



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.



направление позволяет предложить работодателю широкий спектр программ, позволяющих обеспечить процессы, идущие в гражданской авиации.

В создании стандартов широкое участие принимали работодатели и, в первую очередь, МАРАП, причем, как на этапе их разработки, так и на этапе их приемки. МАРАП является единственным официально зарегистрированным Минобрнауки России объединением работодателей, которое имеет право проводить рецензию образовательных стандартов на федеральном уровне от имени Министерства образования и науки Российской Федерации. Докладчик выразил благодарность всем, кто принимал участие в разработке данных стандартов. Далее, отметил докладчик, задача заключается в разработке на базе образовательных стандартов и требований работодателей основных образовательных программ, которые и определяют профиль выпускника.

Докладчик особо остановился на внутривузовской модернизации на примере двух ключевых направлений подготовки – диспетчеров УВД и пилотов гражданской авиации. В университете внедрены в учебный процесс диспетчерские тренажеры современных АС УВД «СИНТЕЗ-Т» и «Альфа-3», а также модули диспетчерских тренажеров в океанических центрах на базе технологий CNS/ATM. Изменился подход к разработке программ. В гражданской авиации идет внедрение системы RVSM на базе стандартов и рекомендуемой практики ИКАО. Естественно, это внедрение должно сопровождаться подготовкой кадров. Если внедрение этой системы идет на базе стандартов ИКАО, то и подготовка должна осуществляться в соответствии со стандартами ИКАО. Университет гражданской авиации является членом программы Trainer ICAO с 2007 года. Система подготовки диспетчеров УВД университета конкурентоспособна и легче иногда выиграть тендер в Брюсселе, чем в России.

Основной задачей на 2011 год является разработка инновационных технологий дистанционного обучения на базе вот таких специализированных пакетов, курсов RVSM. В результате должно повыситься качество подготовки специалистов в филиалах университета. Завершая рассказ о новом в подготовке специалистов УВД, Смуров М.Ю. заметил: «Если нет у модернизации, как у революции, начала, то нет у модернизации и конца»... **Базис модернизации по подготовке диспетчеров УВД (Программа Trainer) в университете создан, о чем свидетельствуют доложенные факты.**

В части подготовки пилотов докладчик обратил внимание присутствующих на то, что в 2006 году впервые был издан приказ о переходе на 150-часовую программу с 5-летним сроком обучения. Фактически в 2011 году состоялся первый выпуск по 150-часовой программе. В связи с этим, на базе требований авиакомпаний (требований ИКАО, требований Европейского Союза) была переработана программа обучения. В данном случае курс учебно-летной подготовки – это, фактически, курс GRFSL1, курс замороженного линейного пилота ИТР.

Для реализации этой программы в университете полностью подготовлено материально-техническое обеспечение, введены новые информационные технологии и созданы новые классы по английскому языку, введен комплекс тренажеров, которые позволяют обеспечить освоение данной программы.

Большую роль сыграло переоснащение парка воздушных судов. Сейчас на балансе университета 21 однодвигательный самолет Як-18Т, 12 самолетов Cessna 172S и 3 самолета Diamond DA-42. Переоснащение, особенно на Cessna, позволило в этом году впервые выполнить план летной подготовки.

Без финансирования о качественной подготовке и о модернизации говорить не приходится.

При модернизации процесса подготовки пилотов впервые использованы ресурсы авиапредприятия «Северсталь» для осуществления учебных полетов. Это дало возможность снизить себестоимость летного часа и выполнить план летной подготовки. В университете есть фактически все, что касается самолетов, не хватает только комплексного тренажера уровня D. Этот тренажер позволяет решать ряд задач, в том числе реализацию программы MPL. В соответствии с решением Минтранса университет принимал участие в разработке проекта данной программы Boeing. Как шутят разработчики, был возрожден советский вариант подготовки пилотов в рыночных условиях. После реализации этого проекта полностью имеются все методическое обеспечение данной программы и исходные возможности для ее использования на практике. Для ее более полного воплощения в жизнь необходимы комплексные тренажеры, которые станут базой для создания научно-образовательного центра.

