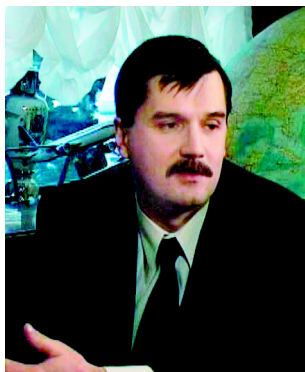


МЕЧТАЮ, ЧТОБЫ ПОЛЕТ НА САМОЛЕТЕ НЕ БЫЛ ИСКЛЮЧИТЕЛЬНЫМ СОБЫТИЕМ!



**НЕРАДЬКО АЛЕКСАНДР
ВАСИЛЬЕВИЧ**

**Первый заместитель
Министра транспорта
РФ – Руководитель
Государственной
службы ГА (Москва)**

**– Как Вы оцениваете
сегодняшний этап в истории
гражданской авиации?**

– Сегодня гражданская авиация использует те ресурсы, которые

были накоплены многими десятилетиями. Это прежде всего кадровый потенциал. Это и технические заделы, прежде всего тех типов воздушных судов, которые по-прежнему эксплуатируются в гражданской авиации России. Это и задел, благодаря которому создана уникальная единая система организации воздушного движения в России. Это и заделы, которые связаны с системой поддержания летной годности воздушных судов. Это уникальные системы, относящиеся к советской, а потом к российской авиационной технике, - те заделы, которые помогали осваивать воздушное пространство, помогали освоить реактивную технику, перейти к конструированию и производству новых типов воздушных судов.

Это были хорошие заделы и фундамент! Но в связи с известными историческими событиями такая последовательная цепь развития нашей гражданской авиации, нельзя сказать, что прервалась, - она замедлилась, значительно замедлилась. Гражданская авиация продолжала 8 лет жить прежним заделом. Для авиации это очень много! Потому что в авиации концентрируются наивысшие технологии. И технологии не только технические - технологии человеческие. Взаимодействие в экипаже, между экипажем и диспетчером, в авиакомпаниях и других организациях гражданской авиации, в области науки - вот эти процессы несколько замедлились.

Нынешний период развития гражданской авиации можно было бы охарактеризовать как первый этап возрождения и дальнейшего развития авиации.

Фактически после такого восьмилетнего провала мы вновь начинаем строить новые самолеты. Назвать их новыми можно относительно, потому что это самолеты, которые конструировались в конце 80-х годов. И поэтому сегодняшняя задача гражданской авиации - выдвинуть новые требования для того, чтобы те воздушные суда, которые появятся сейчас и будут сходиться с конвейера серийной сборки, действительно отвечали бы современным техническим стандартам.

Таких технических стандартов в последнее время в Международной гражданской авиации, да и в разных странах, разных регионах введено немало. Одно только упоминание о стандартах по шуму на местности чего стоит и чего стоило нашей гражданской авиации! Мы пока преодолели эту проблему, но это не означает, что она не встанет с еще большей остротой в самое ближайшее время. Это касается не только шума. Если бы только шум!

Мы смогли продвинуться в области модернизации системы управления воздушным движением, причем очень неплохо для гражданской части авиации. Сейчас стоит задача унифицировать развитие этой части вместе с военной частью, чтобы это была действительно единая система организации воздушного движения, учитывающая интересы как военных, так и гражданских пользователей. Несмотря на то, что мы живем в мирное время и наша главная задача - это обеспечение деятельности гражданских пользователей, которых появляется все больше и больше в воздушном пространстве России.

Это и авиация общего назначения, для которой надо выделять свои секторы, свои участки, свои районы полетов. Это и иностранные пользователи, которых все больше и больше оканчивается в небе России. Грядущее вступление Российской Федерации в ВТО, конечно, будет на первых этапах ограничено какими-то условиями, но это вступление обусловлено развитием рынка воздушных перевозок.

Это и развитие возможностей пользования воздушным пространством Российской Федерации, это и использование неба России для транзитных потоков.

Это дальнейшее развития наземной инфраструктуры, не только средств управления воздушным движением, но и, конечно, аэропортовой инфраструктуры.

– Что хотелось бы изменить в первую очередь в органах управления гражданской авиацией? Возможно ли это?

– Для широкой общественности не заметна та "кухня", на которой варится вся авиационная деятельность. Потому что пассажир, или просто гражданин, смотрящий в небо, смотрит на авиацию совершенно по-иному. Пассажира, когда он попадает на борт воздушного судна, прежде всего интересуют безопасность, регулярность и комфорт. И в авиации, конечно, все служит тому, чтобы пассажир, попадая в аэропорт, попадая на борт воздушного судна, а сейчас даже и, может быть, на железнодорожный вокзал или на автобусную станцию, двигаясь к самолету, испытывал как можно меньше неудобств. И пассажира, конечно, особенно не беспокоит, какая система управления существует в гражданской авиации. Хотя на самом деле все в ней тесно взаимосвязано.

Если говорить о системе управления, то прежде всего очень хотелось бы, чтобы наши полномочия - органа управления гражданской авиацией - были приведены в соответствие с той высокой мерой ответственности, которая на него возложена. Не больше и не меньше. Как сделано во всем мире!

Пассажир не должен ощущать нюансы этой "кухни", которые более остро ощущают те люди, которые в ней "варятся". Для нас в авиации самое важное было и есть - это оперативность и своевременность принятия решений. От оперативности в авиации зависит многое. Именно для этих целей мы вносили и вносим предложения, направленные на предоставление больших возможностей для оперативного принятия решений, повышая таким образом их эффективность.

– Есть ли такой самолет, который Вам больше всего нравится?



– Таких самолетов, наверное, много. Но самая большая гордость и самый красивый самолет - это, наверное, тот, который еще не создан. У нас есть современные самолеты, сейчас, правда, в недостаточном количестве, такие как Ил-96, Ту-204, Ту-214. Мы все с надеждой ждем появления нового регионального самолета - Ту-334. Вчера мы присутствовали на презентации самолета Ан-140, предназначенного для совместной эксплуатации на российских линиях. Это все красивые самолеты, значит, им определена долгая и красивая жизнь в авиации.

– Какой представляется Вам следующая эпоха в гражданской авиации?

– Пока что реактивная авиация прочно заняла нишу гражданской авиации. Хотя многие говорят о перспективных разработках новых самолетов, использующих новые виды топлива. В ближайшее время, и даже на отдаленную перспективу, мы будем все-таки пользоваться традиционными видами топлива: углеводородное сырье, производное - керосин. Это будут реактивные самолеты. Прежде всего турбореактивные самолеты и турбовинтовые самолеты для местных воздушных линий, потому что на этом типе двигателей удастся добиться наибольшей экономичности, а значит, и понижения тарифов. Это очень важно! Цена билета - это сейчас очень важно для гражданской авиации России!

Где-то 2 года назад активно обсуждалась тема, что гражданская авиация России стала элитным видом транспорта. Два года развития гражданской авиации позволили увеличить объемы перевозок. Конечно, мы понимаем, что это связано с прогнозируемым развитием экономики всей России, с ростом благосостояния народа, но и мы вносили и вносим свою, определенную лепту, пытаюсь регулировать тарифы, чтобы не допустить их скачкообразного роста. В результате объемы перевозок увеличились.

Мы считаем, что надо работать именно на объемах, а не на тарифе. Относительная стоимость билета (относительно общего уровня жизни) будет, конечно, падать. Мы, со своей стороны, делаем все для того, чтобы именно так все происходило: чтобы удельный вес тарифа на авиаперевозки в стоимости потребительской корзины все время уменьшался. Конечно, это тяжело, потому что мы сейчас не можем влиять на некоторые составляющие в тарифе авиационного билета, такие, например, как стоимость авиационного керосина. Но тем не менее пассажиров все больше и больше, желающих летать больше. Сейчас тарифы на железнодорожные услуги в среднем по России, по центральным районам России практически сравнялись со стоимостью авиационной перевозки. Поэтому сейчас особенно важно закрепить на этом рынке экономичные, эффективные и безопасные самолеты. Такие, как Ил-114, Ан-140, которые производятся совместно, в кооперации российскими, украинскими и узбекскими авиастроителями. Это очень важно для расширения географии авиационных работ, полетов в районах Крайнего Севера, Дальнего Востока - там, где мы не имеем развитой наземной инфраструктуры транспортного сообщения.

– Возрождаются ли местные авиалинии?

– Да. Они возрождаются. Это становится заметным, и здесь, очевидно, будет следующий этап возрождения нашей авиации. Пока мы в основном ощущаем рост объемов перевозок пассажиров и грузов на магистральных маршрутах. На местных линиях, конечно, - очень серьезные резервы развития нашей гражданской авиации!

Проблемы связаны прежде всего с отсутствием современных самолетов, эффективных самолетов для этих линий. Вырабатывается парк самолетов Ан-24. Самолеты Як-40 занимают,

конечно, свою нишу, но это достаточно неэкономичный самолет, у него неэкономичный двигатель. Оно и понятно - он сконструирован уже достаточно давно.

