



ХРОНИКА ЮБИЛЕЙНОГО ГОДА: КК, МАРАП И СРО АБ НА НОВОМ ЭТАПЕ СВОЕЙ ИСТОРИИ

СЮЖЕТ ЧЕТВЕРТЫЙ

УЧАСТИЕ МАРАП И СРО АБ ВО ВСЕРОССИЙСКОЙ КОНФЕРЕНЦИИ ТРАНСПОРТНИКОВ – ПРОДОЛЖЕНИЕ ДИАЛОГА АВИАЦИОННОЙ ОБЩЕСТВЕННОСТИ И БИЗНЕСА С ВЛАСТЬЮ



Слева направо: Ивановский Н.Н. (Президент МАРАП), Нерадько А.В. (Руководитель Росавиации), Левитин И.Е. (Министр транспорта РФ), Сулейманов Р.Р. (Председатель Совета СРО АБ), Новак А.В. (Заместитель Министра финансов РФ)

8 ноября 2011 года в Новосибирске – городе, где расположена штаб-квартира Международной ассоциации руководителей авиапредприятий (МАРАП), произошло событие, к которому авиационная общественность и авиационный бизнес стремились весь период новейшей истории гражданской авиации России. **Впервые состоялся профессиональный, без посредников, диалог с Председателем Правительства РФ по актуальным проблемам состояния и развития воздушного транспорта.** МАРАП и Саморегулируемая организация авиационного бизнеса (СРО АБ) – единственные в гражданской авиации СРО – представляли в этом диалоге интересы авиационных структур всех сфер деятельности воздушного транспорта на высшем уровне государственной власти. На конференции был продолжен разговор, состоявшийся на встрече премьер-министра с членами Президиума Союза транспортников России (СТР) 8 июня 2011 года, по итогам которой ранее был подписан соответствующий протокол.

Справедливости ради следует заметить, что **начало профессиональному диалогу с властью** было **положено четверть века назад при создании Клуба командиров авиапроизводства.** Здесь уместно вспомнить и о **другом формате этого диалога**, не получившем пока должного развития, – **Коллегия авиационной общественности (КАО).** В программах КАО по перспективным мерам поддержки и развития парка воздушных судов, аэропортов и аэродромов отражались и проблемы региональной авиации. В тот период идея КАО и ее программы опередили время и, по существу, предвосхитили появление Общероссийского народного фронта (ОНФ). Ведь в КАО был заложен аналогичный принцип привлечения широкого круга профессионалов и простых граждан к обсуждению и решению актуальных проблем. Прошло четыре года, и сама **история подтвердила верность выбранного стратегического курса на консолидацию авиационной общественности, авиационного бизнеса и власти**, вообще всех, кто неравнодушен к судьбе отечественной



гражданской авиации. Содержание и формат состоявшейся в Новосибирске Всероссийской конференции транспортников на тему «Программа Общероссийского народного фронта как механизм к транспортной доступности населения и бизнеса» – убедительное тому подтверждение.

Что касается **проблем региональной авиации**, то они **предметно рассматривались на заседаниях Клуба еще в 1998 г. (Красноярск), затем в 2003 г. (Санкт-Петербург), и, наконец, в 2010 г. (Якутск)**. Поэтому вполне закономерен тот факт, что подготовка и проведение круглого стола по теме «Обеспечение доступности населения к региональным авиационным перевозкам» были возложены на МАРАП.

Проблемы региональной авиации в настоящее время обострились в связи с падением объемов перевозок внутри регионов на фоне впечатляющих темпов роста магистральных перевозок (в среднем по 10% в год). Снижение транспортной доступности регионов для граждан и бизнеса явилось отправной точкой для конструктивного диалога вначале на круглом столе, а затем и на пленарном заседании конференции.

Конференция проводилась СТР при поддержке ОНФ. В ней приняли участие премьер-министр РФ Путин В.В.; вице-премьер России Иванов С.Б.; полномочный представитель Президента РФ в Сибирском федеральном округе Толоконский В.А.; депутаты Государственной Думы РФ и органы представительной власти ряда субъектов РФ; руководство Минтранса России (Левитин И.Е.), Ространснадзора (Касьянов А.И.), Росавиации (Нерадько А.В.); президент СТР Ефимов В.Б.; представители Межгосударственного авиационного комитета, министерств и ведомств и их территориальных органов; руководители ряда субъектов Федерации; около 500 руководителей и специалистов предприятий и организаций, некоммерческих и общественных организаций транспортного комплекса; представители СМИ и другие заинтересованные лица.