Горбенко Валерий Михайлович, генеральный директор ФГУП «Госкорпорация по ОрВД», открывая дискуссию, поставил вопрос о причинах несоответствия у части выпускников-диспетчеров знания английского языка 4-му уровню.

Смуров М.Ю. объяснил ситуацию тем, что в университет приходят часть ребят с уровнем ниже второго, что не позволяет им за 5 лет выйти на четвертый уровень, требуемый ИКАО. Для повышения уровня нужны дополнительные занятия вне сетки плана, вне сетки стандарта, потому что эта программа финансируется на основании стандарта. Откуда брать средства? Либо из внутренних резервов ВУЗа, либо путем заключения дополнительных контрактов на обучение при одновременном «подтягивании» тех ребят, которых обучают вне учебного плана. Других путей не просматривается. Целесообразно совместно рассмотреть этот вопрос.



Горбенко В. М.



Аксютин Виктор Сергеевич, генеральный директор ЗАО СП «Авиакомпания «Авиашельф», обратил внимание на необходимость качественной подготовки персонала, связанного с обеспечением безопасности полетов. Не секрет, что весь мир пришел к выводу: дальнейшее улучшение безопасности полетов возможно только за счет внедрения системы управления безопасностью полетов. К сожалению, происходят тяжелые авиационные происшествия из-за отсутствия системы управления безопасностью полетов. А главное, из-за отсутствия основного ее компонента – культуры безопасности.

Смуров М.Ю. согласился с тем, что курсы по подготовке специалистов непосредственно в области управления безопасностью полетов в обязательном порядке надо возрождать. Что касается курсов по подготовке специалистов, которые учатся по программам ВПО, СПО: во всех этих курсах есть программы, связанные с управлением безопасностью полетов. Другой вопрос – кто и как их читает? Этот вопрос требует обсуждения и углубленной подготовки.

Чернов Олег Григорьевич, генеральный директор ОАО «Аэропорт Ростов-на-Дону», вице-президент МАРАП, председатель КК-39, продолжая дискуссию, заметил, что категория тех, кто должен быть подготовлен для работы в области обеспечения безопасности полетов, значительно расширена. Воздушный кодекс говорит о том, что должны быть изданы Федеральные авиационные правила по персоналу. Но их, к сожалению, нет на сегодняшний день. На практике такое обучение необходимо проходить раз в 5 лет. Хорошее, нужное дело заваливается на корню в связи с тем, что собирается группа из 20 человек разных специалистов (начальник службы организации перевозок и командир летного отряда). Он высказал предложение включать в группы для обучения специалистов одной сферы деятельности, тогда эффект подготовки будет лучше.

Горяшко Алексей Маркиянович, член Совета Клуба ветеранов высшего руководящего состава гражданской авиации (Клуб «Опыт»), первый заместитель Министра ГА СССР в 1990–1991 гг., поинтересовался отношением докладчика к инициативам «Аэрофлота» и «ЮТэйр» о подготовке летных кадров собственными силами, к тем программам, которые считаются передовыми по международной системе подготовки пилотов? «Есть ли у нас единое руководство по летно-методической подготовке персонала как на уровне курсантов, так и на уровне подготовки или переподготовки менеджмента, который должен заниматься летной работой с учетом отсутствия в федеральных авиационных правилах информации по этому направлению?»

Смуров М.Ю., отвечая на первый вопрос, заметил: это – право авиакомпаний. Пока кроме декларации конкретных шагов не видно. Вопрос в том, где летать и на чем летать. Когда авиакомпания начинают анализировать существующую ситуацию, они наталкиваются на те трудности, которые испытывает университет. Поэтому возникают вопросы о сокращении сроков подготовки, пересмотре программы. Как показало сотрудничество с финскими коллегами, программа университета полностью соответствует международным стандартам, и теоретическая подготовка позволила российским студентам успешно сдать экзамены в Администрации гражданской авиации члена Евросоюза – Финляндии. По итогам экзамена из 14 человек 10 человек получили 4 уровень ИКАО, а 4 получили 5 уровень ИКАО. По теории они все сдали. Следовательно, можно говорить о соответствии программы университета международным требованиям, это доказала практика. Другое дело, что не все, осваивая ее, могут получить одинаковые навыки, и это понятно. Отвечая на второй вопрос, Смуров М.Ю. подчеркнул, что его решение перезрело. Нужна какая-то площадка и независимый центр в Минтрансе либо на базе Росавиации. В какой форме она должна быть – «круглый стол» или работа на общественных началах, или финансироваться, еще не ясно. Пока только идут разговоры, ничего конкретного пока нет, также как и нет финансирования.

