8» — около 5 тыс. в год. Котласские авиаторы в 1929-96 гг. работали на самолетах «Як-40» в Африке и на вертолетах «В-3» в Испании.

С 1994 года объемы авиаперевозок начали резко снижаться в связи со значительным увеличением стоимости авиабилетов. Это привело к существенному снижению выручки авиапредприятия, массовому сокращению персонала. В период с 1995 по 2000 год финансовое положение Котласского авиапредприятия постоянно ухудшалось, заработная плата работников выплачивалась со значительными задержками, налоговые платежи практически не осуществлялись.

По заявлению Межрайонной ИФНС РФ № 1 по Архангельской области и Ненецкому автономному округу Арбитражный суд Архангельской области признал 24 ноября 2003 г. ФГУП «Котласское авиапредприятие» банкротом. Конкурсным управляющим назначен Галин А.Е. Предприятие полностью прекратило свою деятельность.

С июня 2004 года аэропорт передан в собственность ОАО «Аэросервис», с того же времени находился на правах аренды у ОАО «Авиакомпания «Трансавиа-Гарантия» до марта 2010 года. С 12 марта 2010 года оставшийся коллектив аэропорта переведен в ОАО «Аэросервис».

В настоящее время в службах и подразделениях аэропорта «Котлас» работает 55 человек — это инженерно-авиационная служба, служба спецавтотранспорта, служба авиационной безопасности, служба поискового и аварийно-спасательного обеспечения полетов, аэродромная служба, служба организации пассажирских перевозок, служба ГСМ, служба электротехнического обеспечения полетов, газовая котельная. Из аэропорта авиакомпания «Норд-Авиа» и «2-й Архангельский ОАО» выполняют регулярные пассажирские рейсы по маршруту Котлас-Архангельск-Котлас на самолетах «Ан-24» и «L-410». Также выполняются рейсы по маршруту Котлас-Архангельск-Котлас на самолетах «Ан-24» и «L-410». Также выполняются чартерные, транзитные рейсы и полеты санитарной авиации. В летний период в аэропорту базируются воздушные суда («Ан-2», «Ми-8»), выполняющие полеты по защите лесов от пожа-

ров. Средний возраст работников — 50 лет, это высококвалифицированные специалисты, которые проработали в аэропорту по 30 и более лет, и на которых можно положиться в любой ситуации.

## НОВЫЕ ИНВЕСТИЦИИ НА МОДЕРНИЗАЦИЮ

Многие помнят годы, когда самолеты в нашей области и по всей стране летали как птицы в небе, часто, низко и регулярно. Небольшие, но демократичные «Ан-2» доставляли для коротких «рен-де-вус» отдаленные поселки и деревни. Транспортной проблемы не возникало как таковой вообще. Была отличная развитая санитарная авиация. Лесная промышленность работала как хорошо смазанный маховик. Страна советов не скрипела. Но в эпоху перестройки и распада Союза все изменилось. Самолеты стали не нужны, как и многие другие стратегические ценности государства, их сначала забыли, потом начали продавать, потом сдавать в металлолом... И так 20 лет. Сегодня вставала на федеративные рельсы, обострились до взрывоопасного состояния. Поэтому гражданская авиация вновь стала актуальной.

Бизнес, который пришел на наши территории осваивать лесосырьевые ресурсы, а это, прежде всего, «Группа «Илим», стал понимать меру ответственности, которая легла на его плечи. «Группа «Илим» сегодня — самая крупная компания из арендаторов лесных площадей. Производственные участки находятся в глубине лесов, а безопасность производственного процесса для компании задача ключевая. На модернизацию аэропорта Котласа планируются новые значительные инвестиции.

Наличие модернизированной посадочной авиаплощадки в Котласе — вопрос архиважный и для бизнеса, и для власти. Четыре года подготовки и согласования документации, переговоров на различных площадках, как то ежегодные совещания глав муниципалитетов, координационный совет при губернаторе, принесли свои положительные результаты. Аэропорт «Котлас» набирает силу, как и самолеты, которые, ежедневно отрываясь от взлетно-посадочной полосы, набирают высоту.

Елена ЛОМОВА.