



официально издание **МАРАП** специальный выпуск 2007 год

Главный редактор
Роберт Рафаилович Сулейманов

Ответственный редактор
Тамара Володина

Фотографии
Сергей Гусельников
Андрей Куценко

Дизайн и верстка
Алексей Баталов

**В работе над номером
принимали участие:**

Тамара Володина
Оксана Жалцараева
Владимир Захаров
Елена Исюк
Елена Пашкова

Редакция: Тел. (383) 222-47-77

Факс: (383) 222-18-82

E-mail: info@marap.ru

info-marap@yandex.ru

http://www.marap.ru

Адрес редакции:

630091, г. Новосибирск,

Красный проспект, 44

Для писем:

630091, г. Новосибирск, а/я 150

Отпечатано в типографии

ООО «Сити-пресс»,

г. Новосибирск,

ул. Римского-Корсакова, 28/1,

тел./факс (383) 314-68-28, 314-29-64.

Заказ № 289. Тираж 400 экз.

Специальный выпуск
распространяется бесплатно.

Подписано в печать 05.07.2007.

Мнение редакции может не совпадать
с мнением авторов и экспертов.

Рекламные и дизайнерские идеи
материалов издания являются
собственностью редакции.

За содержание рекламы
ответственность несет рекламодатель.

Перепечатка опубликованных
материалов допускается
только с разрешения редакции.

© Официальное издание МАРАП, 2007.

Редакция выражает благодарность
генеральному директору

ООО «Студия «Репортер»

Елене Исюк за предоставленные
фото- и видеоматериалы.

Дизайн сайта МАРАП
ЗАО «Русавиаком».

Для многих участников юбилейного заседания, получивших в Риге путевку в авиационную жизнь, Клуб командиров на латвийской земле осенью прошлого года имел символическое значение. С одной стороны, воспоминания о студенческих или курсантских, давно минувших днях, проведенных в Латвии во времена СССР. С другой – реальность дней сегодняшних: и страны разные, и авиация.

Именно авиация, стремление изучить и сравнить опыт ее выживания и развития в постсоветский период, сделали возможным проведение нашего рижского саммита. Напрасно сомневались скептики – латвийские авиационные власти и бизнес были открыты для диалога с российскими коллегами и охотно делились своим опытом. Принимающая сторона, ведомая директором Инженерно-промышленной компании «LAS-1» Алексеем Валентиновичем Шалагиновым, блестяще организовала как деловую, так и культурную программу Клуба.

Рассмотрение опыта латвийских коллег составляет основу очередного выпуска нашего директорского журнала (в рубрике «Опыт руководителя»). Здесь же представлены материалы отчетного собрания МАРАП.

В рубрике «Деловая среда» размещены материалы о недавно созданной по инициативе автора этих строк Коллегии авиационной общественности (КАО). Сегодня общественные палаты создаются по инициативе сверху в ведомствах и в регионах. Отраслевые ассоциации, в свое время созданные авиапредприятиями снизу, отражают корпоративные интересы участников различных сфер деятельности гражданской авиации. Поэтому они не в состоянии по отдельности отражать интересы всей авиационной общественности. КАО создана большинством отраслевых ассоциаций в целях усиления общественного влияния на принимаемые органами власти решения и гражданского контроля их деятельности, исходя из интересов гражданской авиации, экономики и граждан. Как и Клуб, наша Коллегия не является формальным, юридическим лицом. Сегодня, как и два десятилетия назад при создании КК, есть сомневающиеся и в перспективах КАО. Время покажет, а пока представляем на суд общественности итоги Коллегии, состоявшейся 17 апреля 2007 года. Приглашаем читателей в Новосибирск 13 июня с.г. на рассмотрение современных тенденций развития аэропортов России, впервые проводимого Клубом командиров совместно с КАО.

Кроме того, вашему вниманию представлена информация о соискателях IV Открытого национального конкурса «Руководитель года гражданской авиации России».

Главный редактор Р.Р. Сулейманов

СОДЕРЖАНИЕ

К ЗАСЕДАНИЮ В НОВОСИБИРСКЕ

Чертенков А.Н. Радь приветствовать вас на Сибирской земле	2
Ивановский Н.Н. Искренне желаем вам покорить все вершины	3

НАВСТРЕЧУ 85-летию ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ РОССИИ

Обращение Совета Клуба «Опыт» к членам МАРАП	20
--	----

ОПЫТ РУКОВОДИТЕЛЯ

Взаимодействие авиационных структур России и Латвии:

новые возможности сотрудничества Репортаж с КК-33	4
Коллективная фотография участников	21

АВИАЦИЯ. КЛУБ КОМАНДИРОВ. МАРАП

Хроника Клуба	24
Стратегические намерения МАРАП	3-я стр. обл.
Соискатели Приза МАРАП IV Открытого национального конкурса «Руководитель года гражданской авиации России»	48

ДЕЛОВАЯ СРЕДА РУКОВОДИТЕЛЯ

Материалы Коллегии авиационной общественности (КАО)

Пресс-релиз о заседании «Отечественный парк воздушных судов (самолеты): состояние и перспективы»	26
Решение КАО от 17.04.2007	29
Программа первоочередных мер КАО от 17.04.2007	34
Соглашение о создании КАО • Миссия, цели, принципы, механизмы и перспективы КАО • Регламент КАО	40
Хроника КАО	45
Рекламные материалы Инженерно-промышленной компании «LAS-1», ЗАО «АИГ страховая и перестраховочная компания»	22-23, 50

ТОЛМАЧЕВО
АЭРОПОРТ



TOLMACHEVO
AIRPORT

Аэропорт Толмачево – воздушные ворота Сибири



Уважаемые члены Клуба командиров!

Рады приветствовать Вас на Сибирской земле. Вы прибыли на 34-е заседание Клуба командиров авиапроизводства России в знаменательное для нас время.

12 июля 2007 года аэропорт «Толмачево» отмечает 50-летие своего образования. И мы искренне признательны вам за то, что вы нашли возможность прибыть на наше торжество и разделить с нами радость.

Добро пожаловать, дорогие коллеги! От всей души желаем вам успешной, плодотворной работы и содержательного общения на Клубе, новых теплых встреч с давними друзьями и коллегами!

*Председатель КК-34,
генеральный директор ОАО «Аэропорт Толмачево»*

Чертенков Алексей Николаевич

Почтовый адрес: 633104 Новосибирская область, г. Обь 4
Телефон: (383) 2169-230, 2169-440, факс: (383) 2169-169

www.tolmachevo.ru

Коллективу и руководству ОАО «Аэропорт Толмачево»

Дорогие коллеги!

**Международная ассоциация руководителей
авиапредприятий сердечно поздравляет вас
со славным 50-летним юбилеем аэропорта!**



Мы расцениваем приглашение участвовать в торжествах, организованных, прежде всего, для своих работников, как проявление высокого доверия к представителям директорского корпуса гражданской авиации. Еще большая честь – получить приглашение провести в эти знаменательные для вас дни здесь, в Новосибирске, XXXIV заседание Клуба командиров авиапроизводства России и собрание нашей ассоциации!

В третий раз принимает директоров авиапредприятий со всей России гостеприимный и щедрый на душевное тепло сибирский город-миллионер. И вот уже во второй раз нашими радушными хозяевами становитесь вы – крупнейшая воздушная гавань за Уралом.

Семь лет прошло со времени нашей последней встречи на Клубе в Новосибирске. Изменился и похорошел аэропорт столицы Сибири! Чувствуется стремление сделать аэропорт более удобным и комфортным для всех, кто прибывает в Новосибирск!

Это и не удивительно. Ведь по всем меркам аэропорт еще молод, молод и ваш руководитель, и его команда. А молодости свойственны «планов громадье» и неукротимая энергия в достижении поставленных целей. Однако в больших делах одной молодости и напора мало. Нужны еще и профессионализм, и взвешенность в оценке возможностей, и влюбленность в дело, которому служишь, и коллектив единомышленников – такой, как семья, когда «один за всех и все за одного». Надеемся, что таким потенциалом вы располагаете в полной мере. Искренне желаем, чтобы начертанное в генеральном плане развития аэропорта, сбылось и не оскудевал и преумножался поток пассажиров, пользующихся вашими услугами.

Мы желаем вам покорить на этом нелегком пути все вершины, здоровья и благополучия!

Президент МАРАП, генеральный директор
ООО «Авиапредприятие «Северсталь»,
Почетный работник транспорта России



Н.Н. Ивановский

12 июля 2007 года



ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ АВИАЦИОННЫХ СТРУКТУР РОССИИ И ЛАТВИИ: НОВЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ СОТРУДНИЧЕСТВА

XXXIII заседание Клуба командиров авиапроизводства (КК-33) и Общее (отчетно-выборное) собрание МАРАП, состоявшиеся в Риге 27–29 сентября 2006 года, были приурочены к 20-летию Клуба и 15-летию Ассоциации.

В заседании приняли участие около 100 человек. С латвийской стороны: Министр сообщений и Государственный секретарь Министерства сообщений Латвийской Республики, руководители ведущих авиационных структур и учебных заведений транспортной сферы. С российской стороны: Временный Поверенный в делах РФ в Латвийской Республике, торговый советник Посольства РФ, председатель Исполкома МДО «Авиация и космонавтика России» Госдумы РФ, руководители авиационных структур, учебных заведений, Фонда «Партнер гражданской авиации», Инвестиционной компании «Авиафинанс», Ассоциации агентств ВТ, представители АЭВТ и НП «Безопасность полетов». В заседании также участвовал член бюро «Heli Club de France» (Франция).

Российская сторона выразила глубокое удовлетворение широким участием в заседании руководства Министерства сообщений, ведущих авиационных структур и специализированных учебных заведений Латвийской Республики. Одновременно представители директорского корпуса ГА России высказали недоумение по поводу отсутствия на Клубе, впервые за многие годы, руководства российской авиационной администрации.

В ходе заседания, посещения авиационных объектов и учебных заведений участники всесторонне ознакомились с опытом успешной работы Национальной авиакомпании «Air Baltic Corporation», ГАО «Международный аэропорт «Рига», Госпредприятия по организации обслуживания воздушного движения «LGS», Аэронавигационного учебного центра «ANTC», Авиационно-технического ангарного комплекса Компании «Concors», Института транспорта и связи (TSI), Рижского института аэронавигации (RAI), АО «SIA RIC STS». Участники отметили, что сохранение потенциала и динамичное развитие предприятий и организаций авиатранспортного комплекса Латвии стало возможным благодаря созданию государством благоприятных условий для успешного функционирования авиационного бизнеса с учетом зарубежного опыта. Большой интерес вызвало у участников посещение Инженерно-промышленной компании «LAS-1» – предприятия, сохранившего авиационный профиль и имеющего многолетний опыт работы на авиационном рынке, богатые традиции сотрудничества с российскими коллегами. Состоялась презентация возможностей авиационных структур Латвии и России для взаимовыгодного партнерства.

Участники заседания высоко оценили атмосферу доброжелательности, созданную латвийской стороной, и максимально благоприятные условия для ознакомления с опытом работы авиационных структур Латвии, установления деловых контактов и проведения конструктивных переговоров, выразили латвийским коллегам искреннюю благодарность. Вместе с тем было подчеркнуто, что потенциал сотрудничества реализуется не в полной мере из-за отсутствия между Россией и Латвией межправительственного соглашения в сфере гражданской авиации.

Руководители авиационных структур отметили важное значение состоявшегося заседания и особую роль Клуба как формы «на родной дипломатии» для развития добрососедских отношений и взаимовыгодного сотрудничества между Россией и Латвией.

ДЕНЬ ПЕРВЫЙ

Сентябрь 2006 года...



На берегах Даугавы встретились командиры авиапроизводства России, чтобы обсудить проблемы гражданской авиации. Ничто так не обогащает, как обмен опытом, деловые контакты и живое общение профессионалов. Здесь обрел новые горизонты 33-й Клуб командиров. Здесь руководители авиационных структур Латвии продемонстрировали, как они развивают гражданскую авиацию своей маленькой страны.

Здесь прошли выборы нового президента Международной ассоциации руководителей авиапредприятий.

33-й Клуб командиров, несмотря на все политические и экономические нестыковки, стал знаковым событием в истории гражданской авиации России.

ШАЛАГИНОВ АЛЕКСЕЙ ВАЛЕНТИНОВИЧ

**директор ООО «Инженерно-промышленная компания «LAS-1»,
председатель КК-33, представитель МАРАП в Латвийской Республике**

Добрый день, друзья и коллеги! Мы приветствуем вас в городе Риге на очередном, юбилейном в этом году, заседании Клуба командиров. В первую очередь, хотел бы поблагодарить всех за то,

Должности всех участников 33-го заседания Клуба командиров авиапроизводства указаны на дату проведения КК-33.

что год назад вы избрали меня председателем вашего авторитетного заседания и выбрали город Ригу местом проведения этого саммита. На нем присутствуют политики и дипломаты Латвийской Республики и Российской Федерации, представители практически всех сфер авиационного бизнеса – крупных авиационных подразделений, аэропортов, авиакомпаний, предприятий по УВД, учебных центров.

Клуб командиров – это способ неформального общения директоров авиапредприятий между собой и с представителями органов авиационной власти, способ выработки общих взглядов и согласования интересов авиационного сообщества и власти. Полагаю, в ходе работы мы обменяемся мнениями по многим вопросам, представляющим взаимный интерес. И я думаю, что международный уровень нашего сегодняшнего заседания положит начало дальнейшим контактам и с авиацией других государств региона.

Я горд за себя и горд за Вас: мы работаем в прекрасной отрасли – гражданской авиации! В прежние времена цивилизационную функцию выполняло мореплавание – объединяло страны, континенты, знакомило людей, развивало мир. Теперь это дело продолжает гражданская авиация, поэтому ее роль исключительно велика. Развитие авиации является важной предпосылкой для дальнейших контактов людей, государств, стран и народов. Извините за такое философское отступление, но мы с вами работаем не на местности, а на глобусе, потому эти рассуждения даже уместны.

Цель нашей встречи – наметить конкретные пути взаимодействия авиационного сообщества России и Латвии в новых условиях.

Почему – Россия? Потому что большинство членов нашего Клуба – россияне, это – во-первых. Во-вторых, потому что гражданская авиация России находится на подъеме, авиаперевозки идут «в гору», происходит реструктуризация маршрутных сетей, возникают новые хабы, происходит реорганизация системы организации воздушного движения, административная реформа. То есть, в России идет процесс, который должен привести к созданию основы будущего, развитого состояния государства.

Почему – Латвия? В Латвии создана новая национальная гражданская авиация, новые мощные высокоразвитые авиационные структуры, которые очень авторитетны в мире. Руководители наших крупнейших авиационных структур представлены во всех международных организациях гражданской авиации и пользуются в них большим авторитетом. Авиация развивается быстрыми темпами, у нее такие грандиозные планы и намерения, что их даже трудно представить. Это – быстрорастущий авиационный центр Балтии. И я говорю об этом с гордостью за свою страну. Думаю, нашим российским коллегам есть, что посмотреть, что позаимствовать в Латвии.

ОВСЯННИКОВ ВАЛЕНТИН ВАСИЛЬЕВИЧ Временный Поверенный в делах Российской Федерации в Латвийской Республике

Достаточно символично, что сегодняшняя встреча проходит в Риге – это уже пространство Европейского Союза.

Сегодняшнее юбилейное заседание командиров авиапроизводства – хорошая возможность наметить практические пути эффективной стыковки европейских, российских и азиатских транспортных систем, поэтапного сближения их качественного уровня. Кроме того, это – возможность гармонизации приемлемых стандартов и технологий, обмена опытом во всех технологических областях авиатранспортного производства и обслуживания авиатехники.

Пользуясь случаем, хотел бы пожелать вам успешной работы и выразить надежду, что результаты юбилейного заседания Клуба командиров послужат дальнейшему развитию российско-латвийских экономических связей на взаимовыгодной основе. Хотел бы напомнить вам также, что основная задача Посольства России в Латвии заключается именно в этом – в налаживании политического диалога, развитии разносторонних экономических и торговых связей. Так что в этом наши интересы совпадают.



КРИШЬЯНИС ПЕТЕРС Министр сообщений Латвийской Республики

Очень рад приветствовать вас всех в Риге. Для меня большая честь выступить перед вами – профессионалами, занимающимися авиационным бизнесом. **Здесь собрались не только патриоты своих стран, но и патриоты своей отрасли.**

Гражданская авиация в настоящее время переживает подъем во всем мире. Но мы помним, что несколько лет назад ситуация была не столь радужной. **Хочу выразить уважение вам за проявленный интерес к опыту нашей работы.** Сегодня именно Латвия развивается как региональный авиационный центр. Наш аэропорт «Рига», благодаря сознательной политике Правительства Латвийской Республики, является самым дешевым аэропортом региона. Мы поставили перед собой цель достичь к 2013 г. в аэропорту Риги пассажирооборота 10 млн. человек – то есть догнать и перегнать



Копенгаген. Мы это сделаем, я уверен в этом. Растут и город Рига, и страна, и туризм развивается. Именно при помощи этих инструментов малая страна становится великой.

Хотел бы пожелать вашему высокому форуму – Клубу – найти правильные решения. Успехов и плодотворной вам работы во благо всех представленных здесь стран и народов.

ШАЛАГИНОВ А.В.

Благодарю высоких гостей нашего Клуба за теплые приветствия и предлагаю приступить к обсуждению темы заседания.

