



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.



Отмечая повышение внимания государства к гражданской авиации и значительные темпы роста авиаперевозок в целом, участники «круглого стола» констатируют, что в сфере воздушного транспорта имеются серьезные проблемы системного характера, которые не позволяют добиться аналогичных результатов в региональной авиации.

В области авиационной техники

- Практическое отсутствие производства современных отечественных региональных самолетов. Воздушные суда советского производства, которые выполняют около 75% региональных перевозок, технически и морально устарели. Производство самолетов Ил-114, Ан-140, Ан-148, Ан-38, Ан-3Т – штучное, надежность низкая, послепродажное обеспечение эксплуатации со стороны промышленности не организовано, цены на указанные самолеты высоки (например, Ан-140 – около 20 млн. долл.). Существующая кредитно-лизинговая система недоступна большей части эксплуатантов из-за ее высокой затратности. Отсутствуют современные отечественные самолеты и вертолеты для местных линий вместимостью до 5, до 9 и до 19 кресел.
- Перечисленные факторы способствовали существенной деформации маршрутной сети и структуры авиаперевозок в России.
- Весьма вероятный с 1 января 2012 года вывод из эксплуатации на регулярных линиях значительной части парка Ту-134, Ан-24, Ан-26 и Як-40 в связи с вступлением в силу новой редакция Федеральных авиационных правил (ФАП-128).
- Предлагаемое решение поставит многие региональные авиакомпании на грань банкротства и при отсутствии адекватных решений по обновлению парка ВС усугубит кризис региональных авиаперевозок и тем самым снизит транспортную доступность в регионах, где авиация является по существу единственным видом транспортного сообщения.

В области наземной инфраструктуры гражданской авиации

- Критическая степень износа основных фондов региональных аэропортов.
 - Диспропорции в развитии сети аэропортов регионального значения и чрезмерная загруженность аэропортов Московского авиационного узла, через которые осуществляется основная часть авиаперевозок.
 - Недостаточное финансирование аэропортовой инфраструктуры за счет средств федерального бюджета, предусмотренных программами развития гражданской авиации, в частности, Концепцией развития аэродромной (аэропортовой) сети Российской Федерации на период до 2020 года.
 - Неудовлетворительное решение вопроса о ставках арендной платы за земли, находящиеся в федеральной собственности и занятые аэропортами и аэродромами.
- Намерение Минэкономразвития России изменить указанные арендные ставки заслуживает положительной оценки. Однако в приказе от 26 октября 2011 г. № 597 «Об утверждении ставок арендной платы в отношении земельных участков, находящихся в собственности Российской Федерации и предоставленных (занятых) для размещения аэродромов и аэропортов направленном на регистрацию в Минюст России, не учтена специфика производственной структуры предприятий гражданской авиации, зафиксированная в Воздушном кодексе РФ. Предложенное Минэкономразвития России решение оставляет гражданскую авиацию в дискриминируемом положении относительно конкурирующих видов транспорта и будет негативно влиять на состояние наземной инфраструктуры гражданской авиации.
- Избыточные сертификационные требования к региональным аэропортам и аэропортам местных воздушных линий, не учитывающие невысокую операционную активность, фактические объемы выполняемых работ и специфику местных условий.

В области экономических механизмов и госрегулирования

- Неразвитость современных экономических механизмов, способных сформировать благоприятную среду для привлечения инвестиций в гражданскую авиацию.
- Сильное финансовое давление на хозяйствующие субъекты гражданской авиации, в частности, путем взимания с авиаперевозчиков (в отличие от международных перевозок) НДС за перевозки на внутренних авиалиниях.
- Чрезмерное вмешательство государства в деятельность хозяйствующих субъектов и попытки воздействовать на рынок авиаперевозок административным путем (проект постановления Правительства РФ о внесении изменений в Положение о лицензировании авиаперевозок), что напрямую противоречит Конституции РФ, Гражданскому кодексу РФ, Государственной программе обеспечения безопасности полетов воздушных судов гражданской авиации и нормам международного воздушного права; создает угрозу коренных изменений в структуре внутренних авиаперевозок и может привести к коллапсу региональной авиации.

