



которая начала активно сотрудничать с СТР, планирует вступить в Союз. Таким образом, в составе СТР будут полностью представлены все виды транспорта, и Союз сможет комплексно рассматривать стратегические вопросы транспортного комплекса России, включая вопросы его модернизации. Выступающий подчеркнул, что благодаря СТР 8 июня 2011 года состоялась встреча представителей всех отраслей транспорта с премьер-министром страны, в которой от авиации участвовал генеральный директор МАРАП. Все высказали свои проблемы, которые легли в основу 19-ти поручений премьера. Сегодня этот протокол подписан, вступил в силу, началась соответствующая работа в министерствах и ведомствах. Казанцев В.Д. проинформировал, что руководство СТР решило провести осенью 2011 года Всероссийский транспортный форум и получило согласие В.В. Путина на его участие в форуме. Он выразил надежду, что вопросы развития гражданской авиации будут достойно представлены в программе транспортного форума России.



Казанцев Е. Д.

КРУГЛЫЙ СТОЛ «МОДЕРНИЗАЦИЯ ОБЪЕКТОВ ИНФРАСТРУКТУРЫ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ» вел **Подкин Александр Леонидович**, генеральный директор ОАО «ПИИНИИ ГА «Ленаэропроект», к.т.н., который в своем докладе остановился на подпрограмме гражданской авиации – «Концепция развития аэродромной, аэропортовой сети Российской Федерации до 2020 года». Деньги, которые планируется задействовать в этой программе, казалось бы, значительные – около 1,25 триллиона рублей. Но, в тоже время, в подпрограмме предусмотрена реконструкция 127 аэропортов. К сожалению, реализация программы за 2010-2011 годы уже отстает от установленных сроков из-за недостатка средств, выделяемых из федерального бюджета. Подпрограммой предусмотрена реконструкция, модернизация аэродромов – это мероприятия по строительству, реконструкции аэропортовых объектов. Они включают в себя следующие виды работ: реконструкция или строительство новых взлетно-посадочных полос, рулежных дорожек, перронов, мест стоянки, средств РТО, систем электроснабжения, замена светосигнального оборудования. **Эти обязательства берет на себя федеральный бюджет.** Кроме того, подпрограмма предусматривает модернизацию инфраструктуры – это аэровокзальные комплексы, грузовые комплексы, склады авиационных горюче-смазочных материалов, ангары для обслуживания воздушных судов. Докладчик обратил внимание на то, что инфраструктурой, которая не попадает в федеральный бюджет, будут заниматься частные инвесторы, предусматривается использование механизма государственно-частного партнерства. Такие примеры уже есть, но их, к сожалению, недостаточно. И результатов, которые можно было бы сегодня в полной мере оценить, пока нет. Это – в основном известные аэропорты. Например, «Пулково» в Санкт-Петербурге, где «ВТБ-Капитал» с немецкой компанией «Fraport AG» взяли аэропорт в управление и где сегодня начинается строительство нового терминала, рассчитанного на обслуживание 15 миллионов пассажиров. Это – аэропорты юга, которыми управляет компания «Базэл Аэро». И, в принципе, из крупных аэропортов, где можно говорить о крупном государственно-частном партнерстве, пока назвать больше нечего.



Подкин А. Л.

Кроме федеральных средств на модернизацию и реконструкцию аэродромной сети, тех обязательств, которые взяло на себя государство по крупным, так называемым «опорным», аэропортам, требуется еще порядка 70 млрд. рублей в год из федерального бюджета на поддержание эксплуатационной годности существующих взлетно-посадочных полос в аэропортах. Национальная аэропортовая сеть, как планируется, будет к 2020 году состоять из 350 аэродромов. Но это – при том условии, что сохранится тенденция сохранения аэродромной сети на уровне не менее 315 действующих аэродромов. Для этого нужна активная инвестиционная политика. По планам федерального правительства, к 2030 году аэродромная сеть должна включать более 500 аэропортов, в основном, в результате развития региональной авиационной инфраструктуры.