Работа конференции, целью которой было обсуждение основных проблем, стоящих перед транспортной отраслью, и подготовка предложений по их решению, **проходила в два этапа. В первой половине дня состоялось семь круглых столов**, на которых представители бизнеса и общественных организаций, экспертного сообщества и органов власти обсуждали проблемы и варианты их решения как по отдельным видам транспорта, так и в целом по транспортной системе России. В центре внимания участников были вопросы обеспечения доступности и качества пассажирских и грузовых перевозок, стратегические направления развития транспорта и формирования единого транспортного пространства, вопросы обеспечения безопасности на транспорте, взаимодействия власти и бизнеса по кадровому и научному обеспечению модернизации транспортного комплекса. **Во второй половине дня состоялось пленарное заседание**, в ходе которого глава правительства выступил с докладом о перспективах развития транспортной системы России, заслушал президента СТР, представителей различных видов транспорта от каждого круглого стола и рассмотрел наиболее актуальные проблемы и предложения по их решению, ответил на многочисленные вопросы участников конференции.

На круглом столе по авиационной тематике в рамках заявленной темы были рассмотрены актуальные проблемы сохранения и развития региональных авиакомпаний и региональных аэропортов; проблемы и перспективы развития системы организации воздушного движения; проблемы обеспечения безопасности полетов и авиационной безопасности; проблемы совершенствования системы подготовки авиационного персонала; пути совершенствования экономических механизмов функционирования ГА, а также состояние и направления совершенствования правового поля гражданской авиации. Каждый участник заседания кроме





материалов по общетранспортным проблемам получил специальный выпуск журнала «МАРАП» (2011), подготовленный по итогам Клуба командиров в Якутске на тему «Региональные перевозки: от восстановления к развитию», юбилейный выпуск журнала и видеофильм МАРАП «Опережая время» (к 25-летию Клуба командиров и 20-летию ассоциации), подборку публикаций по актуальным проблемам гражданской авиации, тезисы участников конференции (включая тезисы тех, кто не смог прибыть на нее) и проект Решения круглого стола.

В заседании приняли участие Министр транспорта РФ Левитин И.Е.; заместитель Министра финансов РФ Новак А.В.; заместитель директора Департамента государственной политики в области гражданской авиации Минтранса России Шнырёв А.Г.; около 60 руководителей и специалистов авиапредприятий, научных учреждений, учебных заведений и общественных организаций ГА. Вели заседание Президент МАРАП Ивановский Н.Н., Председатель Совета СРО АБ Сулейманов Р.Р., Руководитель Росавиации Нерадько А.В.

В своем вступительном слове **Левитин И.Е. подчеркнул, что Минтранс с момента кризиса 2008 года осуществляет программу поддержки малой авиации и региональных авиаперевозок и субсидирует на эти цели ежегодно более 2 млрд. рублей.** «Поэтому, – отметил министр, – хотелось бы обсудить с вами, что уже дала эта программа, насколько она эффективна».

Нерадько А.В. в своем выступлении **отметил:** «Главная тема нашего круглого стола – обсуждение актуальных проблем, связанных с развитием региональной авиации. В 2000 году правительством нашей страны была утверждена Концепция развития гражданской авиационной деятельности в РФ. Мы совместно хорошо поработали над ее выполнением и вполне успешно справились с задачей удвоения ВВП в отрасли, обеспечив развитие магистральных перевозок. Теперь же перед нами стоит **важнейшая задача – обеспечить развитие именно малой авиации, рост региональных перевозок**». Как он подчеркнул, **эта задача является приоритетной** именно потому, что «все жители даже самых отдаленных уголков нашей страны должны чувствовать себя так же комфортно, как и люди, живущие в регионах с развитой транспортной инфраструктурой». По мнению главы Росавиации, **ее решение базируется на трех «краеугольных камнях».** **Первый из них – техника:** современные воздушные суда, современная аэропортовая и аэродромная техника, техническое переоснащение системы УВД. **Второй – организация работы предприятий ГА** по обслуживанию региональных перевозок **на высоком качественном уровне.** **И третий – люди:** «те, кто работает сейчас, и те, кто идет на смену нынешним авиаторам». В этой связи А.В. Нерадько отметил, что видит задачу круглого стола в том, чтобы «в рамках программы-2020 наметить эффективные пути решения стоящих перед отраслью проблем».

Ивановский Н.Н. (президент МАРАП, генеральный директор ООО «Авиапредприятие «Северсталь»»), открывая дискуссию, подчеркнул, что заседание круглого стола проводится по «клубной» системе, практикуемой директорами авиапредприятий с 1986 года, хорошо известной собравшимся, и призвал участников высказываться максимально открыто.

В ходе обсуждения проблем региональной авиации **участники круглого стола особое внимание уделили вопросу отсутствия соответствующего парка современных воздушных судов.** При этом они отметили, что планируемый с 1 января 2012 года вывод из эксплуатации наиболее популярного воздушного судна на рынке региональных перевозок – Ан-24, а также самолетов Ан-26 и Як-40 может поставить многие региональные авиакомпании на грань банкротства. По мнению участников, решить проблему можно путем отмены таможенных пошлин на иностранные воздушные суда с провозной емкостью не только до 50 кресел, но и с массой пустого снаряженного аппарата до двух тонн, а также создания благоприятных кредитно-лизинговых условий. Эта точка зрения была высказана **А.В. Корякиным** (генеральный директор ОАО «Авиакомпания «Полярные авиалинии») и поддержана **А.В. Бородиным** (генеральный директор ОАО «Аэропорт Толмачево»), **П.В. Трубаевым** (генеральный директор ОАО «АК БАРС АЭРО») и другими.

Справедливости ради, следует сказать, что аналогичные предложения высказывались и в отношении парка вертолетной техники, а также аэропортовой, аэродромной и вертодромной техники, техники для посадочных площадок. В частности, в поддержку подобной меры в отношении тех типов вертолетов, аналоги которых не производятся в России, высказались **Мирзаянов Ф.М.** (директор Ассоциации вертолетной индустрии) и **Костин В.В.** (президент ООО «Авиатехснаб»). Так, Мирзаянов Ф.М. обратил внимание на то, что «...в связи неоправданно высокой стоимостью содержания аэропортов и их закрытием большое число рейсов на МВЛ и региональных перевозках выполняется на вертолетах. Такие полеты относятся к категории коммерческих. К сожалению, российские вертолеты не сертифицированы для выполнения коммерческих полетов. Поэтому приходится завозить вертолеты зарубежного производства. Однако на ввоз зарубежных вертолетов существует заградительная таможенная пошлина в размере 41,8%. Снятие этой пошлины позволило бы значительно снизить стоимость перевозок на МВЛ и увеличить численность парка вертолетов». Он подчеркнул, что сделать это необходимо «по всей размерности, т.к.



Левитин И.Е.



Нерадько А.В.



Ивановский Н.Н.



Мирзаянов Ф.М.

Должности указаны на момент проведения конференции.



Бородин А.В.



Скуратов С.Н.



Простит И.А.



Корякин А.В.



Халин П.В.

российские вертолеты не сертифицированы для таких полетов». Отвечая на это, Левитин И.Е. поручил Шнырёву А.Г. подготовить и представить соответствующие предложения. **Бородин А.В.**, в свою очередь, отметил: «Для обеспечения должного уровня авиационной безопасности и качества обслуживания аэропортов необходимо иметь высококлассную перронную технику – снегоуборочное оборудование, противообледенительные машины, тягачи и так далее. Разумеется, задача с обеспечением аэродрома таким оборудованием заметно упрощается, когда есть возможность приобрести качественную иностранную технику на выгодных условиях».

Поднималась в ходе обсуждения вопроса о парке воздушных судов и **проблема ремоторизации действующих самолетов, их переоснащения современными средствами навигации**, системами взлета/посадки и предупреждения об опасном сближении ВС и опасности столкновения с землей. Свое мнение по этому поводу высказали **Корякин А.В.**, **Горлов В.В.** (председатель Совета ветеранов Центрального аппарата ГА/РОО «Авиаветеран»), **Объедков В.Н.** (генеральный директор ОАО «Авиакомпания «Сибирь»), **Скуратов С.Н.** (генеральный директор ОАО «Авиакомпания «Уральские авиалинии»), **Простит И.А.** (генеральный директор ОАО «Авиакомпания «Якутия»), **Шнырёв А.Г.** и другие. В частности, Скуратов С.Н. отметил, что участи «резать по живому» и временных сложностей избежать не удастся. «Нужно это осознать. Никакие дотации не помогут! Я 16 октября поставил к забору четыре Ту-154М, которые лично покупал на заводе, с конвейера. Последняя машина отлетала восемь лет всего. Машины в идеальном состоянии, готовы летать за рубеж. В Европу их допускают. Полностью – комплект оборудования. Не складывается экономика, и не сложится никогда! Мы эти Ту-154 «дотировали Эрбасами» шесть лет. Это – техника прошлого. Если будем за нее цепляться, так и останемся в прошлом. Надо покупать западную технику или брать в операционный лизинг. Я вас уверяю, операционный лизинг не настолько затратный механизм, чтобы невозможно было к нему подступиться. Надо просто решиться на этот шаг. Другого пути нет», – подчеркнул он. Простит И.А. согласился с тем, что переходить на новую технику надо, но пока ее нет, необходимо оснастить упомянутыми ранее системами действующие самолеты. Однако подчеркнул: «На мой взгляд, прежде чем давать такие указания (об ограничении эксплуатации – ред.), надо было вначале организовать производство этих изделий. Вот сейчас мы готовы заплатить. Хоть вчера, хоть сегодня, хоть завтра. Полностью. Но ведь этих систем-то не существует. Их нет просто. И поставить их нам никто не обещает до нового года. Идет обычная переписка бумажная, а конкретики никакой!». Горлов В.В., в свою очередь, обратил внимание на проблематичность попыток ремоторизации самолета Ан-2 (эта идея прозвучала в выступлениях **Драгочинского В.А.**, первого зам. директора ФГУП «СибНИА» и некоторых других участников).

Серьезное внимание было уделено **проблеме субсидирования региональной авиации из федерального бюджета и бюджетов субъектов РФ**.

Корякин А.В. поделился опытом работы авиапредприятий и руководства Республики Саха (Якутия) по поддержанию и развитию региональных авиаперевозок и перевозок на местных воздушных линиях (МВЛ). Он отметил, что в Якутии с 2002 года в рамках программы государственной поддержки гражданской авиации действует система субсидирования регулируемым правительством авиатарифов. При этом доступный средневзвешенный тариф для населения составляет 27% от экономически обоснованного тарифа, а выпадающие доходы авиакомпаний субсидируются из бюджета республики. По мнению Корякина А.В., такая поддержка стала решающим условием сохранения региональной авиации в 22 арктических и северных районах, для которых она является единственным круглогодичным и безальтернативным видом транспорта.

В развитие этой темы **участники проанализировали структуру авиатарифов на региональные перевозки**, отметили высокую долю аэропортовых расходов в них (в Якутии, например, они составляют до 30% от экономически обоснованных тарифов) и попытались наметить пути снижения расходов на аэропортовое обслуживание авиаперевозчиков. Так, **Бородин А.В.** рассказал, что аэропорт Толмачево стимулирует региональных авиаперевозчиков, открывающих соответствующие регулярные рейсы из аэропорта, путем снижения на 20% стоимости наземного обслуживания воздушных судов. **Халин П.В.** (генеральный директор ФКП «Аэропорты Севера») отметил, что возглавляемое им казенное предприятие уже на протяжении двух лет «обнуляет» аэропортовые сборы регулярным авиаперевозчикам, выполняющим внутриулусные перевозки. При этом потери аэропортов компенсируются из республиканского бюджета путем «обнуления» налогов на землю и на имущество.

Анализ и поиск путей снижения аэропортовых сборов и тарифов на авиаперевозки вывел участников круглого стола на **принципиальный разговор о необходимости внесения изменений в Федеральные авиационные правила (ФАП)**, утвержденные приказом Минтранса России от 23 июня 2003 г. № 150 (в ред. приказа Минтранса России от 7 сентября 2007 г. № 132), и ФАП, утвержденные приказом Минтранса России от 28 ноября 2005 г. № 142 (в ред. приказа Минтранса России от 31 января 2008 г. № 20), **а также совершенствовании механизма государственной поддержки (субсидирования) региональной авиации**. В частности, **П.В. Халин** подчеркнул, что действующие ФАП не позволяют закрывать аэропорты с малой интенсивностью полетов на



время отсутствия рейсов и обязывают содержать в них (вне зависимости от интенсивности полетов) в целях обеспечения транспортной безопасности и обслуживания воздушных судов полный штат сотрудников, работающих каждый день. С экономической точки зрения, считает он, это совершенно нецелесообразно, существенно удорожает затраты и, как следствие, тарифы. Изменить ситуацию, по мнению Халина П.В., **Илларионова А.А.** (генеральный директор ОАО «Аэропорт Якутск»), **Чернова О.Г.** (генеральный директор ОАО «Аэропорт Ростов-на-Дону»), **Шварца Л.С.** (генеральный директор «Международный аэропорт Курумоч»), **Янкилевича Е.Я.** (генеральный директор ООО «Аэропорт Томск») и ряда других участников, может только внесение соответствующих поправок в указанные ФАП.

Нерадько А.В. отметил, что снизить аэропортовые расходы можно и за счет совмещения должностей персонала, работающего в аэропорту, и действующие ФАП такую возможность предусматривают. «Корректировкой соответствующей документации для расширения возможностей аэропортов воспользоваться этим правом Росавиация сейчас занимается», – сказал он.

Горбенко В.М. (генеральный директор ФГУП «Госкорпорация по ОрВД») подчеркнул, что изменение регламента работы аэропортов МВЛ позволит снизить и аэронавигационные сборы, что также будет способствовать снижению авиатарифов в целом.

Левитин И.Е. поддержал высказанные суждения и поручил Шныреву А.Г. подготовить и представить проект соответствующих изменений ФАП в ближайшее время.

В то же время **Корякин А.В.** высказал сомнение по поводу целесообразности «веерного» регламента работы аэропортов МВЛ. Он мотивировал свою позицию тем, что «все эти аэропорты в Якутии, например, расположены в радиусе 300 км друг от друга и являются запасными друг для друга. Поэтому нельзя в них устанавливать разный регламент». **Скуратов С.Н.** подчеркнул, что вопрос о регламенте работы аэропортов актуален и с точки зрения интересов магистральной авиации, особенно при выполнении полетов из аэропортов, расположенных в европейской части страны, в аэропорты, расположенные на территории Сибири и Дальнего Востока. Он отметил, что многие региональные аэропорты за Уралом работают по регламенту, поэтому при выполнении дальних перелетов магистральным воздушным судам нередко весьма проблематично найти запасной аэродром для совершения (в случае необходимости) вынужденной посадки. В связи с этим Скуратов С.Н. предложил пересмотреть и расширить действующий перечень запасных аэродромов с целью обеспечения круглосуточного функционирования необходимого количества аэропортов и одновременно решить вопрос о выделении государственных субсидий для переоснащения их современной техникой /оборудованием и переобучения наземного авиационного персонала.

Ивановский Н.Н., развивая тему переоснащения, подчеркнул, что при переоснащении российских аэропортов новой техникой упор следует делать на новейшие спутниковые системы навигации (SNS), вводить новые системы координат (ПС-90). «Ставить в России DME – это абсурд. Вся Европа уже выводит эту систему из эксплуатации», – заметил он. По мнению Н.Н. Ивановского, переход к SNS потребует, при планомерной и целенаправленной работе в этом направлении, значительно меньшего времени, нежели установка КГС, которая, как правило, занимает минимум два года.

Левитин И.Е. отвечая на возражения (по поводу регламента работы аэропортов), отметил, что вопрос этот – дискуссионный, и никто не собирается принимать поспешных решений.

Нерадько А.В., со своей стороны, уточнил, что соответствующие поручения специалистам Росавиации уже даны. Первое из них – пересмотреть и расширить перечень запасных аэродромов, которые для обеспечения норм безопасности полетов должны функционировать в круглосуточном режиме. Второе – проработать вопрос об оснащении более 40 аэродромов современными автоматическими системами захода на посадку с применением спутниковой навигации. Объем инвестиций по данному проекту составит 1,8 миллиарда рублей.

Пивоваров А.Р. (директор филиала «ЗапСибавианавигация» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД») заметил: «Сегодня у нас все аэропорты контролируемые. Я надеюсь, что «нормотворцы» в ближайшее время все-таки выйдут с конкретикой и уточнят, где какой аэродром, какие критерии определяют это состояние. Готовы ли учебные заведения готовить диспетчеров-информаторов для неконтролируемых аэродромов (имеются в виду утвержденные программы для этого обучения)? Об этой категории сказано в ФАП-128, но очень сжато и непонятно. Вот смотрите, в Америке 11,5 тысяч аэродромов. Из них контролируемых только 500 с небольшим. А мы сегодня у себя ничего подобного еще не ощутили. Никто. Ни летчики, ни мы – движенцы».

По поводу этого предложения **Чернов О.Г.** отметил, что при этом надо, в первую очередь, разбраться, можно ли готовить таких специалистов на местах (в режиме дистанционного обучения), кто будет платить (ведь аэродромы неконтролируемые), и добиваться внесения необходимых изменений в ФАП.

Проблема субсидирования региональных перевозок была затронута в выступлениях многих участников круглого стола. **Янкилевич Е.Я.**, например, предложил выделить среди всего населе-



Горбенко В.М.



Пивоваров А.Р.



Чернов О.Г.



Янкилевич Е.Я.



Чудновский Е.А.

ния в регионах фокус-группы по уровню доходов и рассмотреть возможность дотирования непосредственно граждан. «За подвижностью населения стоит рост доходности авиакомпаний и аэропортов, а, в конечном итоге, возможность приобретать новые самолеты и модернизировать сеть аэропортов страны», – подчеркнул он. По мнению Чудновского Е.А. (генеральный директор ОАО «Аэропорт Кольцово»), окупаемость региональных авиаперевозок может быть достигнута при условии, что пассажир будет оплачивать 50% авиатарифа, а другие 50% оплатят в равных долях федеральный бюджет и бюджет субъекта РФ, обеспечивающего авиаперевозку. При этом «субсидированию подлежат только регулярные пассажирские рейсы на самолетах малой провозной емкости (до 60 кресел), не использующие аэропорты Московского авиационного узла в качестве части маршрута».

Левитин И.Е. акцентировал внимание участников на необходимости уточнения механизма государственной поддержки (субсидирования) региональной авиации и поставил перед ними вопрос: что более целесообразно и эффективно – выделять бюджетные средства непосредственно казенным предприятиям либо предоставлять их в виде субсидии соответствующим субъектам Федерации? В этом случае субъекты РФ смогли бы саккумулировать выделяемые федеральным бюджетом средства со своими и направить их на поддержку региональных авиаперевозок. Он предложил участникам подготовить свои соображения в форме служебных записок.

Значительное место в обсуждении заняла **проблема отмены НДС на внутрироссийских авиалиниях**. Вокруг этого развернулась острая дискуссия. По мнению многих участников круглого стола, эта мера, будь она применена в отношении перевозок на МВЛ, позволит сделать их рентабельными. Эту точку зрения разделяют, в частности, **Фридлянд А.А.** (директор научного центра ФГУП «ГосНИИ ГА», д.э.н., профессор), **Корякин А.В.**, **Простит И.А.**, **Чудновский Е.А.** и другие. Оппонентами выступили **Новак А.В.** и **Левитин И.Е.** Свое сомнение в целесообразности такой меры они аргументировали тем, что «обнуление» НДС имеет смысл только для крупных авиакомпаний на магистральных перевозках. Но при этом бюджет потеряет около 32 млрд. рублей в год, что весьма существенно. В то же время региональным авиаперевозкам эта мера никакой ощутимой выгоды не принесет и к снижению цены на авиабилеты не приведет. Вместе с тем, по мнению представителей власти, предоставление подобной налоговой льготы авиаперевозчикам лишает их экономической заинтересованности в модернизации парка воздушных судов и повышении качества обслуживания пассажиров. Поэтому они считают, что не следует разрушать налоговую систему страны, продолжать взимать НДС, а из собираемых средств осуществлять адресное субсидирование региональной авиации.

В ходе дискуссии был также рассмотрена **проблема ставок арендной платы за земли, находящиеся в федеральной собственности, занимаемые аэропортами и аэродромами**. **Нерадько А.В.** проинформировал о том, что во исполнение адресного поручения Председателя Правительства и Правительственной комиссии по транспорту и связи (о снижении ставок налога на землю, занимаемую аэродромами, аэропортами и объектами управления воздушным движением) Минэкономразвития России выпустил приказ от 26 октября 2011 г. № 597, устанавливающий новые тарифы. При этом он обратил внимание присутствующих на то, что «...несмотря на неоднократные просьбы Росавиации, объекты УВД вообще выпали, а ставки налога на землю, занимаемую аэропортами и аэродромами не снижены, а увеличены. Вот такая реализация поручения прошла». В свою очередь, **Сулейманов Р.Р.** подчеркнул, что в этом приказе, находящемся в настоящее время на регистрации в Минюсте России, «не учтена специфика производственной структуры предприятий гражданской авиации, зафиксированная в Воздушном кодексе РФ. В нем не учтены Центры технического обслуживания, объекты ГСМ и некоторые другие. А сам приказ и приложение к нему не стыкуются. Предложенное Минэкономразвития России решение оставляет гражданскую авиацию в дискриминируемом положении относительно конкурирующих видов транспорта и будет негативно влиять на состояние наземной инфраструктуры гражданской авиации». В связи с этим Сулейманов Р.Р. обратился к Левитину И.Е. с просьбой о содействии в решении вопроса о приостановке регистрации Минюстом данного приказа и возвращении его на доработку в Минэкономразвития.

Горлов В.В. подчеркнул, что поднимаемые вопросы «...исключительно важные, но носят все-таки фрагментарный характер. И решая во фрагментах, мы, наверное, много лет не решим проблему региональных или местных перевозок». В связи с этим он предложил: «...надо начать сейчас дело с того, что сформировать закон о транспортной доступности. Есть населенный пункт – там либо должна быть железная дорога, либо шоссе. А если нет, то должен быть аэродром. И это должно быть прерогативной обязанностью субъектов Федерации. Здесь речь идет, по существу, о развитии конституционного права нашего населения на перемещение, его жизнеобеспечение. Подготовить соответствующие меры в рамках Федеральной целевой программы или подпрограммы. Концепцию создать». Им было высказано также предложение внести ясность в понятийный аппарат и уточнить содержание понятий «региональная авиация», «региональные авиаперевозки», «малая авиация».



Горлов В.В.



Фридланд А.А. затронул проблемы совершенствования экономического механизма функционирования региональной авиации. В этой связи он поставил вопрос о том, что необходимо законодательно закрепить статус регионов, перевозки в которых (внутрирегиональные и в соседние регионы) носят социальный характер (социально значимые воздушные перевозки в северных, удаленных и труднодоступных районах РФ); нормативно определить экономический механизм субсидирования приобретения региональных самолетов; экономический механизм формирования трансферной поддержки социальных перевозок (количественные пропорции субъекта и РФ); увязать ценообразование услуг аэропортов и субсидирование федеральных казенных предприятий в целях снижения финансовой нагрузки на региональных перевозчиков; скорректировать недостаточно эффективный экономический механизм поддержки «северных» аэропортов России, придав ему более четкий целевой характер (снижение финансовой нагрузки на региональных перевозчиков) и т.д.



Фридланд А.А.

Смуров М.Ю. (ректор Санкт-Петербургского государственного университета ГА, д.т.н., профессор) **остановился на проблеме совершенствования системы подготовки авиационного персонала.** Он отметил, что в решении этой задачи особую роль призваны сыграть вертикально-интегрированные образовательные комплексы – МГТУ ГА, СПбГУ ГА и Ульяновское ВАУ ГА, создание системы непрерывной подготовки пилотов на базе концепции «ДЭК» (Доступность. Экономичность. Качество), формирование Единого тренажерного центра по современным типам воздушных судов с учетом потребностей региональных воздушных перевозок. Важнейшими предпосылками успешной реализации такого подхода, по мнению Смурова М.Ю. и участников конференции, является увеличение бюджетного финансирования учебных заведений ГА и государственных центров подготовки авиационного персонала (в первую очередь, для приобретения современных самолетов, вертолетов и комплексных тренажеров, повышения зарплаты преподавательского и инструкторского состава) и экономическое стимулирование государством молодых специалистов – выпускников учебных заведений ГА.



Смуров М.Ю.

Домрачев В.Г. (зам. директора Новосибирского учебного авиационного центра им. А.И. Покрышкина) отметил, что многие курсанты и выпускники средних специальных учебных заведений ГА после обязательной службы в рядах Вооруженных Сил России теряют навыки, приобретенные в училищах, и отказываются от продолжения летной карьеры.

В рамках обсуждения данной проблемы два предложения были внесены **Бойчуком М.Ю.** (президент ПЛС России). Первое – возобновить военную подготовку в учебных заведениях ГА, осуществляющих обучение летного состава; предоставить курсантам и выпускникам указанных учебных заведений право взамен военной службы по призыву проходить альтернативную гражданскую службу на предприятиях и в организациях ГА или проходить обязательную военную службу в частях ВВС РФ. Аналогичное предложение прозвучало в выступлениях еще нескольких участников. Второе – в связи с выводом из эксплуатации Ту-134, Ан-24, Ан-26, Як-40 и др., а также для снижения напряженности на рынке труда выделить финансовые средства на переподготовку бортинженеров и бортмехаников на пилотов по программе, начатой в 2010 году.



Бойчук М.Ю.

Гончарук П.А. (командир летного отряда самолетов Б-747 ОАО «Авиакомпания «Трансаэро») в своем выступлении остановился на вопросах содержания государственных образовательных стандартов высшего и среднего профессионального образования по подготовке летного состава ГА, а также сроков и поэтапности обучения пилотов. По его мнению, существующие стандарты не в полной мере отвечают современным требованиям, предъявляемым к подготовке летных кадров на мировом авиационном рынке, а сроки слишком затянуты. При этом, как сказал П.А. Гончарук, практическая летная подготовка весьма незначительна, что вынуждает авиакомпания заниматься доучиванием и переучиванием пилотов.

Нерадько А.В. согласился с замечанием Гончарука П.А. в части необходимости совершенствования образовательных стандартов и летной подготовки курсантов и выпускников учебных заведений ГА. Вместе с тем он принципиально возразил против сокращения сроков подготовки до 11 месяцев, подчеркнув, что «мы живем в мирное время, и нам незачем выпускать «скороспелых» пилотов, как это было в годы войны, чтобы потом за их плохую профессиональную подготовку расплачиваться жизнями людей». А.В. Нерадько призвал участников круглого стола и всех руководителей предприятий и организаций ГА содействовать государству в финансировании образовательных учреждений отрасли путем заключения с ними договоров на целевую подготовку летного состава и наземного персонала, а руководство субъектов Федерации – к объединению своих финансовых и организационных ресурсов с ресурсами ближайших соседей по региону для преодоления совместными усилиями дефицита летных кадров и наземного авиационного персонала.

Итогом обсуждения тематики круглого стола **явилось Решение, в которое вошла подавляющая часть высказанных предложений, а также предложения участников Клубов командиров авиапроизводства, состоявшихся в Якутске (2010) и Ростове-на-Дону (2011). Наиболее важные из них были вынесены на рассмотрение Председателя Правительства РФ Путина В.В.** на пленарном заседании конференции, а также в блок мероприятий по воздушному транс-



порту раздела «Транспортные артерии России» Народной программы ОНФ.

С сообщением об итогах работы круглого стола по авиационной тематике (как и на встрече с Путиным В.В. 8 июня 2011 года) выступил вице-президент МАРАП, председатель Совета СРО АБ Сулейманов Р.Р. Выступление прошло в форме конструктивного диалога, по высказанным предложениям премьер-министр дал конкретные поручения Левитину И.Е.

Отвечая на вопросы, поступившие из зала, Путин В.В. поддержал предложение Бойчука М.Ю. о целесообразности направления пилотов на действительную службу в ВВС после окончания учебных заведений ГА, а также переподготовки на пилотов бортинженеров и бортмехаников, высвобождающихся в связи с выводом из эксплуатации Ту-134, Ан-24, Ан-26, Як-40 и др.

Состоялось также вручение памятных юбилейных знаков «20 лет Международной ассоциации руководителей авиапредприятий» Министру транспорта РФ Левитину И.Е. и Руководителю Росавиации Нерадько А.В.; нагрудного знака и удостоверения члена МАРАП – генеральному директору ОАО «Аэропорт Толмачево» Бородину А.В.; свидетельств о членстве в саморегулируемых организациях – всем присутствующим членам МАРАП и СРО АБ. Памятный юбилейный знак МАРАП передан Председателю Правительства РФ Путину В.В.

Фотографии Максима Козина, МАРАП и Фотостудии СГУПС

РЕШЕНИЕ

участников «круглого стола» (совместного расширенного заседания Советов МАРАП и СРО АБ) по теме «Обеспечение доступности населения к региональным авиационным перевозкам», состоявшегося в рамках Всероссийской конференции транспортников «Программа Общероссийского Народного Фронта как механизм транспортной доступности населения и бизнеса»

г. Новосибирск

8 ноября 2011 года

Рассмотрев проблемы обеспечения доступности населения к региональным авиационным перевозкам, участники «круглого стола» – представители авиационной общественности и авиационного бизнеса – отмечают, что в 2000-х годах развитие гражданской авиации осуществлялось на основе «Транспортной стратегии России на период до 2030 года» и Федеральных целевых программ, разработанных на базе современных интегрированных высокоэффективных технологий.

Реализация указанных программ уже дала определенные позитивные результаты.

Ежегодный рост пассажирооборота воздушного транспорта, начиная с 2000 года, составил в среднем около 10% – один из самых высоких на мировом рынке. В 2009 году, вследствие финансового кризиса произошло некоторое снижение объема перевозок. Однако в 2010 году, объем перевозок пассажиров превысил уровень 2009 года на 26,2% и достиг почти 57 млн. пассажиров. В текущем году за 9 месяцев рост составил 12,8%. Следует отметить, что в 2010 году пассажирооборот гражданской авиации вырос на 30,8% и превысил 147 млрд. пкм. За 9 месяцев 2011 года рост составил 13,6% и по итогам текущего года ожидается восстановление уровня, достигнутого гражданской авиацией России в 1991 году.

Это стало возможным благодаря усилиям коллективов и руководителей авиапредприятий; увеличению государственных и частных инвестиций в развитие узловых аэропортов и аэродромов; модернизации системы управления воздушным движением; субсидированию из федерального бюджета в течение последних лет перелетов граждан, проживающих на окраинах страны, и повышению доходов граждан. Существенным фактором увеличения объема авиаперевозок является внедрение российскими авиакомпаниями современных типов иностранных самолетов с высокой топливной эффективностью.

Важную роль в поддержке региональной авиации и региональных аэропортов сыграли правительственные решения о создании федеральных казенных предприятий и меры субъектов Федерации по субсидированию полетов на местных воздушных линиях.

Определяющими факторами дальнейшего развития гражданской авиации в целом и решения задачи повышения транспортной доступности регионов для населения и бизнеса призваны стать возрождение отечественного авиастроения, увеличение государственной поддержки предприятий воздушного транспорта и уменьшение финансовой нагрузки на них путем снижения налогового бремени и таможенных сборов.