В области подготовки авиационного персонала

- Разрушение целостной системы подготовки /переподготовки кадров авиационного персонала.
- Недостаточное бюджетное финансирование учебных заведений, занятых подготовкой авиационного персонала.
- Дефицит авиационного персонала, в первую очередь, высококвалифицированных кадров (летных, инженерно-технических и управленческих кадров).
- Низкий уровень заработной платы преподавательского и инструкторского состава.



В области обеспечения безопасности полетов и авиационной безопасности

- Недостатки в правовом регулировании этих вопросов.
- Отсутствие практики применения РУБП ИКАО органами авиационной власти при оценке деятельности авиакомпаний в указанной сфере деятельности.
- Низкий уровень безопасности полетов и авиационной безопасности.

В области правового регулирования

- Несовершенство правовой базы, регулирующей работу субъектов предпринимательской деятельности в сфере гражданской авиации: отсутствие системного подхода к ее формированию, отсутствие кодификации, « мозаичность », взаимная противоречивость (несбалансированность) нормативных правовых актов, наличие существенных « белых пятен » в правовой базе.
- Наличие несогласованности и противоречий между отечественным воздушным законодательством и нормами международного воздушного права.

В области взаимодействия между государством, авиационным бизнесом и авиационной общественностью

Неразвитость саморегулирования в гражданской авиации, призванного обеспечить условия для необходимого баланса между экономическими интересами государства и авиапредприятий и требованиями к обеспечению безопасности полетов пассажиров.

Участники « круглого стола » считают, что решение вышеуказанных проблем требует системного подхода со стороны государства, авиационного бизнеса и авиационной общественности и предлагают следующие меры для повышения доступности региональных авиаперевозок для граждан и бизнеса.

1. В области авиационной техники

- 1.1. Стимулировать производство уже имеющихся современных типов отечественных самолетов и вертолетов для региональной авиации (Ан-140 и др.) путем формирования консолидированного заказа через лизинговые компании, подконтрольные государству, и их сбыт авиаперевозчикам на благоприятных кредитно-лизинговых условиях, в т.ч. с использованием механизмов бюджетного субсидирования.
- 1.2. Снять таможенные пошлины на все типы самолетов и вертолетов, конкурентоспособные аналоги которых не производятся в достаточном количестве в Российской Федерации, на запасные части к ним и тренажеры.
- 1.3. Увязать сроки введения в действие соответствующих пунктов ФАП-128 в отношении самолетов Ту-134, Ан-24 и Як-40 с реальными возможностями проведения надлежащей замены указанных ВС в парке региональной авиации. Условия введения пункта 5.76 ФАП-128 должны носить рекомендательный характер для эксплуатанта вертолетов по аналогии с зарубежной практикой.
- 1.4. Провести модернизацию самолетов Як-40 и Ан-2 и вертолетов Ми-8Т с целью продолжения их эксплуатации на период подготовки к серийному выпуску современных отечественных аналогов.
- 1.5. Возобновить выпуск авиационного бензина Б 91/115 или организовать консолидированное приобретение его зарубежного аналога: «AVGAZ 100LL» на период перехода на новую авиационную технику и продолжения эксплуатации самолетов Ан-2.

2. В области наземной инфраструктуры гражданской авиации

- 2.1. Перевести социально значимые аэропорты РФ, вертодромы и государственные посадочные площадки, расположенные в северных и удаленных регионах и обслуживающие малоинтенсивные пассажиропотоки, в категорию федеральных казенных предприятий с учетом опыта уже действующих ФКП.
- 2.2. Приостановить регистрацию в Минюсте России приказа Минэкономразвития России от 26 октября 2011 г. № 597 «Об утверждении ставок арендной платы в отношении земельных участков, находящихся в собственности Российской Федерации и предоставленных (занятых) для размещения аэродромов и аэропортов» и возратить его на доработку с учетом требований Воздушного кодекса РФ и экономических интересов предприятий наземной инфраструктуры воздушного транспорта.
- 2.3. Разработать механизм формирования размеров арендной платы за использование федеральных аэродромных комплексов, адекватно учитывающий финансовые возможности операторов аэропортов.
- 2.4. Упростить сертификационные требования к региональным аэропортам и аэропортам местных воздушных линий, вертодромам и посадочным площадкам с учетом объемов выполняемых работ и специфики местных условий.
- 2.5. Снять таможенные пошлины на все виды наземной аэродромной и аэропортовой техники, не производящейся в Российской Федерации, и запасные части к ней.