Территориальные приоритеты. Строительство и реконструкция объектов Московского авиационного узла входит в круг первоочередных задач транспортной стратегии Российской Федерации. Статистика изменения основных показателей авиационной деятельности российских аэропортов за последние 10 лет четко свидетельствует о несбалансированном и несогласованном развитии пассажирских и грузовых перевозок за счет 10 крупнейших российских аэропортов. В первую очередь, это Московский авиационный узел – «Домодедово», «Шереметьево», «Внуково»; «Пулково» (Санкт-Петербург); «Кольцово» (Екатеринбург); «Толмачево» (Новосибирск); «Пашковский» (Краснодар); «Адлер» (Сочи); «Храброво» (Калининград) и «Курумоч» (Самара).

По мнению докладчика, которое разделяют многие отраслевые аналитики, сложилась неоптимальная конфигурация сети пассажирских авиалиний, в рамках которой наибольший объем, практически 40% общего пассажиропотока, приходится на Московский авиационный узел. На сегодняшний день отсутствуют четкое финансирование, четкая коммерческая стратегия и профессиональные ресурсы, которые позволили бы изменить эту тенденцию, развернуться в сторону региональных аэропортов России. Хотя всем известно, и это не новость, что региональные авиамаршруты – это основа, корневая система развития гражданской авиации.

На государственном уровне предприняты следующие действия: перевод аэропортов из федеральной собственности в собственность субъектов Российской Федерации, финансирование их эксплуата-



ции и развития за счет региональных средств и бюджетов муниципальных образований. При этом объекты УВД, РТО, взлетно-посадочные полосы остаются в федеральной собственности.

Создаются на базе аэропортов и федеральные казенные предприятия (ФКП). Это – известные предприятия: аэропорты Севера, Камчатки, Чукотки, Сахалина, Приамурья. Опыт функционирования федеральных казенных предприятий в этих регионах показывает, что такой подход может быть реализован только с помощью комплексной государственной поддержки, как финансовой, так и законодательной.

Каким аэропортам за последние годы государство выделило деньги на развитие авиационной инфраструктуры из федерального бюджета? Это, в первую очередь, Московский авиационный узел. Потом – Сочи. Аэропорту «Адлер» в данном случае повезло, потому что в Сочи будет проходить Олимпиада. В «Пулково» за счет средств федерального бюджета были произведены следующие виды работ: восстановление двух взлетно-посадочных полос, замена системы РТО, светосигнального оборудования. Подобные работы проводились в Якутске, Перми, Калининграде, Екатеринбурге, Уфе, Омске, Ростове-на-Дону. В докладе было отмечено, что **в 2011-2012 гг. предполагается развитие инфраструктуры аэропортов по ряду направлений. Прежде всего – электроснабжение**, то есть ввод резервных экономических источников энергосбережения аэропортовых комплексов, в соответствии с приказом Минтранса России «О принятии мер по обеспечению устойчивой работы аэропортовых комплексов».

Следующее направление – безопасность аэропортов. Необходимы сооружения для обеспечения безопасности аэропортов, защиты их от актов незаконного вмешательства. К сожалению, это очень затратная часть. По предварительным оценкам, она потребует до 45 млрд. рублей.

Далее – строительство пунктов пропуска через госграницу. Есть федеральная целевая программа «Государственная граница Российской Федерации», которая не выполнялась, но сейчас на это начинают выделять средства.

И, наконец, – реконструкция топливозаправочных комплексов. Известно, что ведущие топливные компании – это «РН-аэро», «Газром», «ТНК-ВР», «Лукойл» – ведут сегодня борьбу за рынок авиатопливного обеспечения, готовы инвестировать реконструкцию ТЗК в российских аэропортах. В ряде аэропортов уже сегодня присутствуют и «Лукойл», и «РН-аэро», которые предлагают свои услуги по заправке воздушных судов.