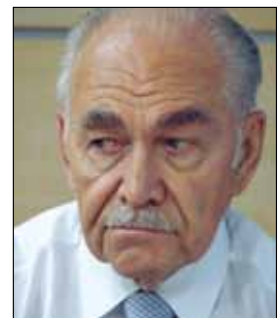
Шапошников Евгений Иванович, советник генерального директора ОАО «Компания «Сухой», председатель Правления некоммерческого партнерства «Безопасность полетов», подчеркнул, что доля Россия в мировых перевозках составляет всего лишь 2%, а по количеству инцидентов, аварий и катастроф – 15-17%. Основываясь на требованиях ИКАО, выступающий сделал вывод: существующая система профилактики авиационных происшествий себя исчерпала. Что предлагает нам в настоящее время ИКАО? Есть и опасные факторы. Они и раньше были, существуют и сегодня: человек – техника – среда – организация. ИКАО предлагает нам выставить эти заслоны, эти заборы, эти щиты безопасности на ранних стадиях проявления этих опасных факторов. В соответствии с требованиями ИКАО, в России принята Государственная программа безопасности полетов. Система управления безопасностью полетов для авиаперевозчиков – это второй этап. Она вводится в России в период с 2009 по 2011 год, и в настоящее время многие авиакомпании уже имеют эту систему. Далее идет система управления безопасностью полетов для обеспечивающих авиационных структур – это аэродромы, управление воздушным движением, обслуживание авиационной техники. В соответствии с требованием ИКАО эта система должны быть введена с 2011 года. И еще одна абсолютная новость для авиапроизводящих структур – это система управления безопасностью полетов для предприятий авиапрома, которая вводится с 2013 года. В заключение Шапошников Е.И. выразил надежду, что в 2012 году состоится более предметный разговор о проблемах безопасности полетов.



Аксютин В. С.



Чернов О. Г.



Горяшко А. М.



Шапошников Е. И.



Односторонцев В. Н.

Односторонцев Владимир Николаевич, заместитель генерального директора по безопасности авиакомпании «Nordwind Airlines» (Северный ветер), поблагодарил Чернова О.Г. за теплый прием от имени участников первого заседания Клуба, состоявшегося в 1986 году в Братске и поздравил коллег с юбилеями КК и МАРАП. Он отметил, что атмосфера, заложенная командирами в далекие восьмидесятые годы, сохранилась. Выступающий откровенно поделился своим опытом и наблюдениями: «Пролетав более 30 лет на советских самолетах и вертолетах и начав летать 7 лет тому назад на западной технике (сейчас я летаю на Боингах 757, 767), я отметил, что эта техника лучше для пилота, на ней удобнее работать, затрат надо меньше при соответствующей грамотной эксплуатации. Она кроме того безопасна для выполнения полета и для пассажира более комфортна, поверьте на слово».

Особое внимание уделил Односторонцев В.Н. проблемам тренажерной подготовки, которую регулярно проходит сам и тренирует других, с горечью заметив, что россияне везут деньги в Хельсинки, Стокгольм, Лондон, а национального центра тренажерной подготовки не создано. Он привел результаты собственных расчетов о колоссальных средствах, которые российские авиакомпании тратят на тренажерную подготовку экипажей за рубежом и предложил поставить перед государственными органами вопрос о создании соответствующих возможностей на территории России.



Фридлинд А. А.

КРУГЛЫЙ СТОЛ «МОДЕРНИЗАЦИЯ ЭКОНОМИЧЕСКИХ МЕХАНИЗМОВ И ПРОЦЕДУР ГОСУДАРСТВЕННОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ НА ВОЗДУШНОМ ТРАНСПОРТЕ» вел **Фридлинд Александр Абрамович**, директор НЦ-19 ФГУП «ГосНИИ ГА», д.э.н., профессор. Он напомнил участникам заседания, что вокруг гражданской авиации существует очень много мифов.