3. В области экономических механизмов и госрегулирования

- 3.1. Решить вопрос об установлении нулевой ставки НДС на внутрироссийские авиаперевозки по аналогии с зарубежной практикой или субсидировании в сопоставимых размерах отечественных авиакомпаний, выполняющих социально значимые региональные и местные перевозки. Включить данную тему в План НИОКР Минтранса России на 2012 год.
- 3.2. Проанализировать систему установления производителями цен на отечественную авиационную технику, как по конечным изделиям, так и по всей технологической цепочке и номенклатуре. Обязать производителей перейти на международную технологию продажи авиационной техники на основе информационной поддержки изделий (интегрированной логистической поддержки) Упорядочить на государственном уровне ценообразование на новые типы отечественных воздушных судов и запасные части к ним.
- 3.3. Разработать Концепцию и на ее основе механизмы формирования и реализации Федеральной целевой программы восстановления и развития региональной авиации, взаимосвязанной с программами развития регионов страны. Данная программа должна быть реальным инструментарием реализации «Транспортной стратегии России на период до 2030 года». Включить данную тему в План НИОКР Минтранса России на 2012-2013 годы.
Наряду с долгосрочными целями выделить в программе краткосрочные и среднесрочные цели, которые подлежат реализации в течение ближайших лет.
- 3.4. Провести мониторинг всех населенных пунктов, между которыми возможно только авиационное сообщение, и определить приоритетные воздушные линии для увеличения транспортной доступности регионов для граждан и бизнеса. Выделить среди всего населения в таких районах фокус-группы по уровню доходов и рассмотреть возможности субсидирования субъектов авиатранспортной деятельности и/или дотирования непосредственно граждан. Включить данную тему в План НИОКР Минтранса России на 2012 год.
- 3.5. Разработать Методические основы субсидирования региональных авиаперевозок и социально значимых перевозок на местных воздушных линиях (в особенности, в северных и труднодоступных районах) и аэропортовой деятельности из федерального и региональных бюджетов и предложения по совершенствованию действующего законодательства о разграничении соответствующих полномочий между федеральными органами государственной власти и органами государственной власти субъектов Российской Федерации. Включить данную тему в План НИОКР Минтранса России на 2012 год.
- 3.6. Ограничить монополизм компаний – производителей авиатоплива и осуществлять государственное регулирование цен на авиатопливо. Разработать для этого необходимый механизм регулирования, в т.ч. с учетом условий выполнения социально значимых авиаперевозок.
- 3.7. Уточнить методическую базу формирования экономически обоснованных ставок сборов за аэропортовое обслуживание и метеобеспечение с учетом особенностей региональных перевозок.

4. В области развития системы организации воздушного движения

- 4.1. Пересмотреть приказ ФАС России от 24 ноября 1998 г. № 339 «Об утверждении и введении в действие перечня запасных аэродромов Российской Федерации» (с изменениями на 18 октября 2006 г.) с целью обеспечения круглосуточного функционирования необходимого количества запасных аэродромов, с одновременным решением вопроса об их дотировании со стороны государства.
- 4.2. Увеличить финансирование СПАСОП (в первую очередь для приобретения современного аварийно-спасательного оборудования, обеспечения дежурства самолетов и вертолетов, повышения заработной платы персонала).

5. В области подготовки авиационного персонала

- 5.1. Увеличить бюджетное финансирование учебных заведений гражданской авиации и государственных центров подготовки авиационного персонала (в первую очередь, для приобретения современных самолетов, вертолетов и комплексных тренажеров, повышения зарплаты преподавательского и инструкторского состава).
- 5.2. В целях формирования и развития материально-технической базы создаваемого при Санкт-Петербургском государственном университете гражданской авиации Единого тренажерного центра по современным типам воздушных судов обеспечить оснащение его комплексными тренажерами ВС (КТВС) и штурманскими тренажерами (ШТ), включая КТВС и ШТ к самолетам А-320 и CRJ-200 (CL-600-2B19).
- 5.3. В связи с выводом из эксплуатации самолетов Ту-134, Ан-24, Ан-26, Як-40 и др. выделить финансовые средства на переподготовку бортинженеров и бортмехаников на пилотов по программе, начатой в 2010 году в соответствии с постановлением Правительства РФ от 14 декабря 2009 г. № 1011 «О предоставлении в 2011 году субсидий из федерального бюджета бюджетам субъектов Российской Федерации на реализацию дополнительных мероприятий, направленных на снижение напряженности на рынке труда субъектов Российской Федерации».
- 5.4. В целях повышения качества профессионального образования курсантов и эффективности использования потенциала высших и средних профессиональных учебных заведений ГА в интересах обеспечения обороны и безопасности страны возобновить военную подготовку в учебных заведениях ГА, осуществляющих обучение летного состава. Предоставить курсантам и выпускникам указанных учебных заведений право взамен военной службы по призыву про-