Одним из аспектов обозначенной темы является правовое обеспечение и администрирование деятельности гражданской авиации. Конечно, вы вспомнили, пока шли кадры о заседании Клуба в Екатеринбурге, что на нем обсуждались итоги административной реформы в ГА России, и представителями авиационной администрации были сделаны многообещающие заявления. По моим наблюдениям, со стороны руководителей авиационного бизнеса ощущался известный скепсис по поводу унифицированной системы реформирования гражданской авиации и всей административной реформы в России. Очевидно, что процессы реформирования еще не закончены. Об этом говорит и Председатель Правительства РФ Фрадков М.Е.: он готов к кадровым изменениям в ГА. Все это свидетельствует о том, что в России идет поиск эффективной модели администрирования деятельности гражданской авиации.

Авиация – глобальная система, поэтому системы администрирования должны быть унифицированы, и опытом администрирования надо обмениваться для того, чтобы гражданская авиация работала эффективно и безопасно. С этой точки зрения опыт других предприятий и стран представляет огромный интерес.

Об этом мы и будем говорить. Предлагаю ознакомиться с практикой и новациями, которые имеют Латвия и Россия по данным вопросам.



ЯНИС МАРШАНС

Государственный секретарь Министерства сообщений Латвийской Республики

Я рад видеть всех вас в Риге. И с погодой вам повезло: такая погода в Латвии в конце сентября бывает не всегда.

Сегодня как раз – месяц и два дня, как я ушел с поста председателя правления компании «LGS». Я два года работал непосредственно в авиаиндустрии. Это было хорошее и интересное время. Все в авиации друг друга знают, все как одна семья. Моя нынешняя сфера деятельности, как государственного секретаря, – аэронавигация, авиасервис и авиауслуги.

Латвия является частью Европейского Союза, и у нас немного другая правовая среда, чем в России. Однако больших различий все-таки нет, и мы, встречаясь с российскими коллегами, понимаем друг друга и говорим на одном языке. Перед авиабизнесом Латвии и национальным Агентством гражданской авиации поставлены важные задачи. Одна из них – это сертификация в Европейском Союзе нашей компании «LGS». Цель – получить возможность продавать (со знаком качества) услуги на европейском авиарынке. Латвия впервые проходит сертификацию в Европейском Союзе, но это – общий порядок. Думаю, наша компания успешно пройдет ее, и мы будем продавать услуги уже на новом уровне. Как говорил Министр сообщений, пока трудно представить, что к 2013 г. пассажирооборот в аэропорту г. Риги составит 10 млн. чел. – это уровень Копенгагена или Стокгольма. Думаю, это вполне реально, об этом говорят данные последних лет. Многие присутствующие здесь помнят, что 3-4 года назад в аэропорту «Рига» было 0,5 млн. пассажиров, сегодня – 2-2,5 млн. пассажиров, и с каждым годом пассажиропоток возрастает. Это значит, что будет больше работы и для латвийских компаний, и, в каком-то смысле, для российских компаний. Думаю, сегодняшнее заседание будет полезным для всех присутствующих. Хочу пожелать вам хорошей работы и чтобы вам везло. Приезжайте к нам еще, всегда добро пожаловать.



ЦВЕТКОВ ВЯЧЕСЛАВ ГЕННАДЬЕВИЧ

председатель Исполкома Межфракционного депутатского объединения «Авиация и космонавтика России» Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации

Добрый день, дорогие участники, дамы и господа, уважаемые коллеги. Разрешите выразить большую благодарность за приглашение во второй раз принять участие в таком представительном форуме как Клуб командиров. Разрешите поблагодарить наших хозяев в лице г-на Шалагинова, Министра сообщений г-на Петерса и г-на Маршанса за теплые приветствия. Алексей Валентинович очень точно отметил, что во времена Советского Союза Рига входила в тройку крупнейших центров гражданской авиации. Мне очень приятно оказаться здесь вновь, ведь я около 30 лет жил, учился и работал в Латвии, в Риге. Я не был здесь очень давно, почти 12 лет. К сказанному г-ном Шалагиновым я бы добавил, что, если заглянуть дальше в историю, то здесь родились великие ученые – Фридрих Цандер, Мстислав Келдыш, здесь базировалась в далеких 20-х годах прошлого

столетия знаменитая авиаэскадрилья самолетов «Илья Муромец» во главе с ее командиром Иосифом Станиславовичем Башко, и это – уже факт истории мировой авиации. Очень отраднo, что здесь сохраняется это авиационное знамя, авиационные традиции, и убежден, что так будет и впредь.

Теперь – **некоторые взгляды на проблемы правового обеспечения деятельности гражданской авиации.**

Во времена перестройки М.С. Горбачев выдвинул ставший затем популярным тезис: все, что не запрещено законом, – то разрешено. **В российском отраслевом праве – хозяйственном, финансовом, в том числе, и в воздушном праве, – действует, по соображениям безопасности и другим, обратная формула: делать можно только то, что официально установлено законом. Это все определяет.** Иначе и деньги наши ходили бы как угодно, и летали бы мы как угодно.

Одна из главных современных проблем – взаимоотношения политической элиты, формирующей правила игры, и профессиональной элиты – бизнеса. Если законы качественные, то бизнес развивается успешно. Если наоборот, закон становится препятствием для процветания бизнеса. В «переходных» условиях, когда меняется базовое законодательство, требования к закону – к его качеству и влиянию на бизнес – крайне высоки. Сегодня, как мы знаем, дела обстоят не так радужно. Поэтому и следует говорить о том, а все ли сделано так, как надо?

За последние 15 лет в России издано 15,5 тысяч законов. Хорошо это или плохо? Однажды у нас была дискуссия с бывшим Министром транспорта Ефимовым, который внес в Думу и, пользуясь своим положением, активно лоббировал закон, обязывающий(!) российские авиакомпании приобретать технику отечественного производства. Я задал ему вопрос: «Сколько еще надо написать законов, чтобы дело пошло «в гору»? Если 15 тысяч мало, прикиньте сколько нужно? Еще 15 тысяч?». В связи с этим **уместно вспомнить, как в конце 20-х годов выбирались из «великой депрессии» США,** когда президентом стал Франклин Рузвельт. Запер сенаторов в здании Конгресса не ли на 20 дней, то ли на месяц, и они **создали 20 основных законов, действующих до сих пор.** **В основном, благодаря им, в Америке – эффективная экономика.** Так что дело не в количестве законов, а, прежде всего, – в их качестве.

Я работаю в парламенте девять лет, и могу утверждать, что чрезмерное количество законов создает очень «мутный омут». При этом качество законов низкое, и потому бизнес не может нормально развиваться. И именно поэтому вопрос совершенствования законодательства, в первую очередь, его качества, стоит очень остро.

Логичен вопрос: а кто же пишет законы, и каковы источники их идей? Если кто-то думает, что депутаты в парламенте денно и нощно пишут законы – то он заблуждается. Государственная Дума – не фабрика законов, это – представительная власть. Депутаты от созыва к созыву меняются на 60-70 процентов. Наука, эффективно действовавшая в старое, советское время, свою ведущую роль в этом процессе утратила. В последние годы законодательная инициатива перешла к правительству. И это не очень хорошо, прежде всего, потому что законы пишутся для исполнительной власти. **В России правительство само для себя пишет законы и их же исполняет.** Получается, что чиновник участвует в законотворчестве как бы в двух лицах – как чиновник и как человек, занимающийся законотворчеством, по сути, научно-исследовательской работой. Совмещение двух функций (чиновника и научного работника) приводит к тому, что законы и плохо пишутся, и плохо исполняются. **Современная бизнес-элита выпадает из процесса законотворчества.** И это в корне неправильно.

Наше депутатское объединение стремится выстроить горизонтальную модель взаимодействия с бизнесом и профессионалами в сфере законотворческой деятельности. Вы сами сетеуете на то, что законы плохие, вот мы и **приглашаем вас – элиту в области авиационной деятельности, ваше общественное объединение – МАРАП, и каждого из вас в отдельности, к активному участию в законотворчестве.** Особенно сейчас, когда после всех катастроф последнего времени, руководством страны и авиационными властями проводится большая работа по устранению подобных происшествий в дальнейшем.

По нашему мнению, **в законотворчестве есть ряд весьма перспективных направлений, по которым мы, опираясь на европейский опыт, могли бы успешно сотрудничать.** Например, в области приведения российского воздушного законодательства в соответствие с нормами международного воздушного права, требованиями и стандартами ИКАО. Думается, мы недостаточно используем и потенциал многосторонней межпарламентской деятельности, и опыт, накопленный бывшими союзными республиками. Другое направление – активизация деятельности Совета по авиации и использованию воздушного пространства государств-участников СНГ, исполнительным органом которого является известный всем присутствующим МАК. Пока что потенциал Совета используется недостаточно. Нам кажется, что можно было бы активировать или попробовать наладить межпарламентское сотрудничество с бывшими республиками СССР по вопросам авиационной деятельности. Это предложение желательно отразить протоколно и обсудить.

ШАЛАГИНОВ А.В.

По общепринятому мнению законы пишутся для обеспечения общественных интересов, и для согласования общественных интересов, в первую очередь, – для упорядочения общественной жизни.



И уж, наверное, все проекты законов должны быть согласованы с этими общественными интересами или с теми общественными группами, которые представляют или выражают эти общественные интересы. Если закон касается авиационной деятельности, он должен быть согласован с авиационным сообществом, иначе рождаются противоречивые законы. Институт общественной экспертизы должен быть обязательно создан, и он должен выражать позиции авиационного сообщества.

ВАХРУШЕВ АЛЕКСЕЙ НИКОЛАЕВИЧ

генеральный директор ООО «Лизинговая компания «Авиакор-Лидер»



Цель законов – облегчить бизнес, помочь делу, но при этом не забывать, что авиационная отрасль всегда связана с безопасностью людей, с жизнью людей. Мы направили замечания и предложения в Госдуму, причем, делали мы это по их просьбе. И мне казалось, что те замечания, которые были выданы мной лично и коллегами из других авиапредприятий будут учтены. Но когда закон вышел – мы и следа не увидели от наших предложений. Сейчас произошла корректировка законодательства в части деловой авиации. Только сейчас кое-какие предложения, которые мы тогда писали, попадают в закон. Сколько уж лет прошло с момента принятия Воздушного кодекса!

СУЛЕЙМАНОВ РОБЕРТ РАФАИЛОВИЧ

вице-президент, генеральный директор МАРАП

Вячеслав Геннадьевич, правильно ли мы поняли, что директорский корпус в лице нашей ассоциации приглашен к сотрудничеству по законотворчеству? **Вы – депутаты – отражаете интересы общества, мы отражаем интересы хозяйствующих субъектов, как должностные лица, в результате качество законотворчества должно повыситься.**

ЦВЕТКОВ В.Г.

Когда обсуждался вопрос, каким путем идти по аэропортам: то ли путем формирования отдельного законопроекта, то ли путем внесения поправок в множество законов, мы отстаивали первое время отдельные законы. Во втором созыве в одном комитете, мало имеющем отношение к предмету, был такой комитет – по геополитике, который А.А. Митрофанов возглавлял, **было три проекта закона по аэропортам**: один – авторства Министерства обороны, второй – авторства Ассоциации аэропортов, еще один – не помню авторства. **Вот эти проекты друг друга взаимно уничтожили, а проблемы только усилились, и мы до сих пор не знаем, как выйти из ситуации.**

ШАЛАГИНОВ А.В.

По всем трем проектам надо было провести общественную дискуссию. Тогда была бы общая точка зрения. А если три лоббирующие группы отстаивают каждая свою позицию – никто от этого не выиграет.

ЦВЕТКОВ В.Г.

Алексей Валентинович, вот как раз сейчас возникла такая же ситуация: Министерство обороны опять вносит проект ФЗ по аэропортам. Особенный сторонник этого, по-моему, Александров, наш уважаемый руководитель аэропорта Внуково: Они считают, что нужен отдельный закон. **Что нам важно?** Или получить закон «имени Ассоциации аэропортов» или получить, вообще говоря, стратегические нормы, может быть, и в разных законах, и **получить свою стратегическую возможность вести аэропортовую деятельность, как надо?**

ШАЛАГИНОВ А.В.

Надо смотреть мировой опыт. На самом деле, есть же мировой состоявшийся опыт, который, конечно, нужно применить и к нашему общественному интересу, и к российскому общественному интересу. Давайте хорошенько обдумаем наши позиции, для того чтобы потом включить их в итоговый документ.

Диалог руководителей авиационных структур Латвии и России начался с обсуждения принимаемых в Госдуме законов по вопросам авиационной деятельности. И он сразу же обозначил болевые проблемы. Устаревший Воздушный кодекс. Непринятый Закон об аэропортах и поправки к Закону о земле, на которой они базируются. Так и нерешенный вопрос по авиации общего назначения. И, наконец, как будет складываться судьба подготовленных командами авиапроизводства предложений в проекты законов.

Будут ли учтены общественные интересы авиаторов в Госдуме, и смогут ли здесь, в Риге, выработать общие правила, зависит от того, насколько точно представители директорского корпуса сформулируют свои предложения. Поэтому даже в перерывах не прекращались деловые переговоры. Похоже, предпосылки объединения интересов стран на рынке гражданской авиации уже наметились.

ШАЛАГИНОВ А.В.

Я бы хотел предоставить слово торговому советнику Посольства Российской Федерации в Латвийской Республике, чтобы мы в целом представляли общий контекст для развития конкретных бизнес-интересов.

ТИХОНОВ ЕВГЕНИЙ ИВАНОВИЧ**Торговый советник Посольства Российской Федерации в Латвийской Республике**

Прежде всего, я хочу сказать, что Латвия – это соседняя с Россией страна. Это очень важно. Во-вторых, Латвия – это страна Европейского Союза. Это тоже немаловажно.

Если говорить о Латвии конкретно – то в прошлом году товарооборот составил 1 млрд. 528 млн. долларов, в том числе российский экспорт в Латвию – 1 млрд. 188 млн. долларов, и из Латвии мы вывезли товаров на сумму 340 млн. долларов. В этом году видимо, мы выйдем на уровень товарооборота в 1 млрд. 800 млн. долларов, из которых наш, российский экспорт составит 1,5 млрд. долларов и на сумму около 300 млн. долларов мы закупим товаров из Латвии.

Латвия находится в очень благоприятном географическом положении. Если сравнить с самолетом, то она имеет как бы два крыла. Одно крыло – это Европейский Союз, а другое крыло – восточный сосед. Соответственно, рынок в 140 млн. потребителей – у восточного соседа и 430 млн. потребителей – в Западной Европе. Латвия имеет благоприятную возможность для развития. И сами предприниматели, и латвийские власти понимают, что благополучие Латвии зависит от того, как будут налажены отношения с Россией.

Если будет активно работать бизнес, если люди будут встречаться, если будет практика, правительства придут к соглашению, потому что поймут взаимную выгоду от этого. Я вас **всех призываю не верить мифам, смелее действовать, работать со своими латвийскими коллегами, а латвийским коллегам смелее работать со своими российскими коллегами.**

ШАЛАГИНОВ А.В.**ГЮНТЕР ЗОЛЛИНГЕР****вице-президент по стратегическому планированию АО «Национальная авиакомпания «Air Baltic Corporation», Латвийская Республика**

Доброе утро. Как старый преподаватель, я, вопреки клубным традициям, встану. Как представитель «Air Baltic» я отвечаю за внешние связи авиакомпании. Я скажу несколько слов об «Air Baltic», но не только об авиакомпании «Air Baltic». Мы являемся самым крупным перевозчиком, но мы – не единственные, и, будучи ведущим авиапредприятием, мы, конечно, имеем определенное влияние на развитие авиационного бизнеса в Латвии. **Авиакомпания «Air Baltic» является примером успешного бизнес-проекта. 52 процента акций принадлежат правительству Латвии, 47 процентов – Скандинавским авиалиниям.** Авиакомпания создана в 1995 году. В настоящий момент мы выполняем полеты из Риги и из Вильнюса, у нас два хаба. Из Риги мы выполняем полеты более чем по 30 маршрутам как на Запад, так и на Восток, из Вильнюса – по 15 направлениям. **Мы не являемся большим авиаперевозчиком, но у нас большие амбиции стать таковым.** Здесь на слайдах показаны тенденции развития перевозок пассажиров авиакомпании «Air Baltic» за последние десять лет. На них видно, что эта тенденция соответствует тенденции роста перевозок в аэропорту «Рига». Сейчас наш флот состоит из самолетов двух типов – Фоккер-50 и Боинг-737-500.

**СУЛЕЙМАНОВ Р.Р.**

Где вы выполняете техническое обслуживание? Мы слышали, что вы намерены перейти в Домодедово...

Г. ЗОЛЛИНГЕР

Как я уже отметил, у нас очень тесное и плодотворное сотрудничество с «Аэрофлотом». «Аэрофлот» базируется в Шереметьево, и мы намерены оставаться в Шереметьево до тех пор, пока это сотрудничество продолжается..

ШАЛАГИНОВ А.В.