Например: отрасль в кризисе, авиаперевозки дороги, большинство авиапредприятий – убыточны и банкроты, и так далее. В этих утверждениях достаточно много непрофессионализма и иногда лукавства. Во всяком случае, напрямую с доверием к таким утверждениям профессионалы, работающие в отрасли, относиться не должны. Докладчик предложил рассмотреть некоторые объективные данные. В 2010 году темп роста пассажирооборота около 30%. Что это за кризис такой?!.. За пять первых месяцев 2011 года почти 12% роста пассажирооборота. Это очень и очень успешный параметр, которому могут позавидовать многие страны и отрасли. Средняя цена тоннокилометра в 2009 году оказалась ниже, в 2010 еще ниже. По отношению к 2008 году – снижение почти 20%. Гражданская авиация за последние 2 года в среднем снизила цену почти на 20%. Но, почему-то в СМИ нигде это не звучит, хотя и в Росавиации есть пресс-служба, и во всех авиакомпаниях есть свои пресс-службы. Наоборот, весь прошлый год были мощнейшие «наезды» на ГТК «Россия», на «ЮТэйр» по поводу того, что идет завышение цен на авиабилеты. Далее докладчик обратил внимание участников на тенденции улучшения операционной рентабельности за период 2009-2010 годов в целом по отрасли, с оговоркой, что убыточность на внутренних линиях перекрывается прибылью на международных линиях. За этот же период существенно снизилась себестоимость в среднем по отрасли. Примечательно, что в 2010 году по отношению к 2008 почти в 2 раза снизились в отрасли затраты по статье «Авиа ГСМ» (рубли на тоннокилометры). Достаточно понятно, что это – результат масштабного перевооружением парка воздушных судов, по сути, его модернизации. Как следствие, наблюдается некий рост по статье «Аренда и лизинг» в связи с тем, что перевооружение парка идет через лизинговые схемы. Снизилось количество эксплуатантов, ведущих убыточную хозяйственную деятельность (с 35% до 22% в 2010). В 2009 году они контролировали долю рынка по финансовому обороту – примерно 22%, в 2010 году – уже 10,5%. Это говорит о более высокой конкурентоспособности тех, кто работает без убытков. Кризисные компании контролировали в 2009 году 24% рынка, в 2010 году они контролировали только 14%. По мнению докладчика, главной причиной является их пониженная конкурентоспособность, из-за которой их экономическими мерами вытесняют с рынка более успешные компании. Особое внимание в докладе отводилось такому финансовому показателю, как чистый оборотный капитал в условиях борьбы за конкурентоспособность. Собственники, настороженные кризисами и кризисными явлениями 2008 и начала 2009 года, стали более благосклонно относиться к выделению финансовых средств авиакомпаниям. Авиакомпании стали больше заботиться о получении «длинных» денег, заменяя «длинными» деньгами, «длинными» займами «короткие». В итоге наблюдается рост чистого оборотный капитала и в 2009, и в 2010 году. Отсюда – и улучшение финансового состояния авиакомпаний. Сравнительный анализ данных о конкурентоспособности эксплуатантов, находящихся в разном финансовом состоянии, показал, что оборот финансово устойчивых компаний в 2010 вырос в 1,5 раза относительно 2009 года. В то же время, у авиакомпаний, которые находятся в кризисном финансовом состоянии и директора которых думают, в первую очередь, о том, как заткнуть ту или иную финансовую дыру, а не о борьбе за захват рынка, оборот в 2010 году существенно снизился относительно 2009 года. В результате доля этих компаний на фоне растущего рынка снижается и в абсолютном, и в процентном отношениях. Сравнив экономическое состояние авиакомпаний и реакцию на него со стороны авиационной власти, докладчик привел следующие данные: за 7 месяцев 2011 года аннулировано 14 сертификатов эксплуатантов. Из этих 14 аннулированных сертификатов: 3 – это некая рутина, связанная с реорганизацией. За