Руппель К. К.

Руппель Карл Карлович, директор департамента Счетной палаты Российской Федерации, д.э.н., обратил внимание на то, что идет формирование бюджета на 2012, 2013 и 2014 годы. Предполагается сформировать этот бюджет бездефицитным, соответственно, будут уменьшаться расходы. И, в первую очередь, будут, конечно же, уменьшаться инвестиционные расходы. Программы развития, модернизации транспортной системы, рассчитанные до 2015 года, до 2020, до 2030 года, к сожалению, не выполняются. Дело не в том, что их не хотят выполнять, а в том, что не просчитаны механизмы финансирования этих программ. В качестве возможного выхода выступающий предложил рассмотреть возможность снятия запрета на приватизацию взлетно-посадочных полос, что позволит освободить федеральный бюджет от многомиллиардных расходов, которые можно будет направить на другие нужды.



Пивоваров А. Р.

Пивоваров Александр Руфович, директор Филиала «ЗапСибАэронавигации» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД», вице-президент МАРАП, в своем выступлении обратил внимание на модернизацию радиотехнического обеспечения и системы обслуживания воздушного движения. На сегодняшний день отмечается рост этой интенсивности до 12%. В связи с этим, а также с переходом на новую систему эшелонирования с 17 ноября с.г. требуется модернизация оборудования.

В Госкорпорации по плану до 2020 года внедряется оборудование «земли» системой АЗВН и спутниковой системой посадки. Однако от авиакомпаний не удается получить ответ, готовы ли они использовать эти новые спутниковые системы, которые дают более точный инструмент определения местонахождения воздушных судов. При этом системы позволяют заходить на посадку с точностью до 40 (!) сантиметров. Одна такая спутниковая станция, независимо от количества взлетно-посадочных полос на аэродроме, обеспечивает заходы воздушных судов с обоими направлениями курсов всех полос, которые есть на аэродроме. Это понижает себестоимость, увеличивает производительность труда. Выступающий предложил составить с авиакомпаниями диалог по вопросу оборудования воздушных судов этими системами и обучить экипажи пользоваться ими.

Пивоваров А.Р. затронул также вопрос об определении критериев для неконтролируемых аэродромов и требований к ним. Известно, что в США около 11,5 тысяч аэродромов, из которых только 500 – контролируемые, остальные аэродромы – неконтролируемые. И есть факты, когда на неконтролируемые аэродромы летают порядка 50 воздушных судов в сутки. У нас сегодня довольно много аэродромов, которые обеспечивают не более 5-7 самолетов в сутки, но они – контролируемые. В РФ содержится полный состав аэродромов, органов УВД, техники, персонала, на что неоправданно тратятся значительные ресурсы.



Мирзаянов Ф. М.

Мирзаянов Фанис Мирзаянович, директор Ассоциации вертолетной индустрии, обратил внимание на то, что в докладе прозвучали впечатляющие цифры по финансированию, предусмотренно-



му для аэропортов. В то время как аварийность вертолетов сегодня выше, чем самолетов. Это обусловлено, в первую очередь, слабой инфраструктурой, предназначенной для работы вертолетов. Вопрос к Подкину А.Л. был сформулирован следующим образом: «Предусмотрено ли в планах финансирование строительства в аэропортах вертолетных площадок, строительства вертолетных портов, а также площадок для выполнения санитарных заданий, аварийно-спасательных и других работ в населенных пунктах? Эти полеты выполняются, как правило, в сложнейших условиях. И, в первую очередь, на их выполнение оказывает влияние слабая инфраструктура».

Отвечая на поставленный вопрос, **Подкин А.Л.** заметил, что для этого необходима государственная программа, но такой программы на сегодняшний день нет.