Есть важные факторы, на которые г-н Золлингер обратил внимание. Это, прежде всего, – политика, **правильная, на мой взгляд, государственная политика Латвии в области авиаперевозок.** Благодаря правительственному решению сюда практически пришли авиакомпании дешевых полетов, которые вначале были приняты здесь «в штыки» многими участниками авиационной деятельности. Понятно было, что это – тяжелый процесс. Тем не менее, **результатом этого процесса стало и улучшение сервиса в наших традиционных авиакомпаниях, и улучшение конкурентной среды, и вообще повышение общей авиационной активности, а значит – и деловой, и туристической активности в стране.**

КОРОТЯЕВ ВЛАДИМИР МИХАЙЛОВИЧ**генеральный директор ЗАО «Авиакомпания «Аэрофлот-Норд»,
председатель БЕАРо МАРАП**

Добрый день, дамы и господа. Я – генеральный директор авиакомпании «Аэрофлот Норд». Наш коллектив ведет свою историю, как авиаперевозчик, очень давно. Мы считаем первым своим регулярным рейсом рейс, который мы выполнили 4 февраля 1929 года Архангельск – Сыктывкар (в



те времена – Усть-Сысольск). На сегодняшний день у нас 1200 работающих. Мы перевезли в прошлом году 800 тысяч пассажиров, и планируем в этом году достигнуть отметки 1 млн. пассажиров. **Мы сориентировались на замену самолетов Ту-154, Ту-134 и выбрали самолет Боинг-737.** Первый самолет этой модификации 737-500 поступил в наш парк, и мы в течение месяца уже выполняем полеты на этом самолете. В наших планах до конца года получить еще три воздушных судна. В 2007 году в парке нашей авиакомпании будет порядка десяти самолетов Боинг-737. Полагаю, что **в течение трех лет компания завершит формирование своего флота, и мы сформируем конкурентоспособный, эффективный парк воздушных судов.**

Динамика развития последних лет связана с приходом в акционеры компании «Аэрофлот – российские авиалинии».



КАБАШКИН ИГОРЬ ВЛАДИМИРОВИЧ

президент АО «Институт транспорта и связи» (TSI), д.т.н., профессор, Член технического комитета по транспорту Европейской комиссии по сотрудничеству в области научных и прикладных технических исследований, Латвийская Республика

Я представляю две европейские организации – Совместный центр научных транспортных исследований (европейский и международный), и являюсь представителем в Европейской комиссии по сотрудничеству в области научных и прикладных технических исследований как раз в комитете по транспорту. Так получилось, и, наверное, это симптоматично, что наша сегодняшняя встреча проходит через неделю после большой Европейской транспортной конференции, которая состоялась на прошлой неделе в Страсбурге.

Сегодня существует целый ряд проектов. Их общее название «Программа Интерэк» – межрегиональная программа. И впервые за всю историю научных исследований к участию в этой программе допущена и Россия.

Чем обусловлено сегодня повышенное внимание Европы к авиационным перевозкам? Отмечается несколько тенденций. **Первая тенденция** – снижение среднего периода отпусков граждан Европы. **Вторая тенденция** – существенное снижение цен на авиабилеты, которые сегодня могут уже конкурировать не только с ценами на железнодорожные билеты, но даже с автобусными.

Если говорить о Латвии и о перспективах, то **сегодня у нас три основных маршрута** – это Белорусский маршрут, Московский и Питерский, **которые через Латвию связывают Россию с Европой.** Поэтому мы надеемся, что результаты нашей встречи дадут возможность обозначить новую яркую точку, «световое пятно» на этой карте. **Хотелось бы верить, чтобы те два крыла, о которых говорил господин Тихонов, обретут реальность именно на почве авиационного бизнеса.**

ШАЛАГИНОВ А.В.

В двух словах хотел бы прокомментировать выступление президента Института транспорта и связи профессора Кабашкина и, прежде всего, обратить внимание российских коллег на каком уровне находится сегодня авиационное образование в Латвии. Вот, например, преемник РКИИ ГА – наш Институт транспорта и связи. Это очень высокий уровень, но не буду говорить за ректора, завтра он сам вам все расскажет и покажет. Число студентов – более 4,5 тысяч человек, если не ошибаюсь. Самое главное – институт обучает по очень современным специальностям. В частности, на транспортной логистике, если не ошибаюсь, обучается около одной тысячи студентов. В Европе и в мире эта специальность очень востребована. Современное образование дают и в России, но я не знаю, как предмет «логистика» востребован или представлен в России. Поэтому я **обращаю Ваше внимание, что имеется возможность готовить специалистов для российских авиапредприятий в нашем институте и, таким образом, восстановить нашу давнюю традицию.**



ЧЕРТЕНКОВ АЛЕКСЕЙ НИКОЛАЕВИЧ

генеральный директор ОАО «Аэропорт Толмачево»

Город Новосибирск – это средоточие фактически всех транспортных составляющих. Это – крупнейший железнодорожный узел в Российской Федерации за Уралом. Это – водный узел, пусть и сезонный, но, так или иначе, он существует – это северный завоз. Это – схождение всех автомобильных дорог региона.

Сегодня мы разрабатываем совместный проект с вновь созданной авиакомпанией «Аэрофлот-Карго», по трансферту - переработке грузов в «Толмачево». И, наверное, сегодня впервые могу здесь открыть маленькую тайну: 1-2 октября к нам будет выполнен первый рейс авиакомпании «Тесис» на Боинге 747-200. Для данной авиакомпании аэропорт «Толмачево» становится основным грузовым центром в Российской Федерации. Основная перевалка грузов будет производиться здесь. **Разработан проект, по которому будет осуществлено строительство пассажирского терминала около 60 тысяч кв. метров, трех-четырёхзвездочного отеля, крупного логистического центра, грузового терминала и Экспо-центра «Экспо-Сибирь».** Три недели назад мы сдали в эксплуатацию так называемый «блок расширения». Для нас это – большая победа, поверьте. **Мы фактически увеличили площади аэровокзала в два раза.** Мы устанавливаем три телескопических трапа. Скажем так – мы становимся немного цивилизованнее.

Мы создали около восьми компаний – стопроцентных «дочек» со стопроцентным капиталом аэропорта. Дали им практически полную самостоятельность в коммерческих отношениях между собой. Трудно представить, но, к примеру, компания, которая занималась у нас пассажирскими перевозками, за полтора года смогла перевооружить свой парк так, как аэропорт не смог этого за последние 15 лет. Была создана компания «Сервис-Клининг», которой была поставлена задача поддерживать чистоту на территории аэропорта. Сегодня данная компания уже обслуживает, наверное, треть всех супермаркетов города Новосибирска, взяла на свое содержание ряд федеральных дорог в области. Для нее работа в аэропорту является уже вторичным бизнесом. **В аэропорту строится вторая взлетно-посадочная полоса, которая входит в Федеральную целевую программу. Мы сумели приватизировать более 160 гектаров земли**, сегодня это – наша собственность. Это фактически вся та земля, на которой располагаются аэровокзалы, вся хозяйственная инфраструктура предприятия. **А та земля (это около 100 гектаров), на которой планируется все будущее развитие, находится в собственности у вновь созданной специально под этот проект компании «Международный аэропорт Новосибирск».**

ШАЛАГИНОВ А.В.

Хотел бы сделать ремарку по поводу этого выступления. Здесь прозвучали интересные мысли, которые менеджерам ряда аэропортов недостаточно понятны. **Это – совершенно другая структура бизнеса.** Традиционная структура аэропорта, который оказывает комплексные услуги, складывалась с советских времен как технологическая специализация по принципу: моторы – в ССТ, электродвигатели – механикам, грузчики – в службу перевозок. То есть практически за конечную сервисную услугу, за ее качество, спросить было не с кого. На самом деле бизнес, и это хорошо видно на примере аэропорта Домодедово и аэропорта Толмачево, его внутренние структуры должны быть специализированы по операционному признаку: кто-то чистит самолеты, кто-то обеспечивает бортовое питание, кто-то заправляет самолеты. В этом случае понятен результат, есть возможность посчитать эффективность данных услуг. И если при этом есть толковый главный оператор, который собственно и осуществляет весь аэропортовый процесс, то это – наиболее эффективное устройство бизнеса. Поэтому, я хоть и не портовик, но советую присмотреться к этому опыту. **Операционная специализация – это основа повышения эффективности, я в этом твердо убежден, и об этом говорит весь мировой опыт.**

Следующим на тему «Опыт и перспективы сотрудничества предприятий по ОрВД в Латвии и России» выступит Раймонд Ижганайтис – наш главный командир неба.

РАЙМОНД ИЖГАНАЙТИС
руководитель Департамента развития ГАО по организации обслуживания
воздушного движения «Latvijas gaisa satiksme» (LGS), Латвийская Республика

Добрый день дамы и господа! Я представляю Государственное акционерное общество по организации обслуживания воздушного движения «Latvijas gaisa satiksme». Свое выступление я хотел бы построить следующим образом: рассказать кратко о компании, показать направления ее деятельности и примеры сотрудничества.

Наша компания образована в 1991 г. и 21 октября этого года отмечает свое 15-летие. На момент образования это было государственное предприятие, сейчас – государственное акционерное общество в подчинении Министерства сообщений Латвийской Республики.

Основная цель компании – обеспечение безопасного и оптимального использования воздушного пространства для полетов воздушных судов: частных самолетов, военных, бизнес-авиации, самолетов службы поиска и спасения.

Место в системе гражданской авиации Латвии. Функции достаточно четко прописаны Агентством гражданской авиации, которое недавно трансформировалось из Администрации гражданской авиации Латвийской Республики. Уровни оперирования – это авиакомпания, аэропорты и, соответственно, аэронавигационные службы.

В течение этих 15 лет мы не работали в изоляции. Мы работали в тесном контакте и с коллегами из России, и из западных стран. Основой сотрудничества явилось то, что были общие историко-технологические истоки, схожесть проблем на первоначальном этапе. В итоге мы приобрели некоторый опыт участия в европейских программах и международных программах. **Латвия находится в очень выгодном географическом положении**, через нас проходит очень много транзитных потоков. Поэтому характер системы, которая создавалась, является транзитным. Транзит составляет 79-80 процентов и прилеты-вылеты в латвийские аэропорты – около 20 процентов. **Основываясь на этом, мы развивались, используя международные стандарты и передовую практику.** Кроме того, чтобы облегчить взаимодействие с европейскими институтами нашими специалистами были сделаны переводы и экспертная оценка многих документов, связанных с сокращением минимумов вертикального эшелонирования. **Мы самодостаточны с финансовой точки зрения, обладаем высококвалифицированным персоналом и используем современную инфраструктуру, включая современные технологии.** В 2000 году мы заняли второе место в мире по качеству предоставляемых аэронавигационных услуг и получили специальную награду «Eagle Award» от ИАТА за бизнес-подход. Наша компания является одним из основателей CANCO – Организации гражданских поставщиков



аэронавигационного обслуживания, членом Международной ассоциации УВД. Мы сотрудничаем с агентством Евроконтроль по очень широкому спектру программ и проектов.

Теперь по поводу сотрудничества с нашими коллегами из России, прежде всего – о техническом сотрудничестве. Это – автоматически зависимое наблюдение, это система наблюдения за аэродромным движением плюс интеграция аэронавигационной информации, в том числе и зависящей от Российской Федерации. Далее. Сотрудничество в информационном поле. Достаточно долго выпускался отраслевой журнал «Новости аэронавигации», где была создана совместная группа, которая состояла из экспертов из России, Латвии, Азербайджана. Журнал пользовался популярностью, в нем можно было выразить все свои идеи и видение решения актуальных вопросов аэронавигации.

Объективной тенденцией в настоящее время является глобализация органов управления воздушным движением и укрупнение районов предоставления обслуживания. (Я знаю, что такая тенденция наблюдается и в России.) Ключевым элементом в этом является применение современных технологий в области связи, навигации и наблюдения в рамках концепции ICAO CNS/ATM в работе национальной системы управления воздушным движением. Ну и, соответственно, концепция CNS/ATM является фокусом развития, объединяющим звеном сотрудничества всех аэронавигационных служб.

Задача остается прежней – это соответствие требованиям о глобализации отрасли, и ключевое направление – это внедрение технологии CNS/ATM.

ВОПРОС ИЗ ЗАЛА

Р. ИЖГАНАЙТИС

Скажите, пожалуйста, Вы ответственность предприятия страхуете? Насколько это эффективно?

Обязательно, это требование Европейской комиссии. Сейчас объявлен тендер на страхование воздушного пространства. Процесс как раз идет, заканчивается первый сет, поэтому сейчас сказать пока не могу, с кем и на каких условиях будем страховать ответственность.

ШАЛАГИНОВ А.В.

Как видите, наиболее интегрированная часть гражданской авиации находится все-таки в небе, и, действительно, там нет другого способа согласования взаимных интересов, нет возможности перенести свой бизнес из Латвии в Африку, и надо хорошо знать соседей, хорошо взаимодействовать, особенно в бизнесе. **Бизнес – это передовой край авиационной интеграции. Я очень рад, что наше предприятие по организации обслуживания воздушного движения пользуется заслуженным авторитетом среди коллег.** Кстати, с недавних пор его возглавляет молодая женщина, которая, по моим представлениям, – современный руководитель.

Продолжая тему, я предоставляю слово еще одному латвийскому участнику – это учебный центр по организации обслуживания воздушного движения, тоже достаточно известный на постсоветском пространстве. Тема «Практика внедрения современных стандартов авиационного обучения».



ЕВГЕНИЙ ОБУРЕН

**руководитель Негосударственной компании «ANS Training Centre»
(Аэронавигационный учебный центр «АНТС»), Латвийская Республика**

Учебные заведения можно разделить на самостоятельные, где все преподаватели свои и расходы покрываются за счет внутренних ресурсов, и те, которые сориентированы на использование внешнего персонала, внешних источников. Тот Учебный центр, который я представляю, является профессиональным и компактным, то есть у нас постоянный персонал – 10-15 человек, в то же время, привлекаемый персонал – десятки человек.

Мы не выдаем дипломов об образовании. Мы выдаем сертификаты, которые признаются авиационной администрацией в качестве допуска к экзаменам для получения лицензий пилота или диспетчера. В Европе это пока единственное учебное заведение, которое полностью внедрило у себя стандарт ReNeR. В состоянии внедрения стандарта находится Санкт-Петербургский университет гражданской авиации. Это внедрение происходит высокими темпами. Думаю, что через несколько месяцев это учебное заведение, вторым или третьим в Европе, тоже начнет использовать этот очень детализированный и эффективный стандарт авиационного обучения.

СУЛЕЙМАНОВ Р.Р.



Всем присутствующим уже достаточно ясно, какой огромный учебный потенциал гражданской авиации сохранен и преумножен в Риге. Позвольте предоставить слово руководителям наших российских предприятий по организации воздушного движения.

КРИВОРОГ ВЛАДИМИР СЕМЕНОВИЧ

**директор филиала «Аэронавигация Северо-Запада»
ФГУП «Госкорпорация по ОрВД»**

Мы прослушали два очень интересных, на мой взгляд, сообщения наших коллег из Латвии – «LGS» и Учебного центра. У нас сложилось очень тесное сотрудничество и взаимодействие. У нас общая граница, объединяющая наши предприятия. Как правильно отметил председатель нашего

заседания, существуют некие стереотипы, которые останавливают процесс взаимодействия предприятий наших стран. У нас как раз наоборот. Те авиапредприятия, которые заняты в сфере авиационных услуг, не могут дистанцироваться друг от друга. **Мало чем отличаются цели и задачи системы ОрВД Латвии и России, может быть в каких-то деталях, или процедурах, но в общем – они одни и те же.** Я хотел сказать, что у нас существует прогресс в отношениях, что мы делаем вместе полезное дело и все возможное для того, чтобы сделать весь комплекс авиауслуг максимально безопасным, максимально безрисковым и эти задачи сторонами выполняются. **Нам очень полезен и интересен опыт латвийских коллег, так как они нашли некий симбиоз-переход от одного состояния, когда мы работали в Советском Союзе, и 15 летний период работают самостоятельно, они многие параметры улучшили.** Мы внимательно следим за развитием компании «LGS», за реализацией разработанных программ.

В Российской Федерации, может быть, сложнее, гораздо сложнее, чем в Латвии. Для примера я просто расскажу, что такое филиал «Аэронавигация Северо-Запада». Раймонд приводил пример и говорил, что 200 человек, по-моему, или чуть больше работает в предприятии «LGS». Только один филиал «Аэронавигация Северо-Запада» с 1 января 2007 года будет насчитывать 2,5 тысячи работников. Один центр в Риге – и 11 районных центров сегодня на Северо-Западе. Если взять во внимание Мурманский океанический сектор, то протяженность трассы – 2,5 тысячи километров. То есть масштабы несоизмеримы. Конечно, многие вопросы и проблемы, которые стоят перед нами при реализации программ интеграции в международное сообщество, наверное, более сложны для решения, чем в Латвии. Нам тоже есть, чем поделиться. Тем не менее, в Латвии есть чему поучиться: отличный менеджмент и отличные руководители.

ПИВОВАРОВ АЛЕКСАНДР РУФОВИЧ
директор филиала «Аэронавигация Западной Сибири»
ФГУП «Госкорпорация по ОрВД», вице-президент МАРАП



Я руковожу ЗапСибАэронавигацией и являюсь одновременно вице-президентом МАРАП. Хочу пожелать успешной работы и от имени генерального директора Госкорпорации принести извинения за то, что он не смог присутствовать. В данный момент руководитель корпорации по объективным причинам отсутствует в России – участвует в совещании в Германии, а оттуда вылетает на переговоры в Канаду по вопросам оптимизации организации воздушного движения.

Мы очень подробно говорили на прошлом заседании в Екатеринбурге на тему ОрВД и административной реформы, если быть точнее, о последствиях этой реформы.

На сегодняшний день мы, я имею в виду ОВД, находимся в очередной реформе. В чем она заключается? По указу Президента РФ в прошлом году, в сентябре, была создана ФАНС. Этот указ реализуется и, если кто не знает, я напоминаю, Федеральная аэронавигационная служба создана, Положение утверждено в марте, сейчас идет формирование кадров. Территориальные управления создаются по принципу округов, – семь округов, плюс сам аппарат Федеральной аэронавигационной службы.

На сегодняшний день у нас примерно около ста районных центров. Стоит задача сделать их всего двенадцать.

На что это направлено? Это направлено на оптимизацию воздушного пространства, оптимизацию воздушных трасс, оптимизацию взаимодействия «экипаж – диспетчер», оптимизацию контроля за работой диспетчеров.

С чем это связано? С ростом интенсивности использования воздушного пространства. Здесь отмечается устойчивая динамика роста, и довольно-таки заметного. В небе одновременно находится множество воздушных судов как иностранных, так и россиян, и в небе становится тесно. Переход на РЛСМ дает новые порядки эшелонирования. **В следующем, максимум в 2008 году, – массовый переход на РЛСМ, и они будут работать на территории всей России.**

ЗАХАРЬИН ВАЛЕРИЙ БОРИСОВИЧ
директор программ Некоммерческого партнерства «Безопасность полетов»

Наша организация была создана в 1989 году как Фонд авиационной безопасности. С 1999 года в связи с принятием Федерального закона «Об общественных организациях» мы преобразовались в Некоммерческое партнерство «Безопасность полетов».

Основные цели Партнерства – это всемерное содействие повышению уровня безопасности полетов всех видов авиации, вне зависимости от принадлежности и форм собственности; пропаганда и содействие внедрению отечественного и зарубежного передового опыта в области безопасности полетов. **У нас 72 коллективных члена.** Из них 18 авиакомпаний, предприятия УВД (их количество, к сожалению, сократилось до пяти в связи с реформированием структуры организации воздушного движения), предприятия промышленности, учебные заведения, средства массовой информации. **Членами Партнерства являются представители России, Армении, Азербайджана, Великобритании, Грузии, Казахстана, Латвии, Соединенных Штатов Америки, Швеции, Узбекистана.** Таким образом, мы практически остались международной организацией.



В этом году мы наградили экипаж самолета Фолькон-20 авиакомпании Jet-2000. Это, конечно, был уникальный случай, очевидно, вы слышали о нем. В воздухе на высоте шесть тысяч метров при перелете в Москву из Тулы из-за неисправности топливной автоматики отказали сразу оба двигателя. Экипаж нашел мужество в сложных метеоусловиях (с нижней границы облаков 400 метров), благодаря, конечно, четкому действию служб УВД, вывести самолет точно на полосу и посадить его. Без двигателей! Правда, он слегка «подмял» шасси, но вместе с тем и пассажиры, и самолет остались целы, живы и здоровы.

За 17 лет нашими наградами за героизм, мужество и находчивость отмечены около 130 военных и гражданских авиаторов.

СУЛЕЙМАНОВ Р.Р.

Я недавно ознакомился с прекрасным интервью Шелковникова Валерия Георгиевича, которое называлось примерно так: Абсолютной безопасности можно добиться, если сидеть на дереве и есть бананы и, самое главное, – не летать. Рекомендую прочесть этот полезный материал, опубликованный на портале AVIA.RU. Далее имею честь представить Фонд «Партнер гражданской авиации», президентом которого является всем известный Смирнов Олег Михайлович – бывший начальник Эстонского управления, заместитель Министра ГА, профессиональный пилот, член «Клуба Опыт».



СМИРНОВ ОЛЕГ МИХАЙЛОВИЧ

президент Фонда развития инфраструктуры воздушного транспорта «Партнер гражданской авиации», заместитель Министра ГА СССР в 1983–1990 гг.

Спасибо большое за представление. Дорогие друзья, спасибо, что пригласили на это очень значимое мероприятие. Мне особенно приятно было услышать информацию о том, как развивается Латвийская гражданская авиация, поскольку в 1974 году я был назначен первым заместителем начальника управления Латвийской ГА. Министром гражданской авиации Бугаевым Б.П. и Правительством Республики перед нами были поставлены две задачи:

Первая – закончить строительство аэродромного и аэропортового комплекса, перебазировать гражданскую тяжелую авиационную технику с военного аэродрома. Вторая – перевооружить авиацию Латвии с турбовинтовых самолетов ИЛ-18 на реактивные ТУ-154 и ТУ-134. Эти задачи были нами успешно выполнены. Сегодня из докладов латвийских коллег и своими глазами мы видим, в каком прекрасном состоянии аэропорт, видим прекрасную динамику развития. Я благодарен тем, кто подхватил нашу инициативу и понес дальше эту эстафету.

Дорогие друзья! Недавно был создан фонд «Партнер гражданской авиации». Хотел вам доложить как главным действующим лицам в экономике и обеспечении безопасности полетов гражданской авиации России: **вы, в самом деле, – главные. Фигура на логотипе Клуба командиров полностью соответствует каждому из вас. Каждый из вас – не только на этом значке, но и в жизни – несет на своих плечах все тяжести недостатков законодательства, эту чехарду со структурой, нехваткой самолетов, двигателей, запчастей и пр. Все решаете и несете на своих плечах вы и несете успешно, все-таки отрасль работает с плюсом.**

Фонд вышел в Совет Федерации и в Правительство с подробной запиской. Не буду здесь читать ее всю, только – короткие фрагменты.

Первое. Создать единый независимый полномочный орган государственного регулирования гражданской авиации России в соответствии с рекомендациями ИКАО и практикой ведущих стран мира. Вы все знаете, что мы на сегодняшний день – «чемпионы»: мы – единственная страна, которая не имеет уполномоченного органа гражданской авиации.

Второе. Использовать пока еще имеющийся потенциал учебных заведений. Катастрофы показали – допущены системные просчеты. Мы готовим экипажи на западные самолеты в основном с самолетов Ту-154 и Ту-134. Здесь же экипаж двухчленный! Это – абсолютно другая философия, которая должна преподаваться с младших ногтей, с училища! Училища у нас выпускают пилотов с подготовкой на Ан-2 и Як-18. Необходимо перевооружение учебных заведений самолетами, тренажерами и другим оборудованием.

Третье. Восстановить наработанный в отрасли опыт организации летной и методической работы с экипажами.

Четвертое. Создать независимый орган по расследованию летных происшествий, подобный Госавианадзору СССР. В Америке председатель Комитета безопасности полетов, который занимается расследованием летных происшествий, подчиняется Президенту Соединенных Штатов. У нас же расследование последних происшествий вы знаете, кто возглавлял. То есть председатель комиссии расследует сам себя!

Пятое. Государству определить, наконец, свое отношение к авиапрому.

ШИШКИН ЖОРЖ КОНСТАНТИНОВИЧ

генеральный представитель компании «De Ster Belgium» по России, странам СНГ и Монголии, начальник Управления летной службы МГА СССР в 1980-х гг.



Разрешите поблагодарить организаторов и членов МАРАП за приглашение на Клуб как руководителя представительства иностранной компании в России и СНГ.

Все, что связано с деятельностью фирмы «De Ster», которую я представляю, изложено в предложенных вашему вниманию буклетах и на электронных дисках. Я очень существенно сократил рекламную часть выступления, но об этом – в оставшееся время.

В первую же очередь мне хотелось бы затронуть большие и злободневные вопросы гражданской авиации и обеспечения безопасности полетов в гражданской авиации. Я позволю себе напомнить известные фамилии: министр **Бугаев** Борис Павлович, заместители министра **Катрич** Алексей Николаевич, **Горяшко** Алексей Маркиянович, **Грубый** Борис Дмитриевич, **Курило** Виктор Михайлович, **Назаров** Александр Игнатьевич, **Смирнов** Олег Михайлович, **Юркин** Юрий Алексеевич. **Это был высший топ-менеджмент управления гражданской авиацией, по всем направлениям!** Все эти люди имели базовое летное образование и высшее академическое образование. Они прошли школу управления летными подразделениями, авиационными подразделениями в виде объединенных авиаотрядов, управления региональной авиацией и центрального аппарата МГА СССР. **Вот кто управлял гражданской авиацией!** И была государственная поддержка, и было государственное финансирование! Так работала гражданская авиация в 60-е – 80-е годы. Это – высший в мире уровень безопасности полетов (по количеству авиационных происшествий на 100 тысяч полетов), и самокупаемость, и объемы 140 млн. пассажиров в год. Вот результаты профессионального управления гражданской авиацией!

Что мы имеем сегодня? Посмотрите, вроде бы все то же самое. Казалось бы, у нас есть управленцы соответствующего масштаба, у нас есть финансирование, у нас есть программа, подписанная и Президентом и Правительством. И что? Последняя, то есть программа, «работает» на бумаге. **Среди управленцев высшего звена нет ни одного профессионала** из летного состава, знающего гражданскую авиацию изнутри, но зато есть люди, умеющие соответствующим образом осваивать те финансовые средства, что выделяются бюджетом. **И вот результат – полностью разрушена система управления безопасностью полетов**, которая всегда строилась на высоких требованиях по поддержанию летной годности воздушных судов и высочайшем профессионализме авиационного персонала.

Теперь, отвечая на предложения Вячеслава Геннадьевича Цветкова и Олега Михайловича Смирнова о сотрудничестве, скажу: **мы, старая гвардия, готовы работать и как аналитики, и как эксперты.** Здесь правильно говорилось, что нужно воссоздать единую федеральную службу гражданской авиации и систему управления безопасностью полетов. Мы готовы всемерно помогать в этом. Мы постоянно стучимся во все двери. Мы – я имею в виду ветеранов, докладные записки пишем Президенту, Премьеру, в Госдуму, присутствуем на парламентских слушаниях. Но давайте двигаться дальше! Мы знаем, что наши рекомендации доходят по назначению, но результата-то не видно! Надо двигаться вперед и активнее использовать имеющийся потенциал. **А, на мой взгляд, сегодня сильнее потенциала, чем в МАРАП и в Клубе «Опыт», – нет. Нет другого такого потенциала! Этот потенциал – как клад, который не поднимают с земли, а ходят и затаптывают.**

В заключение, как и обещал, коротко о деятельности фирмы «De Ster». Наша продукция поставляется в любую точку земного шара и для любой авиакомпании. Это – все, что необходимо для создания комфорта и уюта для наших пассажиров: бортовая одноразовая и многоразовая посуда (стекло, фарфор, металл) и предметы сервиса (пледы, наушники, подголовники и т.д.). Все это производится в четырех странах мира на собственных фабриках. Очень тонкая система ценообразования и постоянная работа над новым дизайном.

В России с нами работают более 20 авиакомпаний, в том числе «Аэрофлот», «Вим-Авиа», «Трансаэро», «Домодедовские авиалинии», «Красэйр» и другие. Многие авиакомпании и аэропорты даже и не знают, что покупают продукцию фирмы «De Ster», поскольку покупают ее не напрямую, а через дистрибьютора.

Приглашаю вас к сотрудничеству. В нашем московском офисе есть небольшой выставочный зал с образцами, где можно все посмотреть, определиться с заказом, условиями доставки, ценами и оформить контракт. С точки зрения надежности, могу сказать, что фирма ничем себя не запятнала, надеюсь, что этого и никогда не произойдет. Рассчитываю на увеличение количества наших партнеров и заказчиков, увеличение объемов продукции, закупаемой у нас авиакомпаниями, аэропортами и хендлингами России и стран СНГ.

Первый день работы Клуба командиров определил главные направления взаимовыгодного сотрудничества. Желания руководителей компаний, связанные с расширением границ авиационного бизнеса обеих стран, совпадают. Что же касается возможностей, то, как показывает деловая практика, важно разработать правильную стратегию, составить реальный бизнес-план и проконтролировать его исполнение. Впереди – посещение крупнейших авиапредприятий Риги и непосредственное общение с сотрудниками компаний. Одно дело – презентации, и совсем другое – увидеть, как работает система в действии.

ДЕНЬ ВТОРОЙ

Рижский форум Клуба командиров плавно переходит в собрание Международной ассоциации руководителей авиапредприятий. Проблемы, которые нужно решить директорскому корпусу, связаны с расширением задач, изменениями в структуре самой организации и выборами нового президента. Все события проходят в реальном времени и, что немаловажно, в рамках действующего Устава. А Устав МАРАП – это маленькая конституция.

На Общем (отчетно-выборном) собрании членов МАРАП подведены итоги ее работы и реализации «Стратегических намерений МАРАП», утвержденных в г. Нижневартовске 6 августа 2004 г. Работа Совета и Исполнительной дирекции Ассоциации признана удовлетворительной.

Участники собрания выразили серьезную озабоченность итогами административной реформы, незавершенностью процесса формирования федеральных органов исполнительной власти в области ГА, несогласованностью их действий и некомпетентностью принимаемых ими решений, незащищенностью руководителей авиапредприятий от недобросовестных действий представителей авиационных властей. В целях повышения эффективности деятельности Ассоциации в интересах директорского корпуса избраны вице-президенты по основным сферам деятельности ГА. Избраны: президент (Ивановский Н.Н., генеральный директор Авиапредприятия «Северсталь»), новый состав Совета и Ревизионной комиссии МАРАП; утвержден генеральный директор в ранге вице-президента (Сулейманов Р.Р.). Решено объявить Четвертый Открытый национальный конкурс «Руководитель года гражданской авиации России» с 1 января 2007 года. Утверждено Положение о Фонде защиты руководителей авиапредприятий. Рассмотрены другие вопросы деятельности ассоциации.

Участники собрания почтили минутой молчания память безвременно ушедшего в октябре 2005 года Бугаенко Виктора Ивановича, командира Элистинского ОАО с 1989 по 1999 гг., учредителя МАРАП.



ДМИТРИЕВ ЮРИЙ ЯКОВЛЕВИЧ
президент МАРАП

Сегодня у нас день второй.

За прошедший год мы потеряли нашего коллегу, руководителя Элистинского авиаотряда, одного из учредителей МАРАП Бугаенко Виктора Ивановича. Я предлагаю почтить его память минутой молчания.

Уважаемые коллеги, особенностью настоящего собрания МАРАП является то, что оно проходит в год 15-летия Ассоциации и 20-летия Клуба командиров авиапроизводства. Это – приятный момент. Неприятный момент – то, что нам впору отмечать 15-летие перманентных реформ системы управления гражданской авиацией.

Приоритетными направлениями деятельности ассоциации в отчетный период являлись:

- содействие становлению эффективного авиационного рынка;
- взаимодействие на паритетной основе с органами власти, коллегами и партнерами;
- защита интересов руководителей авиационных предприятий в отношениях с их собственниками;
- формирование положительного имиджа руководителей авиапредприятий;
- обобщение и распространение отечественного и международного опыта управления авиапредприятиями;
- содействие предотвращению социальной напряженности на авиапредприятиях.

Два года назад в Нижневартовске мы признали в качестве одного из приоритетов Ассоциации участие в совершенствовании нормативно-правовой базы гражданской авиации. В Екатеринбурге был намечен один из путей реализации этой задачи – кодификация имеющейся нормативно-правовой базы. А вчера на 33-м заседании Клуба командиров мы получили от МДО «Авиация и космонавтика России» официальное приглашение к сотрудничеству и предложение МАРАП выступить экспертом при подготовке нормативных документов в области гражданской авиации.

Охватить весь спектр намеченных направлений деятельности силами только Исполнительной дирекции МАРАП невозможно. В связи с этим предлагается увеличить число вице-президентов.

СУЛЕЙМАНОВ Р.Р.

Учитывая, что это решение – историческое, даю справку по Уставу: количество вице-президентов по Уставу определяет собрание. Поэтому предлагается ввести вице-президентов по направлениям: по аэронавигации, по аэропортовой деятельности, по поддержанию летной годности, по продаже авиационных услуг и перевозок, по внешнеэкономическим связям, по науке и образованию.



ДМИТРИЕВ Ю.Я.

Коллеги, я ставлю вопрос на голосование. Кто за то, чтобы избрать вице-президентами МАРАП по направлениям деятельности, перечисляю по алфавиту: Бородину, Костина, Максимова, Пивоварова, Роя, Смурова, – прошу голосовать. Спасибо. Кто против? Кто воздержался? Таких нет. Поздравляю наших уважаемых коллег с избранием на столь ответственные общественные должности в руководстве МАРАП.

Мне поступают предложения продолжить общественную деятельность на посту президента, я этого не скрываю, несмотря на то, что я ушел с должности хозяйственного руководителя. Уважаемые коллеги, спасибо еще раз за понимание и за предложение, и за тот разговор, который у нас был вчера и позавчера. **Но мы ни в коем случае не должны с вами поступаться принципами, которые этого не допускают.** Эти нормы утверждены Уставом МАРАП. **Устав МАРАП – это малая конституция.** Еще раз, стоя, хочу вам сказать огромное, большое спасибо за доверие и за годы совместной работы. **А вновь избранному составу руководящих органов МАРАП я хотел бы пожелать успешной работы в интересах директорского корпуса и во имя гражданской авиации России!**

По кандидатуре на должность президента МАРАП. По поручению Совета МАРАП предлагаю руководителю Авиапредприятия «Северсталь» Ивановского Николая Николаевича.

ИВАНОВСКИЙ НИКОЛАЙ НИКОЛАЕВИЧ
генеральный директор ООО «Авиапредприятие «Северсталь»



Принимая это предложение, я отдаю отчет, что в случае избрания, без помощи руководителей, находящихся здесь, всех членов МАРАП мне будет сложно. Конечная цель, как я ее вижу, – это сохранить, укрепить организацию. То, что наработано за 15 лет – это, несомненно, огромное достижение всех руководителей. Учитывая особенности современного периода, то, что провалилась административная реформа в гражданской авиации, – этот и следующий год у нас будет достаточно сложным. Поэтому то решение, которое принято по вице-президентам, – это очень хороший шаг. Он укрепит организацию, и, надеюсь, в целом нам удастся мнение руководителей – мнение Ассоциации, – донести до исполнительной власти.

КОРОТЯЕВ В.М.

Я целиком и полностью поддерживаю кандидатуру своего географического соседа – Ивановского Николая Николаевича – для избрания на должность президента МАРАП.

Итак, ставлю вопрос на голосование. Кто за то, чтобы избрать президентом МАРАП Николая Николаевича Ивановского, прошу голосовать. Кто против? Кто воздержался? Единогласно. Николай Николаевич, мы Вас поздравляем!

ДМИТРИЕВ Ю.Я.

Спасибо, коллеги. Я еще раз остановлюсь на том, что главная сила нашей организации – это тот коллектив, который есть, – коллектив руководителей. **На посту президента я постараюсь то высокое доверие, которое вы мне оказали, оправдать и с вашей помощью приумножить силу нашей организации.**

ИВАНОВСКИЙ Н.Н.**СУЛЕЙМАНОВ Р.Р.**

Готовясь к этому собранию, готовясь к юбилею, мы сочли возможным опубликовать в Журнале «МАРАП» статью 18-летней давности, опубликованную в знаменитом журнале ИЭиОПП СО АН. Это – **статья «25 километров в День Аэрофлота».** Двадцать лет назад эта история заключилась с первым председателем Клуба – Хуснутдиновым Халилом Галиевичем. Двадцать лет назад наш руководитель через месяц после первого заседания Клуба, которое прошло в июне 1986 года в городе Братске, был взят под стражу и в течение двух лет незаконно содержался в разных следственных изоляторах. **Движение Клуба командиров, едва начавшись, стояло под колоссальной угрозой.** По прошествии двух десятилетий появилась **статья «Двадцать лет спустя»**, опубликованная в этом же выпуске нашего журнала, который у вас на руках. Название статьи придумал первый председатель Клуба Хуснутдинов. В этой статье ее автор, **Хайрюзов**, который сам из Иркутска, **сделал очень серьезный анализ того, а что, собственно, изменилось?** Как открывались дела для давления на руководителя, так они и открываются. В статье приводятся данные из справки Минтранса по результатам проверки Федерального агентства воздушного транспорта: **«За последнее время из 57 руководителей ФГУПов 18 были уволены и вместо них, в нарушение Трудового кодекса, без проведения конкурсов, назначены исполняющие обязанности».***

В период между собраниями **принято решение Совета МАРАП о создании Фонда защиты руководителей** как источника финансирования различных юридических экспертиз, организации адвокатской защиты и т.п. **Прошу утвердить Положение о данном фонде**.**

ДМИТРИЕВ Ю.Я.

Кто за то, чтобы признать работу Совета МАРАП и Исполнительной дирекции за отчетный период удовлетворительной, прошу голосовать? Кто против? Кто воздержался? Работа признается удовлетворительной.

От редакции:

* «Директорские истории», упомянутые в статье В. Хайрюзова, за период после публикации развивались следующим образом: действия Ю. Дмитриева в должности генерального директора Волгоградского аэропорта не признаны противоправными; ИО генерального директора Аэропорта Иркутск А. Куликов переведен на должность заместителя руководителя Окружного управления Центральных районов Росавиации; отстраненный от должности генерального директора Сахалинского аэропорта В. Бочаров продолжает отстаивать свои права в судебном порядке.

** Положение о фонде было принято единогласно. В качестве механизма реализации данного решения предлагается сотрудничество МАРАП и руководителей авиапредприятий с ЗАО «AIG страховочная и перестраховочная компания». Материалы компании размещены на с. 52 журнала.

Рижский авиационный форум Клуба командиров стал событием значимым в жизни руководителей авиапредприятий. Во-первых, потому что это событие проходит только раз в год. Во-вторых, ничто так не обогащает, как опыт коллег, тем более теперь зарубежных. И, наконец, только побывав непосредственно на предприятиях, можно увидеть реальные отличия в методах управления. А значит – и в развитии такой мощной отрасли, как гражданская авиация.

Но, обо все по порядку.

ИНЖЕНЕРНО-ПРОМЫШЛЕННАЯ КОМПАНИЯ «LAS-1» – один из основных участников и организаторов рижского заседания Клуба командиров

Сюда приехали российские авиаторы, чтобы, как говорится, воочию убедиться в реальных достижениях. А удивляться, действительно, было чему. Ведь «LAS-1» является разработчиком, производителем и поставщиком технического оборудования для аэропортов.



ШАЛАГИНОВ А. В.

Сегодня компания «LAS-1» обладает большим производственным корпусом площадью 7,5 тысяч кв. метров и высотой 11 метров, инженерным трехэтажным корпусом площадью 2 тысячи кв. метров. На первом этаже расположены раздевалки, бытовки, помещения для цехового персонала. На втором этаже – службы маркетинга, управления, финансов. Это – наше заводоуправление. А на третьем этаже – практически только конструкторы, которых у меня 20 человек, и это – большая сила. Конструкторы всегда у нас были сильные.

Когда мы проводили разделение, то надо мной все другие участники этого процесса подсмеивались. Все станки хотели себе взять, а я взял конструкторов и сдал им все станки. Нет, ну все равно какой-то процесс деления собственности был. Все считали, что раз есть станки, то, значит, у них там все будет. И не понимали, зачем я взял конструкторов, которые ничего не производят. Вот таким образом я практически перенял весь прошлый опыт в лице этих людей. А станки мы потом купили, когда уже это потребовалось!

Сегодня большая проблема с кадрами. Колоссальная! С машиностроительными кадрами – ужасная проблема! Кроме того, что система подготовки кадров практически была уничтожена, и лучшие технические специалисты уехали, поскольку не было и спроса, то кадры, естественно, не появлялись.

Вторая большая проблема, конечно, – это большой отток квалифицированного персонала на работу за рубежом. Производителям, особенно, экспортерам, – очень сложно. Рынок растет. Я не успеваю обрабатывать заказы просто по той причине, что нет людей.

Мы сейчас решили провести полную реструктуризацию производства. Я убираю отсюда из главного корпуса всю металлообработку и оставляю в нем только специализированные, сборочные операции, малярные работы, монтаж, испытания, развитие изделий. Поэтому сейчас у нас переходный процесс. Много делаем на стороне. Много приходится делать у себя.



ГОСУДАРСТВЕННОЕ АВИАЦИОННОЕ ОБЪЕДИНЕНИЕ «МЕЖДУНАРОДНЫЙ АЭРОПОРТ РИГА»



Те, кто не бывал здесь последние лет пять, сразу же заметили перемены – европейский уровень и европейские стандарты. Здание аэровокзала соответствует всем современным представлениям комфортного авиакомплекса для пассажиров. Здесь, действительно, есть, на что посмотреть и что взять на заметку.

ДЗИНТАРС ПОМЕРС

президент ГАО «Международный аэропорт Рига»

Авиакомпания «Air Baltic» и Аэропорт были созданы 15 лет назад, когда мы юридически разделились. Буквально на этой неделе мы отмечаем 15-летний юбилей.



Я покажу, что мы сделали за эти 15 лет. Это – рост пассажиров, начиная с 1992 года, года знаменательного. Буквально еще в 1991 году мы перевозили 250 тысяч пассажиров. После этого **не было ни одного года без развития и увеличения перевозок**. Самый большой приток пассажиров был, конечно, в последние три-четыре года. **Главная причина – в присоединении к Европейскому Союзу**. Коротко о том, что мы уже имеем в этом году. За январь-август мы обслужили 1 млн. 634 тысячи пассажиров. По сравнению с прошлым годом, когда у нас было 1 млн. 196 тысяч пассажиров, прирост – 36 процентов. **Сегодняшние полеты из Риги – по 40 прямым направлениям**. Для Риги это – нормально. Рига сегодня – это главный авиационный центр в странах Балтии, мы говорим – в регионе. И у нас самое хорошее развитие.



ГОСУДАРСТВЕННОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ ПО ОРГАНИЗАЦИИ ОБСЛУЖИВАНИЯ ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ «LGS» И АЭРОНАВИГАЦИОННЫЙ УЧЕБНЫЙ ЦЕНТР «АНТС»

Здесь все отточено до мелочей – каждое движение и каждое слово. Впрочем, по-другому и быть не может – управление воздушным движением не терпит суеты.

Ознакомившись с опытом успешной работы авиапредприятий и учебных заведений Латвии, российские авиаторы рассмотрели перспективы взаимовыгодного сотрудничества. И тем для обсуждения было немало, особенно – в неформальной обстановке.

А вот и знаковый атрибут Клуба командиров! Председатель Рижского Клуба – Алексей Шалагинов – передает мантию, как главную реликвию, председателю будущего Клуба – Алексею Чертенкову, генеральному директору аэропорта «Толмачево». Решено, что 34-й Клуб командиров будет проходить в Новосибирске во время празднования 50-летия аэропорта «Толмачево».



РЕШЕНИЕ КЛУБА

Всесторонне ознакомившись в ходе заседания и посещения авиационных объектов и учебных заведений с опытом успешной работы Инженерно-промышленной компании «LAS-1», Национальной авиакомпании «Air Baltic Corporation», ГАО «Международный аэропорт Рига», Госпредприятия по организации обслуживания ВД «Latvijas gaisa satiksme» (LGS), Аэронавигационного учебного центра «ANS Training Centre» (ANTC), Авиационно-технического ангарного комплекса Компании «Concours», Института транспорта и связи (TSI), Рижского института аэронавигации (RAI), рассмотрев состояние и перспективы взаимовыгодного сотрудничества субъектов авиационного бизнеса России и Латвии,

УЧАСТНИКИ ЗАСЕДАНИЯ КЛУБА:

1. Выразили глубокое удовлетворение широким участием в заседании руководства Министерства сообщений, ведущих авиационных структур и специализированных учебных заведений Латвийской Республики, Временного Поверенного в делах РФ в Латвийской Республике, торгового советника Посольства РФ, председателя Исполкома МДО «Авиация и космонавтика России» Госдумы РФ.

Одновременно представители директорского корпуса ГА России высказали недоумение по поводу отсутствия на Клубе, впервые за многие годы, руководства российской авиационной администрации.

2. Отметили, что сохранение потенциала и динамичное развитие предприятий и организаций авиатранспортного комплекса Латвии стало возможным благодаря созданию государством благоприятных условий для успешного функционирования авиационного бизнеса с учетом зарубежного опыта.

3. Высоко оценили атмосферу исключительной доброжелательности, созданную латвийской стороной, и максимально благоприятные условия для ознакомления с опытом работы авиационных структур Латвии, установления деловых контактов и проведения конструктивных переговоров.

4. Подчеркнули, что потенциал сотрудничества реализуется не в полной мере из-за отсутствия между Россией и Латвией межправительственного соглашения в сфере гражданской авиации.

5. Отметили важное значение состоявшегося заседания и особую роль Клуба как формы «народной дипломатии» для развития добрососедских отношений и взаимовыгодного сотрудничества между Россией и Латвией.

УЧАСТНИКИ ЗАСЕДАНИЯ КЛУБА РЕШИЛИ:

1. Выразить руководству Министерства сообщений Латвийской Республики и латвийским коллегам искреннюю благодарность за теплый прием и предоставленные широкие возможности для знакомства с опытом работы субъектов авиационного бизнеса Латвии.
2. Выразить особую благодарность директору ИПК «LAS-1» и президенту ГАО «Международный аэропорт Рига» – организаторам и основным спонсорам юбилейного заседания Клуба – за высочайший уровень организации деловых и культурных мероприятий, руководству страховой компании «АВИКОС» – за предоставление российским участникам медицинской страховки на безвозмездной основе.
3. Создать, на договорной основе со Студией «Репортер», документальный фильм по материалам КК-33, Собрания МАРАП и юбилейных мероприятий, посвященных 20-летию Клуба и 15-летию Ассоциации.
4. Издать специальный выпуск журнала «МАРАП» по материалам заседания. Разместить информацию о заседании в СМИ и на сайте МАРАП.
5. Провести очередное, XXXIV заседание Клуба командиров в период с 12 по 15 июля 2007 года в г. Новосибирске. Избрать Председателем КК-34 Чертенкова Алексея Николаевича, генерального директора ОАО «Аэропорт Толмачево».

Председатель КК-33, директор
Инженерно-промышленной компании «LAS-1»
А.В. Шалагинов

Заместитель Председателя КК,
генеральный директор МАРАП
Р.Р. Сулейманов

Рига запомнилась теплой погодой и не менее теплым приемом. Участники рижского заседания четко поняли, что динамичное развитие предприятий и организаций авиатранспортного комплекса Латвии стало возможным благодаря созданию государством благоприятных условий для авиационного бизнеса. А сам 33-й Клуб командиров стал формой народной дипломатии для развития добрососедских отношений между Россией и Латвией. Что ни говорите, кадры решают все!

А пока – все участники заседания в сборе, знакомые лица и... фотография на память.



«О ПОДГОТОВКЕ К 85-ЛЕТИЮ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ РОССИИ»

**Обращение Совета Клуба «Опыт» к членам МАРАП
14 июля 2007 г., г. Новосибирск**

В марте этого года Клуб «Опыт», в инициативном порядке, обратился с письмом на имя Министра транспорта Российской Федерации И.Е. Левитина с предложением начать работу по подготовке к празднованию 85-летия гражданской авиации России.

Инициатива Клуба Министром поддержана и 8 мая 2007 г. был издан его приказ за № 58, которым образован Оргкомитет (Председатель – заместитель Министра Король Б.М.), и утвержден План мероприятий по подготовке и проведению юбилея.

Еще до выхода в свет приказа Клуб «Опыт» обратился через средства массовой информации ко всем работникам гражданской авиации с предложением развернуть на местах работу по подготовке к празднованию, так как все события должны проходить не только в г. Москве, но и во всех авиапредприятиях России, независимо от подчиненности тем или иным центральным авиационным структурам (Росавиация / Ространснадзор / Росаэронавигация). Для этого уже сейчас необходимо разработать совместные планы мероприятий по подготовке и проведению празднования на местах.

Вместе с тем, в ряде запланированных согласно приказу Министра мероприятиях предусмотрено участие авиакомпаний, аэропортов, организаций и учебных заведений.

В первую очередь, это относится к участию в юбилейной выставке «85 лет гражданской авиации России», которая пройдет с 6 по 9 февраля 2008 г. на «Крокус Экспо». Как показывает практика прошлых лет, это наиболее трудоемкое мероприятие, требующее заблаговременных усилий со стороны ее участников от подачи заявки на участие в выставке до подготовки соответствующих экспозиций и презентации их в период работы выставки.

Не менее трудоемкие работы необходимо осуществить издателю книги «85 лет гражданской авиации России – день за днем» и юбилейной печатной продукции (календари/ буклеты), а также изготовителю сувенирной продукции и памятного нагрудного знака.

Что касается памятного юбилейного знака, то Клуб «Опыт» считает необходимым в заявках на его поставку в обязательном порядке учесть то количество знаков, которые надо будет вручить ветеранам гражданской авиации. Им следует уделить особое внимание, а не только вручить им знаки, так как из 85-ти лет жизнедеятельности гражданской авиации многие из них трудились и ныне трудятся в ней на протяжении 50-ти и более лет. Именно они создали ту базу, которая используется в настоящее время в отрасли.

По инициативе Клуба уже созданы рабочие группы, которые занялись подготовкой к проведению выставки, изданию книги и сувенирной продукции. Устроители собрания МАРАП распространяют материалы этих рабочих групп, их адреса и контактные телефоны. Главное – не откладывать свои заявки в «долгий ящик», а позаботиться об этом заблаговременно. Это позволит планомерно подойти к празднованию юбилея и отметить его организованно.

Сегодня только ленивый не ругает нашу отрасль. Безусловно, для этого есть определенные основания. Однако на одной только критике продвигаться вперед невозможно. Необходим показ и положительных достижений, основанных на историческом опыте гражданской авиации, когда ей приходилось преодолевать не меньшие трудности. Да и сегодня работники гражданской авиации успешно трудятся и достойны того, чтобы их труд был положительно отмечен.

Призываем вас принять активное участие в подготовке и проведении юбилейных мероприятий.

Совет Клуба «Опыт»



**XXXIII Клуб Командиров
27-29 сентября 2006 г. Рига**

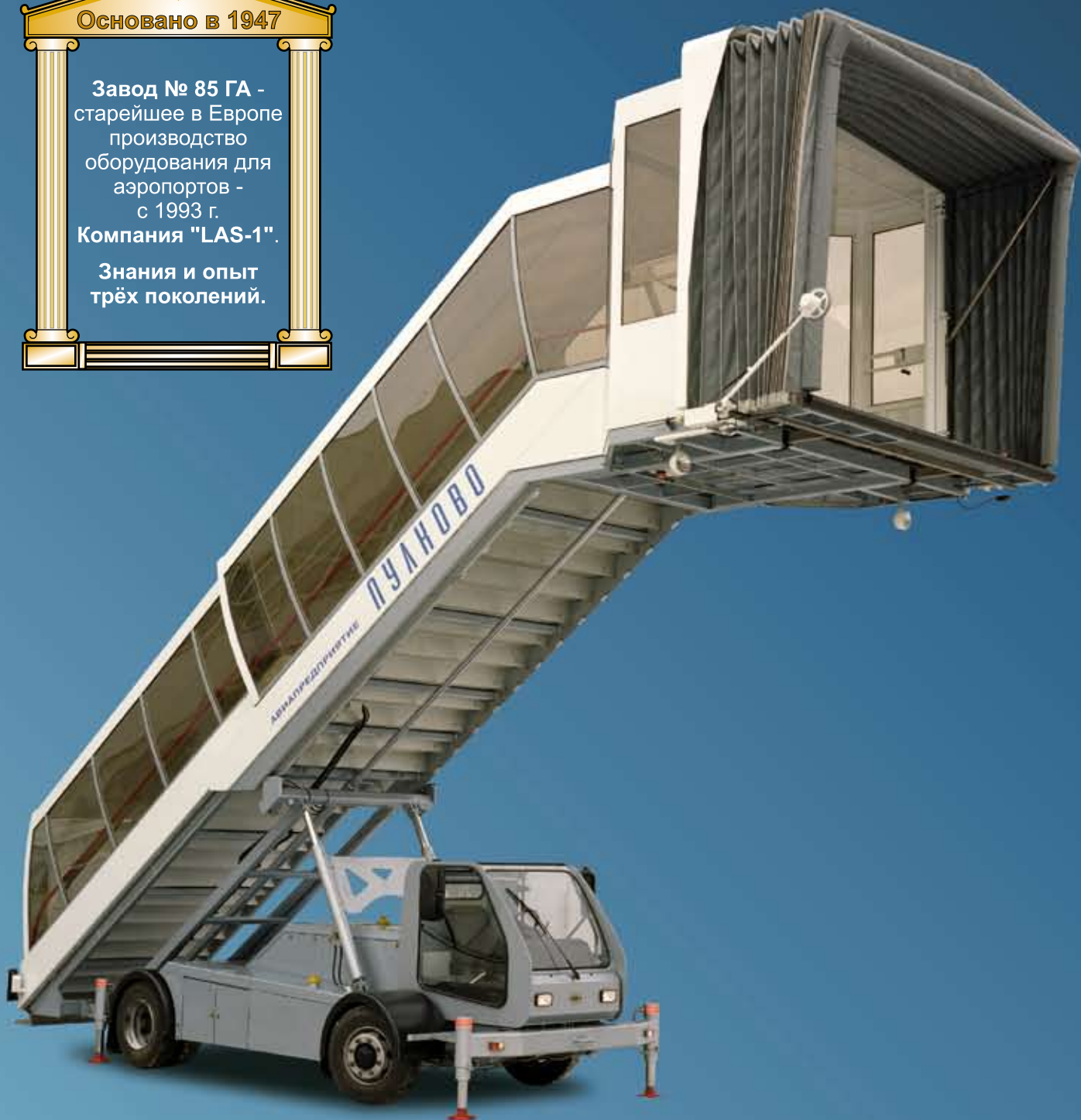
Инженерно-промышленная

Давайте добьёмся

Основано в 1947

Завод № 85 ГА -
старейшее в Европе
производство
оборудования для
аэропортов -
с 1993 г.
Компания "LAS-1".

Знания и опыт
трёх поколений.



Разработка, проектирование,

Технологии и оборудование для
аэровокзалов и грузовых складов

Технологии и оборудование
для авиаперрона

Компания успеха вместе !



Компания "LAS-1":

- Системное интегрирование
- Проектный инжиниринг
- Производство и развитие продуктов
- Технологические инновации
- Технический сервис

Латвия, LV-1073, Рига,
ул. Дарзциема 60
тел.: (+371) 711 23 86
факс: (+371) 713 83 79
e-mail: las1@las1.lv
www: <http://www.las1.lv>



Филиал в России

- растущий российский
национальный производитель
техники для аэропортов:

- Производство
- Технический сервис
- Ремонт оборудования

Московская обл., г. Ивантеевка,
ул. Ленина, д. 44
тел. / факс: (8-496) 536 49 93

Представительство в России и странах СНГ:

- Постоянная связь с потребителями и поставщиками
- Контакты с авиационными властями и обществом

г. Москва,
Ленинградский просп.,
д. 37, корп. 6, офис 2051
тел. / факс: (495) 950 22 21

производство

**Системы и компоненты
топливозаправки воздушных судов**



Уфа

Казань

Домодедово

Красноярск

Шереметьево

Вильнюс

Внуково

Волгоград

Иркутск

Рига

Каунас

Барнаул

Остафьево

Пулково

Екатеринбург

Самарканд

Самара

Новый Уренгой

Ташкент

Толмачёво

Ханты-Мансийск

Челябинск

Сочи

Нягань

Краснодар

Калининград

Нукус

ХРОНИКА КЛУБА КОМАНДИРОВ АВИАПРОИЗВОДСТВА РОССИИ



КК-1 • Июнь 1986 • Братск
Председатель Клуба – ХУСНУТДИНОВ Халил Галиевич
Тема: Пути совершенствования оргструктур авиапредприятий
Впервые на Клубе:
 Добровольность участия в Клубе • Отсутствие субординации
 • Обсуждение в форме круглого стола • Профессиональный подход • Взаимосвязь с наукой • Не только деловое общение



КК-2 • Декабрь 1986 • Благовещенск
Председатель Клуба – МЕЛЬНИКОВ Николай Тимофеевич
Тема: Опыт управления авиапредприятием: проблемы, резервы, самостоятельность в области организации нормирования и стимулирования труда
Впервые на Клубе:
 Осмысливание грядущей самостоятельности авиапредприятий • Обсуждение проекта Закона о госпредприятии • Почти круглосуточные заседания • Клубная атмосфера, значки КК



КК-3 • Май 1987 • Петропавловск-Камчатский
Председатель Клуба – ЧУПРОВ Вячеслав Афанасьевич
Тема: Организация и методика подготовки авиапредприятий к переходу на новые условия оплаты труда
Впервые на Клубе:
 Подготовка проекта предложений в МГА • «Столкновение» производства и науки в поиске резервов для НУОТ • Управленческое консультирование председателя КК • Прием в члены КК • Спортивные соревнования (футбольный матч), авторская песня



КК-4 • Декабрь 1987 • Красноярск
Председатель Клуба – ЛЕБАНДОВСКИЙ Иван Альфонсович
Тема: Опыт и проблемы подготовки авиапредприятий к переходу на новые условия хозяйствования и оплаты труда
Впервые на Клубе:
 Комплексное рассмотрение НУХ и НОТ • Решение о переходе КК на самофинансирование • Участие членов Всесоюзного КД • Вручение удостоверений и «золотых» значков членов КК • Принятие в почетные члены Клуба • Видеозаписи заседаний • Выездка на лошадях, комплексное плавание



КК-5 • Май 1988 • Омск
Председатель Клуба – ТИТАРЬ Григорий Григорьевич
Тема: Человеческий фактор и социальные аспекты перестройки на авиапредприятиях
Впервые на Клубе:
 Деловая игра («Выборы командира ОАО») • Обучение командиров передовым методам управления (основы «ТМ») • Участие представителей аппарата МГА • Спартакиада по игровым видам спорта, цыганские пляски, видео-салон



КК-6 • Декабрь 1988 • Свердловск
Председатель Клуба – СКУРАТОВ Сергей Николаевич
Тема: Ускорение внедрения достижений НТП на авиапредприятиях: проблемы и решения
Впервые на Клубе:
 Поиск резервов ускорения НТП • Аукцион научно-технической продукции и идей • Приближение отраслевой науки к производству • Участие руководства аппарата МГА (Политуправление, ГлавНТУ, ГЭУ, ГлавУЛС)



КК-7 • Май 1989 • Хабаровск
Председатель Клуба – НАГОРНЫЙ Леонид Васильевич
Тема: Стратегия развития авиапредприятий
Впервые на Клубе:
 Фирма «Тайм Менеджер Интернэшнл» (Дания) • Широкое представительство центральной прессы • Участие заместителя Министра ГА • Проведение заседаний на теплоходе



КК-8 • Декабрь 1989 • Абакан
Председатель Клуба – РАСКОВ Владимир Сергеевич
Тема: Новые условия хозяйствования: с чем мы войдем в 13-ю пятилетку?
Впервые на Клубе:
 Рассмотрение проекта отраслевой концепции совершенствования хозяйственного механизма и управления экономикой • Анализ внедрения «Тайм Менеджер» в ГА • Нейро-лингвистическое программирование • Компьютерное обеспечение работы КК



КК-9 • Июль 1990 • Якутск
Председатель Клуба – ОБЛАН Юрий Алексеевич
Тема: Внешнеэкономическая деятельность авиапредприятий и зарубежный опыт управления гражданской авиацией
Впервые на Клубе:
 Курс «Авиасервис» фирмы ТМИ • Участие Всесоюзных ассоциаций (АФАБ, молодых руководителей предприятий) • Визитки членов КК • Председатель КК – кандидат наук



КК-10 • Февраль 1991 • Иркутск
Председатель Клуба – КОВАЛЕНКО Владимир Николаевич
Тема: Пути перехода авиапредприятий к рыночной экономике
Впервые на Клубе:
 Знакомство КК с авиационным рынком • Первый юбилей КК • Участие КК Европы • Решение о создании МАРАП • Чествование ветеранов КК



КК-11 • Июль 1991 • Тюмень
Председатель Клуба – ЗЛЕНКО Николай Николаевич
Тема: Рынок и предпринимательская деятельность
Впервые на Клубе:
 Курс «Личное качество» фирмы ТМИ • Участие иностранной АК («ФИНЭЙР») • Формирование оргкомитета по созданию МАРАП • Освящение КК



КК-12 • Февраль 1992 • Южно-Сахалинск
Председатель Клуба – КОРОЛЕВ Анатолий Александрович
Тема: Авиационный бизнес
Впервые на Клубе:
 Опыт зарубежного авиабизнеса • КК после ликвидации МГА • КК совместно с МАРАП



КК-13 • Сентябрь 1992 • Норильск
Председатель Клуба – МАСЛОВСКИЙ Иван Александрович
Тема: Пути выживания авиапредприятий
Впервые на Клубе:
 КК в Заполярье • Ассоциированное членство в КК • Участие КК в подготовке приватизации



КК-14 • Январь 1994 • Быково
Председатель Клуба – СЫТНИК Геннадий Иванович
Тема: Налогообложение и страхование на воздушном транспорте
Впервые на Клубе:
 Заседание за границей КК • КК совместно с АЭВТ • Участие страховых компаний



КК-15 • Декабрь 1994 • Новосибирск
Председатель Клуба – КУЛИЧЕВ Василий Васильевич
Тема: Проблемы и оптимизация взаимодействия авиакомпаний, аэропортов, авиапредприятий
Впервые на Клубе:
 Российский статус КК • Уточнение целей и принципов КК • Принятие отраслевого тарифного соглашения



КК-16 • Май 1995 • Краснодар
Председатель Клуба – БАБИЧЕВ Иван Романович
Тема: Антикризисные меры: поиски и реализация
Впервые на Клубе:
 Клиринговая палата • Участие отраслевых профсоюзов • «Кубанские казаки»



КК-17 • Март 1996 • Сочи
Председатель Клуба – РЕПНИКОВ Виктор Николаевич
Тема: Проблемы и перспективы работы авиапредприятий в 1996 году
Впервые на Клубе:
 КК в период реформирования Минтранса и ДВТ • Изменение географии предстоящих КК • Семейное участие в КК



КК-18 • Июль 1996 • Иркутск
Председатель Клуба – КОВАЛЕНКО Владимир Николаевич
Тема: Роль и статус руководителей в условиях кризиса
Впервые на Клубе:
 Двойной юбилей: ВСУ и КК • Возвращение к истокам • Дважды председатель КК



КК-19 • Январь 1997 • Москва
Председатель Клуба – ШАПОШНИКОВ Евгений Иванович
Тема: Итоги работы авиапредприятий за 1996 год и перспективы на 1997 год
Впервые на Клубе:
 Участие всех отраслевых ассоциаций • Председатель КК – маршал авиации • Заседание КК в Москве



КК-20 • Июль 1997 • Самара
Председатель Клуба – ШОЗЛОВ Александр Федорович
Тема: Консолидация усилий руководителей авиационных структур
Впервые на Клубе:
 Третий юбилей КК • Участие региональных профсоюзов России • Применение информационной системы МАРАП



КК-21 • Март 1998 • Пафос, Кипр
Председатель Клуба – ПЛЕШАКОВ Александр Петрович
Тема: Итоги работы авиапредприятий за 1997 год и перспективы на 1998 год
Впервые на Клубе:
 КК за рубежом • Секции отраслевых ассоциаций • Курс «Управление изменениями и создание команды» фирмы ТМИ – Менеджер Сервис



КК-22 • Июль 1998 • Красноярск
Председатель Клуба – АБРАМОВИЧ Борис Михайлович
Тема: Региональные авиаперевозки
Впервые на Клубе:
 Авиационный салон • Организаторы КК – братья-близнецы • CD-диск для презентации АК



КК-23 • Февраль 1999 • Москва
Сопредседатели Клуба – ШАЙХУТДИНОВ Рифат Габдулхакович, ИЛЬИЧЕВ Сергей Викторович
Тема: Итоги работы авиапредприятий за 1998 год и перспективы на 1999 год
Впервые на Клубе:
 Презентация технологий продажи перевозок • Участие Российской Гильдии профессиональных антикризисных управляющих • Человек-оркестр



Мини-КК • Апрель 1999 • Северный Полюс
Сопредседатели Клуба – БАХМЕТЬЕВ Александр Михайлович, ОВЧИННИКОВ Владимир Иванович
Тема: Проблемы полярной авиации
Впервые на Клубе:
 КК на Полюсе • Флаги КК и МАРАП на «0» широте • Футбол на льдине



КК-24 • Июль 1999 • Тюмень
Председатель Клуба – БОРОДИНА Эвелина Николаевна
Тема: Антикризисное управление авиапредприятиями
Впервые на Клубе:
 Женщина – Председатель КК • Тестирование участников по вопросам антикризисного управления • Аукцион книги члена КК



КК-25 • Март 2000 • Новосибирск
Председатель Клуба – МОЗЖЕРИН Александр Иванович
Тема: Итоги работы авиапредприятий за 1999 год и перспективы на 2000 год
Впервые на Клубе:
 КК на рубеже веков • Мониторинг ФЭС авиапредприятий • Диагностика здоровья руководителей



КК-26 • Июль 2000 • Владивосток
Председатель Клуба – САЙБЕЛЬ Владимир Александрович
Тема: Проблемы управления государственной собственностью и обеспечения безопасности полетов
Впервые на Клубе:
 «Внутренний» стол экспертов • «Миссия» АК «Владивосток Авиа» • Поход под парусами (фрегат «Надежда»)



КК-27 • Февраль 2001 • Москва
Председатель Клуба – ОКУЛОВ Валерий Михайлович
Тема: Организация взаимодействия авиапредприятий с органами государственного управления
Впервые на Клубе:
 КК в XXI веке • Заседание в ставке ОВС СНГ • Рекордное число высших должностных лиц Правительства РФ



КК-28 • Октябрь 2001 • Домодедово
Председатель Клуба – РУДАКОВ Сергей Васильевич
Тема: Опыт работы Аэропортового комплекса «Домодедово» и «Группы Ист Лайн»
Впервые на Клубе:
 За плечами 15 лет • В гостях у холдинга • Создание Клуба «Опыт» • Видеофильм к юбилею КК и МАРАП



КК-29 • Июнь 2002 • Минск
Председатель Клуба – ГУСАРОВ Анатолий Николаевич
Тема: Опыт работы и перспективы сотрудничества авиапредприятий стран СНГ
Впервые на Клубе:
 КК в Республике Беларусь • В гостях у Исполкома СНГ • Коллективный просмотр Чемпионата мира по футболу



КК-30 • Сентябрь 2003 • Санкт-Петербург
Председатель Клуба – ДЕМЧЕНКО Борис Григорьевич
Тематика: Опыт работы ФГУАП «Пулково» • Опыт, проблемы и перспективы региональной авиации России • Перспективы создания новых типов ВС для региональной авиации
Впервые на Клубе:
 КК в северной столице России • Видеофильм об опыте управления авиапредприятием • Диалог с вице-губернаторами, представителями КБ и заводов-изготовителей ВС • Видеотрансляция хода заседания на экран



КК-31 • Август 2004 • Нижневартовск
Председатель Клуба – ПЫСЕНКОВ Владимир Григорьевич
Тематика: Авиапредприятие и власть: взаимодействие в условиях административной реформы • Опыт работы ФГУП «Нижневартовское авиапредприятие»
Впервые на Клубе:
 КК в год старта административной реформы • Аллея Почета авиационной техники авиапредприятия • Возрождение клубного футбола



КК-32 • Июль 2005 • Екатеринбург
Сопредседатели Клуба – ПАДЕРОВ Анатолий Николаевич, СКУРАТОВ Сергей Николаевич, МАКСИМОВ Михаил Игоревич
Тематика: Административная реформа ГА: первые итоги и перспективы • Опыт работы ОАО «Уральский завод ГА» • Круглые столы по актуальным проблемам хозяйствующих субъектов ГА
Впервые на Клубе:
 «На приеме»: завод, авиакомпания, аэропорт • Комплексное рассмотрение опыта и проблем АРЗ



КК-33 • Сентябрь 2006 • Рига
Председатель Клуба – ШАЛАГИНОВ Алексей Валентинович
Тематика:
 Взаимодействие авиационных структур России и Латвии: новые возможности
Впервые на Клубе:
 Клуб как форма «народной дипломатии» • Первый шаг в ЕС • 20-летие КК и 15-летие МАРАП



КК-34 • Июль 2007 • Новосибирск
Председатель Клуба – ЧЕРТЕНКОВ Алексей Николаевич
Тематика:
 Современные тенденции в развитии аэропортов
Впервые на Клубе:
 Заседание совместно с Коллегией авиационной общественности (КАО)

«МЫ НЕ МОЖЕМ И НЕ ДОЛЖНЫ БЫТЬ СТОРОННИМИ НАБЛЮДАТЕЛЯМИ ТОГО, ЧТО ПРОИСХОДИТ В ОТЕЧЕСТВЕННОМ ГРАЖДАНСКОМ АВИАСТРОЕНИИ!»



ПРЕСС-РЕЛИЗ Коллегии авиационной общественности

17 апреля 2007 года в г. Москве состоялось заседание Коллегии авиационной общественности (КАО) и пресс-конференция на тему «Отечественный парк воздушных судов (самолеты): состояние и перспективы».

На заседании рассмотрены следующие проблемы:

- Надежность отечественных воздушных судов.
- Ресурсы и техническое сопровождение жизненного цикла воздушных судов.
- Экономичность воздушных судов и цена авиабилетов.
- Комфортность и экология отечественных воздушных судов.

В заседании участвовали руководители и специалисты организаций – создателей и членов Коллегии, представители Межгосударственного авиационного комитета (МАК), Минтранса России, Роспрома, проектировщиков, производителей и эксплуатантов отечественных воздушных судов, Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ), Партнерства «Безопасность полетов», ведущих отраслевых и некоторых общероссийских средств массовой информации.

«Это – первое заседание Коллегии, которая была создана 29 марта 2007 года, – отметил О.М. Смирнов, открывая заседание, – и выбор темы продиктован, с одной стороны, ситуацией, сложившейся в авиапроме и той необъективной шумихой, которая поднята в некоторых СМИ вокруг надежности отечественных воздушных судов, а с другой – неосторожными заявлениями Минтранса России о предполагаемом снятии с эксплуатации Ту-154». «По существу, этими заявлениями Минтранс, хочет того или нет, выносит приговор основному российскому самолету, верой и правдой служившему и по имеющимся ресурсам еще могущему послужить стране. Мы собрались сегодня за круглым столом для того, чтобы объективно и профессионально разобраться в ситуации в авиастроении и гражданской авиации, донести рекомендации Коллегии до органов власти и граждан», – сказал О.М. Смирнов. Он подчеркнул, что Коллегия и создавалась с целью консолидации усилий авиационной общественности, авиационного бизнеса и потребителей услуг гражданской авиации для решения ее проблем; впервые и по инициативе снизу создан такой неформальный представительный орган, и его приоритетной задачей в настоящее время является воссоздание позитивного имиджа гражданской авиации России в нашей стране и за рубежом.

* Краткая справка:

Коллегия авиационной общественности (КАО) объединяет ведущие общественные и некоммерческие организации гражданской авиации России и Межрегиональную общественную организацию содействия защите прав граждан «Гражданский контроль».

Миссия Коллегии:

- Гармонизация интересов общества, авиационного бизнеса и государства.
- Содействие эффективному и безопасному функционированию гражданской авиации.
- Воссоздание позитивного имиджа отечественной гражданской авиации внутри страны и за рубежом.
- Содействие развитию гражданского общества в России.

Более полная информация о Коллегии – на страницах 40-47 журнала и на сайте Международной ассоциации руководителей авиапредприятий (МАРАП) www.marap.ru



О.М. Смирнов, председатель заседания, сопредседатель КАО, президент Фонда «Партнер гражданской авиации»



В.Н. Рыбаков, зам. начальника Управления авиационной промышленности Роспрома



А.А. Виндермут, первый зам. генерального директора ОАО АК «Сибирь»

Интрига данного заседания состояла в том, что на нем, по существу, столкнулись два взгляда на перспективы развития в стране парка воздушных судов гражданской авиации – представителей авиационного бизнеса и отечественного авиапрома.

По мнению заместителя начальника Управления авиационной промышленности Роспрома Вячеслава Рыбакова, перспективы развития нашего авиастроения в ближайшие годы весьма радужны. Авиационная промышленность оживает. Создана ОАК и ее портфель заказов на производство гражданских самолетов заполнен. План на 2008 год уже сверстан.



Ожидается увеличение финансирования и двукратное увеличение производства новых воздушных судов семейства Ту (204, 214), Ан-140, Ил-96-300, Бе-200.

Представители авиационного бизнеса – Александр Виндермут (АК «Сибирь»), Дмитрий Столяров (АК «Трансаэро»), Владимир Андреев («Аэрофлот – российские авиалинии»), Николай Ивановский (Авиапредприятие «Северсталь») и др. – **не разделили оптимизма представителя авиапрома. Во-первых**, создание ОАК является только предпосылкой возрождения в стране гражданского самолетостроения, но отнюдь не гарантией того, что благие пожелания будут выполнены.

Во-вторых, продекларированные Авиапромом темпы увеличения финансирования и производства отечественных самолетов, как отметил Александр Виндермут, не в состоянии удовлетворить потребности не то что всех авиакомпаний, а даже одной из них – АК «Сибирь». **В-третьих**, Авиапром не предложил собравшимся никакой позитивной программы на «переходный период», пока не будет налажено серийное производство российских самолетов, а вопросы обновления авиапарка руководители авиакомпаний должны решать уже сегодня. **В-четвертых**, представитель Авиапрома деликатно обошел стороной вопрос о том, что в ближайшие пять лет, как следует из недавнего заявления министра транспорта Игоря Левитина, самолеты Ту-134 и Ту-154 предполагается снять с эксплуатации. И потому абсолютно не ясно, как с данным заявлением согласуются планы Авиапрома по изготовлению нескольких единиц Ту-154 и планы авиакомпаний активно использовать Ту-154 значительно больше пяти лет, поскольку ресурсы его позволяют это делать? Остался также открытым вопрос о том, почему не продлевается ресурс Ту-134, которому в настоящий момент отечественный авиапром не готов предоставить полноценной замены. **По мнению** Алексея Медведева (АЭВТ), сегодня по этой причине на земле простаивают около 20 машин, которые вполне пригодны к эксплуатации еще несколько лет, необходимых авиапрому для «раскрутки» производства отечественных аналогов. Убедительного ответа на этот вопрос со стороны представителя Авиапрома получено не было.

Много критических замечаний высказали участники дискуссии и по поводу проводимой в стране налоговой и таможенной политики. Позиция представителей авиакомпаний однозначна и предельно ясна: авиационный бизнес не может ждать, перебиваясь с «тушки» на «тушку», несколько лет, пока отечественный производитель выведет на рынок надежные и экономичные самолеты. Вопросы возрождения российского гражданского авиастроения, с одной стороны, и приобретения зарубежной авиационной техники и комплектующих изделий – с другой, должны решаться комплексно. По их мнению, необходимо уже сейчас снизить пошлины на иностранные самолеты и запчасти к ним, которые в настоящее время составляют до 40% от стоимости, и начать закупать надежные и экономичные машины компаний «Боинг» и «Эрбас». «Это, – подчеркнул Дмитрий Столяров, – вопрос не только экономический, а в первую очередь, вопрос обеспечения безопасности полетов, безопасности пассажиров». «Запретительные пошлины и повышенные налоговые ставки на импортируемые воздушные суда, запчасти и комплектующие детали – самый наихудший из возможных способов защиты наших производителей, – отметил Владимир Андреев. – Подобные методы никогда в истории и ни в одной стране не приводили к желаемому результату».

Не выдерживает никакой критики и существующая система таможенного оформления поступающей из-за рубежа продукции авиационного назначения. По Таможенному кодексу процедуре ускоренного таможенного оформления подлежат только скоропортящиеся товары. «Запчасти и комплектующие к зарубежным самолетам в эту категорию, естественно, не входят, и их таможенная «очистка» нередко затягивается на месяц, – отметил Дмитрий Столяров. – Подобная практика совершенно недопустима, потому что самолеты должны летать сегодня, сейчас, и потому что она ставит под угрозу жизнь пассажиров».

Владимир Кофман (МАК) **предостерег** собравшихся: при неразворотливости нашего авиапрома процесс «пересаживания» на «иномарки» может оказаться необратимым, так как потом отказываться от «иномарок» уже не будет. Это наглядно показывает история проникновения «иномарок» на наш автомобильный рынок.

Представители авиабизнеса, со своей стороны, настаивали на том, что преимущества отечественного самолетостроения должны доказываться не с помощью таможенного и налогового протекционизма, а путем создания конкурентоспособной авиатехники. По большому счету, заявили они, при решении вопроса о закупках новой авиационной техники, авиакомпания исходит не из соображений «национальности» воздушных судов, а из характеристик их надежности, экономичности и комфортности для пассажиров и экипажа. И если отечественный авиапром сможет в ближайшие годы создать самолеты, способные конкурировать по этим параметрам и по стоимости с зарубежными аналогами, то компании с удовольствием их возьмут.

О практике и перспективах эксплуатации самолета Ил-114 сообщил Виталий Кисличенко (АК «Аэробалт»). Он обратил внимание участников заседания на то, что этот самолет, по существу, является российским, хотя и производится в Узбекистане.



Д.А. Столяров, зам. генерального директора по внешним связям ОАО АК «Трансаэро»



В.И. Андреев, руководитель группы советников ОАО «Аэрофлот», председатель Клуба «Опыт»



Н.Н. Ивановский, генеральный директор ООО «Авиапредприятие «Северсталь», президент МАПАП, председатель КАО



А.В. Медведев, технический директор АЭВТ



В.Д. Кофман, ведущий эксперт МАК по расследованию авиационных происшествий



Е.Н. Коваленко, зам. главного конструктора ЗАО «ГСС»



В.В. Горлов, председатель Совета ветеранов работников Центр. аппарата МГА СССР и последующих структур



Р.Р. Сулейманов, вице-президент, генеральный директор МАРАП

О ходе работ по проекту создания самолета SSJ 100 и стратегии освоения рынка проинформировал представитель компании «Гражданские самолеты Сухого» Евгений **Коваленко**. В ходе дискуссии по данному типу ВС Виктор **Горлов** (Совет ветеранов Центрального аппарата МГА СССР и последующих структур) **высказал принципиальное несогласие с применением устаревших подходов при продвижении на рынок новых типов воздушных судов.**

Как отметил в своем выступлении Роберт **Сулейманов** (МАРАП), **проблема SSJ (RRJ) не нова.** Представители директорского корпуса гражданской авиации еще **в 2003 году** на 30-м заседании Клуба командиров авиапроизводства России (г. Санкт-Петербург) **обсуждали совместно с представителями КБ и заводов-изготовителей перспективы создания новых типов ВС для региональной авиации.** (И участникам заседания весьма кстати были продемонстрированы кадры видеохроники этого заседания Клуба, воспроизводящие фрагменты состоявшейся на нем острой дискуссии.) **Минуло три с половиной года, но за это время практически ничего, кроме названия самолета и ответственной за него команды, не изменилось.** Заявленные тогда сроки создания RRJ были сорваны. Сегодня создатели машины уже ведут речь о том, что для завершения всех работ по ее доводке и запуску в серийное производство требуется еще 5 лет.

Представители авиапрома пообещали, что новые сроки будут соблюдены, что государство не будет жалеть денег на авиацию. Однако участники заседания Коллегии не разделили подобного оптимизма, выразили сомнение, что эти обещания будут выполнены.

Важно, тем не менее, отметить: несмотря на все расхождения во мнениях, **участники заседания были единодушны в том, что отечественные самолеты должны занять достойное место на российском авиарынке.** Об этом, в частности, говорили в своих страстных выступлениях летчики-испытатели с мировым именем Марина **Попович** и Рубен **Есаян**. Об этом же говорил с экрана и Василий **Бабаскин** («Кавминводьявиа»), который не смог прийти на заседание Коллегии и принимал в нем заочное участие: демонстрировались фрагменты видеофильма «Траектория полета», созданного Новосибирской студией «Репортер» и посвященного предприятию – пионеру в освоении Ту-204 (продолжателем которого в настоящее время является АК «Владивосток Авиа»). Напомним, что за эту работу в 2004 году Василий Бабаскин и ряд работников «Кавминводьявиа» были удостоены Государственной премии РФ наряду с создателями семейства самолетов Ту-204/214.



М.Л. Попович, генерал-майор, летчик-испытатель 1-го класса



Р.Т. Есаян, начальник Летно-испытательного центра ФГУП «ГосНИИ ГА», Герой России



В.В. Бабаскин, генеральный директор ФГУАП «Кавминводьявиа»

Царившая на заседании Коллегии деловая и заинтересованная атмосфера принципиально отличалась от хорошо знакомого всем нам стиля проведения коллегий госорганов управления. Иногда эмоции били через край, но **авиационная общественность и не может, не должна быть равнодушным созерцателем происходящих в гражданской авиации процессов.** Это только лишний раз доказывает своевременность создания подобной «площадки» для формирования и выражения общественного мнения. Та же мысль прозвучала в выступлениях Романа **Гусарова** (AVIA.RU) и Анатолия **Трошина** («Гражданская авиация»).

Это заседание положило начало не только деятельности, но и видеолетописи Коллегии. Оно полностью записано на видеокамеру студии «Репортер», которая в сотрудничестве с МАРАП создала за несколько лет цикл видеофильмов о передовом опыте работы в гражданской авиации и наряду с Ассоциацией по праву признана лидером в области формирования имиджа руководителей предприятий транспорта.

Еще одна особенность данного заседания – в том, что его **равноправными участниками в заочном режиме стали все авторы форума, проведенного за неделю до заседания Коллегии на информационном портале AVIA.RU.** Материалы форума были предоставлены всем собравшимся и будут учтены при подготовке итоговых материалов. Коллегия приняла решение направить итоговый документ в органы государственной власти и довести его до широкой общественности. В настоящее время такой документ готовится.

Будет ли услышан и воспринят на этот раз голос представителей авиационной общественности?! Удастся ли нам, наконец, что-то изменить, ведь девиз Коллегии – «Влияние через взаимопонимание»?!...



РЕШЕНИЕ КОЛЛЕГИИ

по вопросу «Отечественный парк воздушных судов (самолеты): состояние и перспективы»

г. Москва

17 апреля 2007 года

Обсудив состояние и перспективы отечественного парка воздушных судов, проблемы надежности российских самолетов, ресурсов и технического сопровождения их жизненного цикла, экономичности, комфортности и экологии, участники заседания признали положительным моментом внимание высших органов государственной власти к проблемам гражданской авиации страны и гражданского самолетостроения: происходит увеличение капиталовложений в создание авиационной техники, формируются планы развития авиапромышленности на среднесрочную перспективу.

Участники заседания Коллегии отмечают:

Несмотря на наметившиеся позитивные тенденции, состояние дел с отечественным парком воздушных судов вызывает у авиационной общественности и граждан страны серьезную озабоченность.

1. В области создания новой авиационной техники для гражданской авиации России, ее технического сопровождения и эксплуатации:

1.1. Создание Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК), призванной консолидировать все имеющиеся в стране ресурсы для возрождения в стране гражданского авиастроения, является важным фактором и лишь начальным этапом этого весьма длительного и сложного процесса.

1.2. Обнарожденные авиапромом темпы увеличения производства самолетов не в состоянии в ближайшие годы удовлетворить потребности отечественных авиакомпаний в новой авиационной технике. Объемы, которые предусмотрены Перспективным планом производства гражданских самолетов в 2008–2012 годах, одобренным в первой декаде апреля 2007 года Межведомственной рабочей группой по решению вопросов развития авиационной отрасли, проблемы не решат.

1.3. Нынешнее состояние отечественной авиационной промышленности не позволяет обеспечивать необходимую (и существовавшую ранее) связь между КБ, производителями и эксплуатантами авиационной техники, собирать и анализировать информацию о ее состоянии и летных происшествиях в целях дальнейшей «доводки» отечественных воздушных судов и повышения их надежности.

1.4. Процесс разработки новых типов средних и ближних магистральных воздушных судов, в частности самолета SSJ (RRJ), неоправданно затянулся. Авиационная общественность обращала внимание представителей конструкторских бюро и заводов-изготовителей на этот очевидный факт еще в 2003 году в г. Санкт-Петербурге. За прошедшие три с половиной года практически ничего, кроме названия самолета и ответственной за его создание команды, не изменилось. Заявленные ранее сроки создания RRJ сорваны, перспективы – туманны. Недостаточно ясна и ситуация с перспективами производства уже созданных новых типов воздушных судов, в первую очередь, Ту-334.

1.5. Представленная на заседании информация Управления авиационной промышленности Роспрома не внесла полной ясности в вопрос, какова программа авиапрома на «переходный период» – пока не будет налажено серийное производство новых типов российских самолетов, удовлетворяющих потребность авиакомпаний России (по годам, в соответствии с Федеральной целевой программой «Развитие гражданской авиационной техники России на 2002–2010 годы и период до 2015 года»).

1.6. Принципиальное несогласие вызывают устаревшие подходы к разработке и производству российских воздушных судов гражданского назначения. Участники авиационного бизнеса и авиационная общественность не имеют достаточной ясности о том, какими конкурентными преимуществами будут обладать перспективные воздушные суда отечественного производства, как в ближайшее время, так и в обозримый период.

1.7. Опыт российских авиакомпаний (например, ФГУАП «Кавминводоавиа», ОАО «Дальавиа», ОАО «Владивосток Авиа») по освоению авиационной техники нового поколения отечественного производства (в частности, Ту 204/214) свидетельствует о том, что по летно-техническим характеристикам и топливной эффективности самолеты отвечают современным требованиям. Об этом же говорит и практика успешной эксплуатации воздушных судов российского производства за рубежом.

Однако конструкторское и техническое сопровождение эксплуатации со стороны разработчика и завода-изготовителя, как это имеет место в зарубежной практике, да и было поставлено у нас во времена СССР, практически утрачено. В результате недостатки конструктивно-производственного характера, свойственные любой новой технике и даже известные с первых дней, не говоря уже о выявленных в процессе эксплуатации, остаются без устранения.

Одной из основных причин такого положения является то, что отсутствует современная законодательная база, определяющая ответственность производителя за сопровождение эксплуатации в течение жизненного цикла воздушного судна. Имеющиеся нормативные документы по данному вопросу относятся к 1970-х–1980-х годам и безнадежно устарели.

1.8. В силу изложенных выше причин (п. 1.7) на сегодня полностью размыта и финансовая ответственность разработчиков и производителей самолетов нового поколения (включая их комплектующие), как на гарантийном, так



и особенно – на послегарантийном этапе эксплуатации самолетов. Расходы по устранению выявляющихся в процессе эксплуатации очевидных недостатков проектирования и изготовления самолетов и его комплектующих перекладываются на плечи эксплуатантов. С учетом накладных расходов заводов-изготовителей (по данным ОАО «Владивосток Авиа» – порядка 700% у «Авиастар-СП»), совокупные затраты эксплуатантов составляют громадные, порой «фантастические» суммы.

1.9. На многих предприятиях авиапрома, производящих комплектующие для новых воздушных судов, широко распространена практика искажения причин, вызывающих отказы этих изделий в процессе эксплуатации, которая направлена на снятие с себя любой ответственности за выпускаемую продукцию, и как результат – отсутствие каких-либо действий по повышению надежности производимых агрегатов. Все вышесказанное осуществляется при ослаблении контроля со стороны военных представительств заказчика, которые участвуют в исследованиях отказавших агрегатов и визируют подобные заключения.

1.10. Серьезные вопросы вызывают также устаревшие подходы российских производителей и поставщиков авиатехники к ценовой политике и стратегии продвижения новых типов воздушных судов на рынок.

«Штучное» производство авиационной техники ведет к тому, что все издержки многолетнего простоя авиапрома закладываются в стоимость изделия и его комплектующих. В результате новые типы воздушных судов российского производства – Ил-96, Ту-204/214 – имеют очень высокую стоимость и дороги в эксплуатации. С учетом лизинговых ставок в размере 10-12 процентов годовых стоимость воздушных судов за 15 лет лизинга удваивается, а месячные лизинговые ставки практически одинаковы со ставками аналогичных западных самолетов с небольшим сроком эксплуатации. Стоимость комплектующих и оборудования порой на порядок выше, чем по самолетам предыдущего поколения.

1.11. Безнадежно устарела практика эксплуатации воздушных судов по показателю «ресурса», назначенному производителем, а не «по состоянию воздушных судов», как это давно принято в ведущих зарубежных странах.

1.12. Совершенно недостаточна оказываемая авиакомпаниям господдержка, предусмотренная Постановлением Правительства РФ от 26 июня 2002 г. N 466 «О порядке возмещения российским авиакомпаниям части затрат на уплату лизинговых платежей за воздушные суда российского производства, получаемые ими от российских лизинговых компаний по договорам лизинга, а также части затрат на уплату процентов по кредитам, полученным в 2002–2005 годах в российских кредитных организациях на приобретение российских воздушных судов».

Размер субсидии не обеспечивает рентабельную эксплуатацию российских самолетов нового поколения на внутренних воздушных линиях. Мало того, текст Постановления позволяет по-разному трактовать его содержание и, соответственно, условия выплаты субсидии. В результате в 2006 году задержка в выплате авиакомпаниям (например, ОАО «Владивосток Авиа») субсидии составила больше девяти месяцев. Ситуация неоднократно обсуждалась на всех уровнях, были приняты решения, но с января 2007 года субсидии опять не выплачиваются. Такое положение подрывает доверие авиакомпаний к политике государства в области поддержки новой отечественной авиационной техники.

1.13. Государственные органы не только не оказывают необходимой поддержки эксплуатантам новой российской авиационной техники, но порой способствуют созданию условий, при которых эксплуатация самолетов отечественного производства становится экономически невыгодной (по сравнению с зарубежными аналогами). На ряде линий новые российские самолеты вынуждены конкурировать с новыми западными самолетами, эксплуатацию которых государство фактически субсидирует, предоставив освобождение от таможенных пошлин. В этой связи стоит напомнить, что указанная льгота была предоставлена некоторым авиакомпаниям в целях создания для них условий, обеспечивающих возможность конкурировать с зарубежными авиакомпаниями на международных линиях. На практике они сегодня конкурируют с новыми отечественными самолетами и на внутренних авиалиниях.

Остро стоит вопрос получения лицензий на авиалинии, где авиакомпании эксплуатируют новые типы самолетов. Так, авиакомпания «Владивосток Авиа» не может получить лицензии на те линии, где эксплуатация самолета Ту 204-300 наиболее эффективна. В первую очередь – это линии большой протяженности со средней интенсивностью пассажиропотока. В результате производственная программа на самолеты, которые авиакомпания будет получать в 2008 году, до сих пор не сформирована.

1.14. Не все аэропорты готовы и заинтересованы в обслуживании новых типов отечественных воздушных судов. Подобная ситуация также усложняет их продвижение на внутренний рынок.

2. В области поддержания летной годности действующего и перспективного парка воздушных судов:

2.1. Отсутствует как программа поддержания летной годности действующего парка отечественных воздушных судов, так и воздушных судов нового поколения. Из-за отсутствия таковой, собственно, сегодня и происходит проникновение на российский рынок морально и технологически устаревших воздушных судов зарубежного производства.

2.2. Серьезную проблему представляет и то, что КБ и авиапром не уделяют должного внимания дооснащению действующего парка воздушных судов современным оборудованием для полетов за рубеж, как это предусмотрено требованиями ИКАО. В результате значительные затраты на дооборудование воздушных судов перекладываются на



плечи отечественных авиакомпаний, и в конечном итоге, – на пассажиров и других потребителей услуг гражданской авиации. С учетом вышеуказанных затрат цена эксплуатируемых отечественных самолетов становится сопоставимой с ценой зарубежных аналогов, что зачастую становится решающим аргументом при приобретении авиакомпаниями авиационной техники зарубежного производства.

Данное обстоятельство вынуждает авиапредприятия вкладывать значительные инвестиции, как в сохранение старой инфраструктуры, обеспечивающей поддержание летной годности стареющего парка отечественных воздушных судов, так и (параллельно) – в создание новой наземной инфраструктуры, адаптированной к эксплуатации зарубежных воздушных судов. Тем самым сложившаяся в гражданской авиации в последние годы система поддержания летной годности вместо развития и совершенствования в соответствии со стандартами и рекомендациями ИКАО неизбежно обречается или на перепрофилирование под эксплуатацию зарубежной авиатехники, или на глубокую деградацию.

Другим следствием указанного процесса является то, что авиапредприятия вынуждены нести существенные издержки по переучиванию летного и технического состава на поддержанную зарубежную авиатехнику, которая отличается от российской по эргономике и идеологии летной эксплуатации и требует от российских экипажей определенной психологической ломки.

В результате российские авиакомпании попадают в своеобразную «ловушку» – оказываются в ситуации, при которой у них не останется ни экономической, ни технической возможности для эксплуатации новой отечественной авиатехники в период ее появления на рынке. Неповоротливость отечественного авиапрома может привести к тому, что процесс «пересаживания» на «иномарки» может оказаться необратимым. Это наглядно показывает история проникновения «иномарок» на наш автомобильный рынок.

2.3. Отсутствует ясность в вопросе о судьбе самолетов Ан-24, Як-40, Як-42, Ту-134, Ту-154, Ил-76, Ил-86, имеющих достаточный потенциальный ресурс и которым отечественный авиапром не готов в ближайшее время предоставить полноценной замены. Неоправданно затянуто Роспромом решение вопроса о продлении ресурса самолета Ту-134, в результате чего в настоящее время на земле простаивают около 20 машин, и авиакомпании несут значительные убытки.

2.4. Заявления о намерении Минтранса России снять с эксплуатации в ближайшие пять лет самолет Ту-154, дезинформируют авиапром, авиакомпании и общественность, и по существу выносят приговор основному российскому самолету, пригодному, по мнению специалистов, для безопасной перевозки пассажиров. Эти устные заявления могут быть восприняты отечественными производителями как негласное указание к сворачиванию выпуска запчастей и комплектующих к действующему парку воздушных судов, что создаст серьезные проблемы для поддержания их летной годности и может сказаться, в конечном итоге, на безопасности полетов.

2.5. Поддержание летной годности действующего парка воздушных судов является для авиапрома одной из статей доходов. С подобным подходом невозможно согласиться, т.к. поддержание летной годности воздушных судов, как показывает мировая практика, требует значительных капиталовложений как от авиапредприятий, так и от государства и в принципе не может рассматриваться в качестве источника доходов.

2.6. Разделом «Текущие проекты» Федеральной целевой программы «Развитие гражданской авиационной техники России на 2002–2010 годы и период до 2015 года» не предусматривается развитие и техническое переоснащение действующих в гражданской авиации предприятий по поддержанию летной годности воздушных судов, хотя только таким образом к реализации данных проектов может эффективно привлекаться частный капитал.

В целом данная ФЦП не предполагает участия Минтранса и подведомственных ему структур в реализации мероприятий программы и/или контроле ее выполнения. Тем самым Минтранс России при реализации программы заведомо оказывается в положении пассивного наблюдателя, при том, что именно на него впоследствии возлагается ответственность за качественные результаты этой реализации.

3. В области эксплуатируемого парка воздушных судов зарубежного производства:

3.1. Вопросы возрождения российского гражданского авиастроения, с одной стороны, и приобретения зарубежной авиационной техники и комплектующих изделий – с другой, должны решаться взаимосвязано. Регулятором (главным инструментом) этих отношений должна стать налоговая и таможенная политика России в области авиационной техники и продукции авиационно-технического назначения. Однако проводимая сегодня в стране налоговая и таможенная политика препятствует эффективной деятельности российского авиационного бизнеса и ведет к потере конкурентных преимуществ российских авиакомпаний на международном рынке.

3.2. Установленные государством пошлины и налоговые сборы на иностранные воздушные суда, комплектующие и запчасти к ним в настоящее время составляют до 40 процентов от их стоимости, вследствие чего эксплуатанты авиационной техники несут неоправданно большие расходы и вынуждены учитывать их при формировании тарифов на пассажирские и грузовые перевозки. В конечном счете, эта политика самым негативным образом сказывается на финансовом состоянии потребителей услуг гражданской авиации.

Кроме того, данная ситуация вынуждает авиакомпании приобретать зарубежные воздушные суда, уже бывшие в эксплуатации и потому более дешевые, и как следствие – более дорогие комплектующие детали и запасные части к ним.

3.3. Отечественные самолеты (участники заседания в этом глубоко убеждены) могут и должны занять достойное место на российском авиационном рынке. Тем не менее, запретительные пошлины и повышенные налоговые



ставки на импортируемые воздушные суда, запчасти и комплектующие детали – самый наихудший из возможных способов защиты отечественных производителей. Подобные методы никогда в истории и ни в одной стране не приводили к желаемому результату.

Представители авиационной общественности предостерегают, что это – вопросы не только экономические, но в первую очередь, – вопросы обеспечения безопасности полетов, безопасности пассажиров. Преимущества отечественного самолетостроения должны доказываться не с помощью таможенного и налогового протекционизма, а путем создания авиационной техники, способной конкурировать по надежности, экономичности, комфортности для пассажиров и экипажа, и по стоимости с зарубежными аналогами.

3.4. Не выдерживает критики и существующая система таможенного оформления поступающей из-за рубежа продукции авиационного назначения. Таможенная «очистка» запчастей и комплектующих к зарубежным самолетам нередко затягивается на месяцы в связи с тем, что по Таможенному кодексу РФ они не подлежат процедуре ускоренного таможенного оформления. Подобная практика совершенно недопустима, потому что самолеты должны летать сегодня и потому что она ставит под угрозу жизнь пассажиров.

4. В области государственного регулирования деятельности гражданской авиации и политики государства в данной сфере:

4.1. К настоящему времени административная реформа в гражданской авиации не привела к повышению качества государственного регулирования в отрасли и довела управление отраслью до абсурда. Ответственность за функционирование гражданской авиации размыта между несколькими федеральными органами власти. Это приводит к несогласованности их действий и некомпетентности принимаемых решений. Недостатки, выявленные в ходе неоднократного реформирования системы управления гражданской авиацией в постсоветский период, и международная практика не принимаются во внимание.

Усложнилась процедура согласования и принятия решений, снизилась оперативность деятельности госорганов как в части, непосредственно касающейся гражданской авиации, так и в вопросах управления госсобственностью, ослабилось их влияние на состояние дел в регионах.

Отсутствие продуманной кадровой политики, неоправданная ротация руководящих кадров и специалистов аппаратов органов управления воздушным транспортом привели к снижению качества принимаемых решений и негативно сказались на состоянии безопасности полетов.

4.2. Вопреки мировой практике в нашей стране отсутствует независимый орган расследования авиационных происшествий, решения которого были бы обязательны для всех министерств и ведомств. Данное обстоятельство зачастую приводит к необъективному расследованию причин. Как правило, виновным признается погибший экипаж, глубинные же и истинные причины катастроф не устанавливаются. Это приводит к тому, что «болезнь» загоняется внутрь и рано или поздно произойдет ее рецидив.

4.3. Федеральная и ведомственная нормативно-правовые базы не соответствуют современным требованиям. По оценке Минтранса России, одной из главных функций которого является нормотворчество, правовое поле гражданской авиации «не прикрыто» на 40 процентов. За этой цифрой скрываются главные причины многих недостатков в деятельности отрасли, в том числе, резкое снижение уровня безопасности полетов.

В действующих Положениях о федеральных органах, регулирующих деятельность гражданской авиации, выхолощена основная суть авиации. В них отсутствует даже распределение ответственности за сохранение «фундамента» авиации – за безопасность полетов, поддержание летной годности воздушных судов, организацию летной и летно-методической работы.

Не произошло коренного улучшения и в формировании правового поля для эффективного ведения авиационного бизнеса и более полного удовлетворения потребностей экономики и потребителей услуг гражданской авиации.

4.4. Одной из причин создавшейся ситуации, в том числе, снижения в стране уровня безопасности полетов, является то очевидное обстоятельство, что административная реформа проведена абсолютно без учета мнения профессионалов, авиационного бизнеса и авиационной общественности.

5. В области формирования общественного мнения о гражданской авиации России:

5.1. Состояние дел в гражданской авиации России освещается российскими средствами массовой информации зачастую необъективно и непрофессионально. В некоторых СМИ искусственно заострен вопрос о якобы ненадежности отечественных воздушных судов, что наносит серьезный ущерб престижу отечественного авиапрома, авиационному бизнесу и гражданской авиации России.

5.2. Вопрос об уровне безопасности полетов на воздушных судах российского производства ошибочно напрямую увязывается представителями СМИ с возрастом отечественного парка ВС. В связи с этим следует подчеркнуть, что не существует «старых» или «новых» самолетов. Гражданская авиация оперирует иными понятиями – «самолет, обладающий летной годностью», или «самолет, не обладающий таковой», «самолет (запчасти, комплектующие), прошедший сертификацию» или «самолет (запчасти, комплектующие), не прошедший сертификацию».

5.3. Представители российского авиапрома не уделяют необходимого внимания вопросам создания достойной репутации отечественным воздушным судам и гражданской авиации России, отдавая приоритет рекламе военной авиатехники.



Все вышеизложенное позволяет прогнозировать два возможных сценария дальнейшего развития отечественного гражданского самолетостроения и гражданской авиации России.

Сценарий первый:

В целях сохранения за Россией статуса мировой авиационной державы государство признает развитие отечественной гражданской авиации одним из национальных приоритетов, гармонизирует нормативно-правовые документы, регламентирующие деятельность гражданской авиации, с документами международного авиационного сообщества.

На период развертывания производства отечественных самолетов нового поколения (Ту-214, Ил-96, Ту-334, Ан-148, Superjet-100 и др.) их дефицит временно восполняется новыми воздушными судами западного производства (при обязательном условии отмены таможенных пошлин на ввозимую в Россию продукцию авиационного назначения). По мере выпуска конкурентных отечественных воздушных судов, они постепенно вытеснят западные аналоги с российского рынка.

Одновременно принимается Федеральная целевая программа поддержания государством действующего парка воздушных судов российского производства (Ан-24, Як-40, Як-42, Ту-134, Ту-154, Ил-76, Ил-86).

В результате реализации этого сценария решаются задачи сохранения гражданской авиации страны, роста объемов авиаперевозок, удовлетворения потребностей граждан России в воздушном сообщении. Смягчение таможенной политики позволит снизить цены на авиабилеты и обеспечить рост ежегодных объемов перевозок на 10-15 процентов. Прекратятся всяческие «спекуляции» на эти темы в обществе и СМИ, в сфере авиапрома и гражданской авиации. Каждый получит возможность спокойно делать свое дело.

Сценарий второй:

Вследствие существующего дефицита отечественных воздушных судов рынок заполняется западными авиакомпаниями, а российские авиакомпании переходят к эксплуатации западных самолетов.

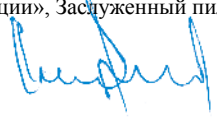
Результат второго сценария очевиден: отечественное самолетостроение окончательно сворачивается, гражданская авиация страны попадает в полную зависимость от зарубежных производителей воздушных судов, цены на перевозки неуклонно растут, образуется армия безработных из числа пилотов, инженеров и техников. В конечном итоге подрываются основы экономической и национальной безопасности, а Россия безвозвратно теряет статус мировой авиационной державы.

**Участники заседания Коллегии, руководствуясь принципом КАО
«Влияние через взаимопонимание»,**

предлагают


**ПРОГРАММУ «ПЕРВООЧЕРЕДНЫЕ МЕРЫ ПОДДЕРЖКИ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ И
ЭКСПЛУАТАНТОВ РОССИЙСКИХ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ» (приложение).**

Председатель заседания


Сопредседатель КАО, Президент Фонда развития инфраструктуры воздушного транспорта «Партнер гражданской авиации», Заслуженный пилот СССР


Смирнов О.М.

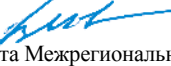
Сопредседатели КАО:

Президент Общественной организации «Международная ассоциация руководителей авиапредприятий», