



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



нарушение, за несоответствие требованиям аннулировано 11 сертификатов. Среди этих 11 «аннулированных» эксплуатантов, часть, как минимум, один – два года, а некоторые и гораздо больше лет, находились в кризисном финансовом состоянии. То есть, кто главный претендент, и кто, рано или поздно, обязательно выступит нарушителем в летной деятельности? У кого возникнут проблемы с техникой и с иными правилами, которым должна соответствовать летно-техническая деятельность? Именно те, кто находится в кризисном финансовом состоянии. Это группы риска. Вероятность того, что компания попадет в нарушители сертификационных требований, и ее сертификат будет аннулирован, в этой группе риска, то есть в компаниях, которые находятся в кризисном финансовом состоянии, примерно в 7 раз выше по сравнению с компаниями, которые находятся в устойчивом финансовом состоянии. Докладчик задался логичным вопросом: почему эти компании так долго находились в кризисном положении, а с ними ничего не происходило? Наверное, в сертификационных процедурах этот параметр не очень четко учитывается. В проектах Административного регламента вопросы, касающиеся того, как авиационным властям работать с компаниями, которые находятся в кризисном состоянии, не прописаны. Если посмотреть приказ Росавиации, изданный год назад и касающийся контроля финансово-экономического состояния, то там также не расписано, что и как процедурно должно происходить с теми, у кого финансовое состояние неудовлетворительное. Представляется, этот инструмент следовало бы использовать. Тем более, что он простой, наглядный, беззатратный, исходная информация для него прозрачна и доступна для руководства любого уровня.

Далее докладчик остановился на перспективах развития гражданской авиации, основываясь на том, что отрасль, судя по экономическим параметрам, очень успешна. Мало других отраслей могут похвастаться такими темпами. Мало кто из них может похвастаться улучшением финансового положения, улучшением рентабельности своей деятельности. То есть здесь – непечальный край работы для отраслевых пиарщиков.

Фридлянд А.А. попытался разобраться в том, что ждет впереди гражданскую авиацию? Гарантировано ли дальнейшее такое же успешное, по этим параметрам, развитие? Очевидно, что нет. Анализ экономических параметров показывает возможные риски.

В первую очередь, это касается динамики изменения «отпускной цены на ГСМ для авиакомпаний». «Всплески» цен, как правило, совпадают со «всплесками» роста перевозок и доходов авиакомпаний. Как только авиаперевозчики получают больше доходов, тут же им «в хвост» нефтяники резко вздымают цену.

Если посмотреть на аэропортовые расходы, то видно, что удельный вес условно постоянных затрат – 70%, а то и все 80%. Казалось бы, на фоне таких беспрецедентно высоких темпов роста перевозок, аэропортовые расходы на единицу транспортной продукции должны были бы снизиться. В то же время, мы видим, что в 4-х кварталах 2009 и 2010 годов они выросли. Это значит, что это – часть аэропортовых затрат, которая не регулируется. И не обязательно, что это – именно затраты главного оператора. У нас в аэропорту, вы знаете, много операторов работает. Часть видов аэропортовой деятельности ФСТ берется регулировать, часть – нет. Достаточно очевидно, что аэропортовые операторы так же, как и нефтяники, улавливают момент, когда у авиакомпании появляется рост доходов и четко реагируют на него, «салятся в хвост», и темп подъема расходов никто им не может ограничить. Это говорит о недостатках в системе регулирования деятельности той институциональной среды, в которой работают российские авиакомпании.

Далее докладчик остановился на перспективах преодоления стагнации на внутренних воздушных линиях и в области региональных перевозок. Если считать по пассажирам, то 90% в США – это внутренние линии. Такая же точно картина была в СССР: 90% – это тоже были внутренние линии. В России сейчас только 53% на внутренних линиях. Если мы говорим о региональных линиях, то два и сколько-то там десятых процента, в США – 20%. Основная причина в ценах.

Средние цены российских авиакомпаний на международных линиях чуть-чуть ниже цен в США на таких же линиях. На внутренних авиалиниях в США цена почти такая же, как и на международных. На внутрироссийских линиях – уже примерно на 1/3 выше по сравнению с международными. Здесь и НДС, и проблемы с аэропортовой инфраструктурой. Именно об этом шла речь на встрече с премьер-министром 8 июня этого года. В США цена на региональных линиях раза в 1,5 выше, чем на магистральных линиях. В России она выше в 3-3,5 раза – вот где проблема! Проблема – в непреодоленной стагнации внутренних перевозок. Не может такими темпами долго поддерживаться рост региональных линий. Не может все идти только через Анталию, Москву, Санкт-Петербург, если не будут развиваться перевозки в российской глубинке.

Докладчик полагает, что проблемы имеют институциональный характер. Это проблемы, связанные с оплатой аренды земли, аренды аэродромных комплексов, которая является завышенной, это вопросы налогообложения и так далее.

Фридлянд А.А. обратил внимание на нерешенность многих правовых вопросов. Росавиация лишена нормотворческих функций. Ространснадзор не имеет нормотворческих функций. Нор-



Шарипов В. А.

мотворческие функции – только у Минтранса. Участники заседания прекрасно знают потенциал Департамента госполитики в области гражданской авиации, сказал докладчик. Сколько там человек занимается нормотворчеством? Не является предметом обсуждения, что они умеют или не умеют. Может ли такое количество людей, решить комплекс проблем, из-за которых отрасль имеет существенные риски ухудшить эффективность своего развития? Очевидно – нет, и тут надо что-то решать. Возможно, добиваться возвращения нормотворческих функций в Росавиацию, что потребует изменений в ее квалификационном составе. Либо делать то, что предлагает МАРАП по вопросам саморегулирования. В любом случае, проблема нормотворчества в отрасли – одна из самых приоритетных. Невозможно таким количеством людей и при таком распределении функций разрешить существующие проблемы нормативно-правовой базы гражданской авиации. В этом, по мнению докладчика, кроется причина большинства существующих проблем.

Шарипов Виль Асхатович, генеральный директор ФГУП «Магнитогорское авиапредприятие», выступивший в прениях, напомнил: первичная задача МАРАП определена как защита прав и законных интересов руководителей, что интересно и актуально всегда. В связи с этим следует взглянуть немного в другом ракурсе на вопрос, связанный с ответственностью руководителя авиапредприятия за авиационную безопасность, поскольку, учитывая известные события, в последнее время особое внимание уделяется именно этому виду нашей деятельности.

Обеспечение авиационной безопасности возлагается законом на несколько субъектов: службу авиационной безопасности аэропортов, авиакомпаний; ведомственную охрану Минтранса; МВД в лице транспортной милиции и вневедомственной охраны. Все перечисленные структуры не связаны системой единой подчиненности, и решают свои задачи на основании своих ведомственных документов, регламентирующих их деятельность, в соответствии с указаниями своих руководителей. При этом федеральным законом о транспортной безопасности ответственность за обеспечение транспортной безопасности возложена лишь на субъекты транспортного комплекса, то есть на руководителей авиапредприятий. Все остальные субъекты не несут никакой ответственности за выполнение требований, норм и правил по авиационной безопасности, а выполняют лишь контрольные функции. Между тем на основании статей 2 и 45 Конституции: «защита прав и свобод человека и гражданина является обязанностью государства». Функция по противодействию терроризму не свойственна субъектам транспортной инфраструктуры. Аэропорты, авиакомпании должны обеспечивать комплексный транспортный процесс, а защита от террористических угроз – это функция правительственных органов, которые должны нести за это ответственность. При нынешнем положении вещей обеспечить на должном уровне транспортную безопасность, особенно в небольших региональных аэропортах, силами фактически только служб авиационной безопасности, весьма проблематично.

В этой связи выступающий предложил инициировать обращение в законодательные органы страны с целью внесения изменений в федеральный закон о транспортной безопасности и приведения его в соответствие с Конституцией РФ и другими федеральными законами. «Нужно четко прописать границы ответственности субъектов российской транспортной инфраструктуры, ФСБ и МВД, то есть определить, кто и за что будет отвечать в деле обеспечения транспортной безопасности. И сделать так, чтобы закон реально работал, а не просто существовал» – подчеркнул оратор.

Чернов О.Г. в своем выступлении поддержал данное предложение и вынес на рассмотрение вопрос, связанный с аэропортовой деятельностью в части обеспечения авиационной безопасности, – о документах, в соответствии с которыми международные аэропорты должны осуществлять охрану своих объектов. Он обратил внимание аудитории на то, что платит в месяц по договору порядка 800 тысяч рублей, – это одно. Второе. Вышедший закон о полиции устанавливает, что деятельность этих органов должна регулироваться. Следует обратиться в органы авиационной власти с ходатайством о том, что деятельность органов полиции по установлению цены на эти услуги должна регулироваться Федеральной службой по тарифам. Дело в том, что по договору, который заключается с полицией, финансируются все затраты, которые несет полиция. В том числе отпусков, пособия семьям погибших при исполнении служебных обязанностей и т.д. Там целый лист. А если это все будет узаконено Федеральной службой по тарифам, то и им некуда будет деваться, и аэропорту тоже. И все будет нормально.

Козловский В.Б. не разделил оптимизма Фридринда А.А. по поводу высоких показателей развития гражданской авиации, и заметил: по вертолетам совершенно очевидно, что львиная доля затрат на сегодняшний день уходит на поддержание летной годности. И, зачастую, не фактической летной годности, а виртуальной летной годности, то есть на борьбу или, если говорить прямо, это – коррупционные расходы. Почему вертолетная техника за рубежом эксплуатируется по одним правилам и намного дешевле, чем у нас в России? Вот отсюда российские цены и выше, чем на международном рынке. Выступающий обратил внимание участников заседания на эти объективные данные. По мнению В.Б. Козловского, система эксплуатации должна тесно взаимодействовать с разработчиками и с промышленностью по вопросам эксплуатации и модернизации. Конечно, для этого нужно внести изменения в нормативную базу, может, даже в некоторые статьи основополагающих документов.