Как только у нас появится современный самолет, а мы очень рассчитываем на самолет Ан-140, эта ниша заполнится и пассажир появится. Потребность в этих пассажирских перевозках существует. Она очень острая и растущая! Такие перевозки, как перевозки из Москвы в Нижний Новгород, Великий Новгород, Псков, Белгород. Наша задача - закольцевать такие перевозки. Перевозки в районах сибирских «хабов» - в районе Красноярска, Новосибирска, Кемерово, Якутска, Хабаровска, Магадана. Это следующий этап, который предстоит реализовать в нашей работе.

– Перевозки на местных авиалиниях и сейчас востребованы?

– Да. Востребованы. Но сейчас у нас нет возможности эти перевозки развивать.

– Говорят, историю делают люди. А как в гражданской авиации?

– Это известная поговорка, известная заповедь. Если оценивать вклад в развитие гражданской авиации, мы все понимаем, что это вклад сотен тысяч людей. Конечно, надо отметить вклад и организаторские способности Министра гражданской авиации СССР Бориса Павловича Бугаева. Традиции и многое из того, что было создано в те годы, продолжают жить и в настоящем. Очень многие вспоминают то время, конечно, по-доброму, "перекладывая" его на сегодняшние реалии.

Прежде всего это создание четкой системы вертикали власти, системы дисциплины в гражданской авиации. Гражданская авиация всегда была фактически полувоенной организацией, и все, что происходило в гражданской авиации, подчинялось прежде всего обеспечению безопасности полетов. Эта традиция не изменяется и не должна измениться и в будущем, несмотря на существующее сейчас разнообразие авиакомпаний, униформ для этих авиакомпаний, различных подходов к методам подготовки персонала, которые позаимствованы из мировой практики!

Это система подготовки персонала, прежде всего в гражданской авиации - система строгого отбора учебных заведений для подготовки, унифицированных программ подготовки, особенно на первоначальных этапах, когда происходит становление личности в гражданской авиации. Конечно, эта система заслуживает очень серьезного к ней отношения и развития на основе традиций, которые всегда существовали в гражданской авиации страны.

Конечно, заслуживает особого внимания, применительно к сегодняшней ситуации, система, которая позволила внедрить новую авиационную технику в гражданскую авиацию. Был же очень сложный период - послевоенный, когда реактивная авиационная техника буквально ворвалась в военную, а потом и в гражданскую авиацию. Это было сделано в короткое время благодаря концентрации ресурсов, концентрации производства. Пусть меня кто-то похвалит, но, возможно, благодаря усилиям практически единственной в те времена авиакомпании "Аэрофлот", которая фактически была большой лизинговой ком-

панией, зарабатывающей деньги и вкладывающей их в производство новых типов воздушных судов.

У нас сейчас уже осуществляются этапы, которые поддерживаются практически всей авиационной общественностью, - этап концентрации авиатранспортного производства. Прошло то время, когда мы, глядя на Запад, повторяли многие их ошибки, особенно в создании большого количества авиакомпаний. Наделись на то, что в каждой компании, благодаря их большому количеству, вечной конкуренции между ними, появится высокий уровень безопасности, комфорта, сервиса; и что каждая компания сможет быть настолько инвестиционно привлекательной, что в ней появятся новые самолеты. Жизнь показала, что это не так. Прошло 8 лет. И еще 2 года. Только немногие крупные компании могут обеспечивать пока что даже не расширенное, а простое воспроизводство своих основных производственных фондов.

Это очень важная задача, которую мы пытаемся донести до авиационной общественности: необходимо концентрировать авиационное производство. Это касается не только деятельности авиакомпаний. Это касается и деятельности авиационных учебных центров. Благодаря этому мы сможем возродить и обеспечить развитие унифицированной системы подготовки авиационных кадров.

Это и проблемы поддержания летной годности, о которых сейчас много говорят.

Но необходимость концентрации очевидна! Конечно, надо внимательно изучить международный опыт и только потом реализовать его в нашей практике.

– Вы можете сейчас вспомнить какой-нибудь уникальный случай в гражданской авиации, который Вас бы, как руководителя, удивил или запомнился? Или же, скажем, ситуацию, связанную с принятием стратегически важного решения?

– Да. Таких случаев было немало. Стратегически важным решением, конечно, являются меры государственной поддержки гражданской авиации. Может быть, в это сложное время для многих они не заметны, но за последние два года сделано очень много. Изданы основополагающие документы, которые подписаны Президентом Российской Федерации: "Основы политики РФ в области авиационной деятельности", "Концепция развития гражданской авиационной деятельности", утвержденная постановлением Правительства РФ.

Многие могут сказать: документы - это одно, документы - не главное! На самом деле эти документы писали люди, работающие в авиации, люди, которые отдали много лет жизни тому, чтобы в строках этих документов отразилось то, чем "болеет" сейчас гражданская авиация. Кто-то, быть может, забывает об этом, но я все время возвращаюсь в своей работе к этим документам.

На основе этих документов осуществляются меры государственной поддержки гражданской авиации. Это первые шаги, но это уже шаги по возрождению, воссозданию системы мощного авиационного и авиатранспортного комплекса, мощной авиационной индустрии в России. До этого таких шагов не наблюдалось. Это очень важно для гражданской авиации!. Это очень важно для меня. Потому что было потрачено много времени, чтобы убедить в необходимости мер по государственной поддержке гражданской авиации. До этого времени существовала позиция, что мы должны самостоятельно работать в рынке и не пользоваться мерами государственной поддержки. В настоящее время благодаря общим усилиям ситуация в этом плане меняется и такое понимание полностью присутствует теперь у всей обществен-

ности и на всех уровнях власти.

Знаменательными событиями для авиации, конечно, являются запуски в эксплуатацию новых типов воздушных судов, таких как Ту-214 - самолет, который отвечает всем сертификационным требованиям, основанным на требованиях Европейской ассоциации гражданской авиации и Американских федеральных авиационных правилах. Это машины, которые небольшими усилиями могут быть сертифицированы на Западе, могут быть востребованы западным рынком. Много впечатлений, конечно, оставили особенности внедрения в эксплуатацию этих самолетов, их положительные аспекты, привыкание нашего пассажира к новым типам воздушных судов.

Были в эти годы и уникальные случаи, которые подтвердили квалификацию, высокое профессиональное мастерство наших экипажей. **Один случай посадки самолета Ту-154 в Новосибирске, когда на посадке отказали все три двигателя, чего стоит!** Это - уникальный случай, свидетельствующий о высочайшем профессиональном мастерстве наших летчиков! Экипаж был награжден и правительственными наградами, и наградами нашего Фонда авиационной безопасности. Были и полеты в Афганистан, были и другие уникальные случаи. Но этот вот случай запомнился, может быть, потому, что я принимал участие в расследовании обстоятельств и причин этого события. Сама по себе уникальна ситуация, когда 100-тонная машина Ту-154 садится с отказом двигателей на различных этапах захода на посадку, причем на это наложился еще и отказ курсовой системы. И в этих сложных условиях экипаж с честью смог справиться с аварийной ситуацией!

Эти годы запомнились еще и различными публикациями о состоянии нашей гражданской авиации. Знаете, в них было всего очень много, и больше, конечно, негативного. Слово прессы весомо, так как формирует у общественности впечатление от результатов деятельности гражданской авиации. Подчас люди многого не понимают и не знают и не хотят вникать в те процессы, которые происходят в гражданской авиации и вообще в авиации, как в в высокотехнологичной отрасли.

Запомнилось еще вот что. Этим летом был проведен социологический опрос общественности по вопросу: какой профессии вы доверяете больше всего?. Он проводился в различных странах мира, в том числе и в Российской Федерации. На 2-е место люди поставили за рубежом - доктора, а у нас в РФ - средний медицинский персонал (почему-то у нас медсестре доверяют больше, чем доктору!). **Но 1-е место в этих опросах заняла профессия пилота!** Вот это было очень сильным впечатлением, и приятно, что люди и в мире, и в России прежде всего, доверяют свою жизнь пилоту!

– Человек жив, пока у него есть мечта - так говорят. А у Вас есть мечта?

– Конечно, есть. И очень много того, что хотелось бы сделать.

Хотелось бы прежде всего, чтобы пассажиры, точно так же, как они привыкли к авиации в 80-е годы, когда мы перевозили огромное количество пассажиров (сотни миллионов, и они к этому привыкли) - чтобы все это вернулось. Чтобы и путь до аэропорта был короткий, и - путь на самолет.

Чтобы у пассажира, покидающего борт воздушного судна после окончания рейса, оставались только самые приятные впечатления. Ведь гражданская авиация служит для того, чтобы обеспечивать потребности наших граждан и экономики страны, но в первую очередь - наших граждан! **Чтобы полет на самолете не был исключительным событием!** Ведь для многих сегодня это именно так, в силу, в частности, высоких цен на билеты. Мечтаю, чтобы это время наступило как можно быстрее! И сейчас есть все основания, чтобы это действительно произошло.