Шпагин Олег Геннадьевич, генеральный директор ОАО «Аэропорт Емельяново», обратил внимание на два важных направления аэропортовой деятельности – авиационную безопасность и энергобезопасность. Вышел 142-ой приказ, которым предусматривается усиление ответственности аэропортов в этом отношении. И, тем не менее, по очень тяжелым (в части денег) позициям остается неопределенность. Выступающий предложил ликвидировать ее путем установления единых стандартов в рамках единой государственной политики в части авиационной безопасности, как это сделано в других странах.

Похожая ситуация, сказал он, была после Домодедовских событий. Вышел приказ: «Срочно обеспечить аэропорты энергорезервированием». Какие объекты, в каком объеме? По светосигнальному оборудованию, например, есть сертификационное требование, что в случае возникновения проблем дизель должен обеспечить работу в определенные сроки. А по энергорезервированию этого нет. Опять начинают проверять, начинают требовать... А для аэропортов это очень затратное направление деятельности, поэтому хочется получить конкретику и поддержку.

Черток В.Б. отметил актуальность и четкую постановку вопросов. Пока, сказал он, не удастся добиться того, чтобы в нормативной базе все это было описано, будет вот такая ситуация неопределенности. Что нужно сделать? Вот вышел 142-й приказ по авиационной безопасности с дополнениями и изменениями, и если они не конкретны, не устраивают предприятия, то следует немедленно направить свои предложения тем, кто формирует нормативную базу в Министерстве транспорта – в соответствующие Департаменты (гражданской авиации или транспортной безопасности).

КРУГЛЫЙ СТОЛ «МОДЕРНИЗАЦИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ: ПОДГОТОВКА АВИАЦИОННОГО ПЕРСОНАЛА» вел **Смуров Михаил Юрьевич**, ректор Санкт-Петербургского государственного университета гражданской авиации, д.т.н., профессор, вице-президент МАРАП. Он остановился в своем докладе на двух основополагающих направлениях: 1) оптимизация сети учебных заведений путем концентрации образовательных, производственных и научных ресурсов на базе ведущих вузов, а также переход на государственные образовательные стандарты третьего поколения; 2) внутриинституциональные, т.е. модернизация тех процессов, которые идут в вузе. Первое направление определяется государством, второе – процессами, идущими в гражданской авиации. Необходимо готовить специалистов, которые смогут обеспечить данные процессы не только сегодня, но и в будущем.

В 2010 году закончилась де-юре вертикальная интеграция общей системы образования в гражданской авиации. Все средние учебные заведения стали филиалами высших учебных заведений. Это – реализация государственной политики, предполагающей либо превращение средних учебных заведений в филиалы вузов, либо их передачу на баланс региональных властей (что фактически означало бы их закрытие), либо прекращение их финансирования из федерального бюджета.

С 1 января 2011 года вся образовательная система РФ, включая гражданскую авиацию, перешла на подготовку по государственным образовательным стандартам третьего поколения. Высшее профессиональное образование в области аэронавигации включает обучение по 3 специальностям: эксплуатация воздушных судов и организация воздушного движения, летная эксплуатация воздушных судов, аэронавигационное обслуживание и использование воздушного пространства. Направление «Аэронавигация» перешло на двухуровневую систему подготовки – бакалавриат и магистратура: бакалавр – 4 года, магистратура – 2 года. Сохранена специальность высшего профессионального образования «Эксплуатация воздушных судов и организация воздушного движения». Она вошла в перечень специальностей, утвержденных Правительством Российской Федерации, используется до сих пор, и будет использоваться. Срок обучения по этой специальности – 5 лет. Из этих стандартов, определяющих требования к основным образовательным программам, следует, что пилота или диспетчера можно учить либо 4 года, либо 5 лет в зависимости от заказа работодателя. Впервые удалось получить и новый стандарт – по направлению подготовки высшего профессионального образования «Эксплуатация аэропортов и обеспечение полетов воздушных судов». Такого стандарта не было. В рамках этого стандарта можно целенаправленно учить практически все группы специалистов в области эксплуатации и управления аэропортами. Данное



Шпагин О. Г.



Смуров М. Ю.