Мирзаянов Ф.М. отметил, что стоимость содержания аэропортов МВЛ зависит от затрат на материальные и трудовые ресурсы, необходимые для работы аэропортов. Руководители, находящиеся в этом зале, могут заметно снизить стоимость содержания аэропортов за счет совершенствования соответствующих нормативов, направленного на снижение издержек. Выступающий подчеркнул: нужны такие нормативы, которые позволят аэропортам МВЛ выполнять их функции не существующим составом материально-технических и трудовых ресурсов, а таким, который применяется в наиболее развитых странах, сравнимых по климату с нами, например, – в Канаде.

Сулейманов Р.Р., председатель Совета СРО АБ, вице-президент, генеральный директор МАРАП, к.э.н., доцент, в конце дискуссии заметил, что в процессе обсуждения участникам удалось отойти от традиционного «кивания» в сторону разработки и производства в связке «наука – техника – производство», и обойтись без сетований на то, что нет самолетов, не те самолеты, нет модернизации. Обсуждение наглядно подтвердило ценность четко сформулированного Владимиром Ивановичем Андреевым утверждения, что «многие руководители авиапредприятий снизу уже модернизируют отрасль», и справедливость замечания ветеранов (Виктора Васильевича Горлова и Евгения Ивановича Шапошникова) о том, что «человеческий фактор» имеет отношение не только к эксплуатации, но и ко всем сферам авиационной деятельности снизу доверху.

Выступающий высказался в поддержку ранее прозвучавших предложений о необходимости активизации работы МАРАП по совершенствованию правового поля гражданской авиации.



Сулейманов Р. Р.

КРУГЛЫЙ СТОЛ «СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ СЕРТИФИКАЦИИ В УСЛОВИЯХ МОДЕРНИЗАЦИИ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ» вел **Ивановский Николай Николаевич**, президент, председатель Совета МАРАП, генеральный директор ООО «Авиапредприятие «Северсталь», который охарактеризовал положение дел по данному вопросу следующим образом: система сертификации в гражданской авиации громоздка и несовершенна. После выхода федерального закона «О техническом регулировании» и отмены 21 июня 2006 года приказа Минтранса № 88 «О системе сертификации в гражданской авиации» создался некоторый правовой вакуум, который был заполнен федеральными авиационными правилами, которыми сегодня все и руководствуются.

Ведущий отметил, что проблема совершенствования регулирования деятельности предприятий в части сертификационных требований к объектам наземной инфраструктуры гражданской авиации носит комплексный характер, ее решение требует правовых, организационных и финансовых ресурсов. С целью гармонизации интересов государства и авиационного бизнеса, по мнению ведущего, необходимо создание такой системы сертификации, которая значительно бы, во-первых, снизила – объемы государственного регулирования, и во-вторых, упростила процесс государственного регулирования. Основой этой системы могут стать элементы саморегулирования в области сертификации услуг путем передачи прав и полномочий в части сертификации саморегулируемым организациям.

Совершенствование процесса сертификации, по мнению ведущего, можно вести в двух направлениях. Первое – это кардинальные изменения, достаточно сложный и длительный путь. Практически это невозможно, так как для этого нужно в корне менять Воздушный кодекс. Поэтому одно из предложений МАРАП заключается в совершенствовании сложившегося порядка сертификации, а именно:

- 1) **Снизить и дифференцировать цену на услуги по сертификации** в связи с тем, что в настоящее время цена практически не зависит от масштабов авиапредприятия. К примеру, несмотря на то, что объемы работ аэропортов Внуково и Череповца существенно отличаются, сертификационные требования к ним практически одинаковые. Суть предложения – **пересмотр системы расчетов за проведение сертификации**. При этом стоимость услуг надо поставить в зависимость от получаемых доходов юридического лица в год, предшествующий ее проведению. В принципе, сделать сертификацию безвозмездной достаточно сложно, так как в Воздушном кодексе она прописана как возмездная.
- 2) **Изменить сроки действия сертификата**. Ведущий привел пример аэропорта Череповец: 16 служб – 16 сертификатов. Одни выдаются на два, другие – на три года. Налицо непрерывный процесс сертификации, на которую отвлекается большое количество персонала. Ведущий предложил **сделать сертификат бессрочным**. Это был бы идеальный вариант, поскольку кроме сертификационных проверок дополнительно есть еще проверки к ОЗП и ВЛП, которые, в принципе, дополняют друг друга. В крайнем случае, предлагается **увеличение срока действия сертификата до пяти лет с проведением не более двух промежуточных проверок** на предмет соответствия сертификационным требованиям.
- 3) **Децентрализовать систему сертификации**. К примеру, аттестация аварийно-спасательных формирований выполняется через Москву, будь то это аэропорт Череповец, Петрозаводск или какой-то иной. В результате выстраивается длинная очередь, и тратятся огромные деньги.
- 4) **Уменьшить количество видов аэропортовой деятельности, подлежащих сертификации**. Пред-



Ивановский Н. Н.