ходить альтернативную гражданскую службу на предприятиях и в организациях гражданской авиации или проходить обязательную военную службу в частях Военно-Воздушных сил Российской Федерации.

- 5.5. Осуществлять со стороны государства экономическое стимулирование молодых специалистов – выпускников учебных заведений ГА, работающих в северных и удаленных регионах Российской Федерации
- 5.6. Рекомендовать руководителям предприятий и организаций гражданской авиации содействовать государству в финансировании образовательных учреждений отрасли путем заключения с ними договоров на целевую подготовку летного состава и наземного персонала.

6. В области обеспечения безопасности полетов и авиационной безопасности

- 6.1. Модернизировать государственную программу обеспечения безопасности полетов с учетом изменения требований РУБП и СУБП как для эксплуатантов, так и для производителей авиационной техники. Усилить государственный контроль внедрения системы УБП в соответствии с рекомендациями ИКАО и обязательствами Российской Федерации в этой организации. Включить данную тему в План НИОКР Минтранса России на 2012 год.
- 6.2. Отказаться от принудительных, административных методов укрупнения авиакомпаний со стороны органов авиационной власти.
- 6.3. Раскрыть основополагающие понятия «территория аэропорта», «границы территории (периметр)», от которых напрямую зависит объем обязанностей и пределы ответственности юридических лиц.
- 6.4. Не возлагать на субъект транспортной инфраструктуры ответственность за выявление и пресечение попыток совершения актов незаконного вмешательства, в том числе террористических актов, поскольку авиапредприятия не являются субъектами федерального закона «Об оперативно-розыскной деятельности».

7. В области правового регулирования

- 7.1. Разработать проект Федерального закона Российской Федерации о транспортной доступности регионов для населения и бизнеса, предусмотрев в нем стандарты качества услуг транспорта и его инфраструктуры, в том числе минимальные социальные стандарты транспортных услуг.
- 7.2. Объединить усилия государства и бизнеса для защиты интересов российских перевозчиков и пассажиров от торговли ЕС квотами на эмиссию парниковых газов в гражданской авиации, поскольку торговля этими квотами противоправна с точки зрения Европейской конвенции от 4 ноября 1950 г. «О защите прав человека и основных свобод».
- 7.3. Проанализировать состояние нормативной правовой базы, регламентирующей работу субъектов предпринимательской деятельности в сфере гражданской авиации. На основе анализа провести ее систематизацию, кодификацию, разработать перечень необходимых нормативных правовых документов по всем неурегулированным в правовом отношении вопросам. Отменить устаревшие нормативные правовые документы. Привести российскую нормативную правовую базу, регламентирующую работу субъектов предпринимательской деятельности в сфере гражданской авиации, в соответствие с нормами международного воздушного права. Включить данную тему в План НИОКР Минтранса России на 2012 год.
- 7.4. Создать из представителей авиационной науки, бизнеса, общественности и власти рабочий орган (рабочую группу), осуществляющий постоянный мониторинг состояния правовой базы гражданской авиации.

8. В области взаимодействия между государством, авиационным бизнесом и авиационной общественностью

- 8.1. Развивать совместными усилиями механизмы саморегулирования, призванного обеспечить условия для необходимого баланса экономических интересов государства, авиационного бизнеса и потребителей услуг гражданской авиации.
- 8.2. Решить вопрос о передаче части избыточных функций от органов федеральной авиационной власти действующим в гражданской авиации саморегулируемым организациям.
- 8.3. Использовать потенциал и механизмы СПО при решении всех вышеперечисленных в настоящем Решении проблем.

*Президент СПО МАРАП
Н.Н.Ивановский*

*Ведущие круглого стола:
Председатель Совета СПО АБ
Р.Р.Сулейманов*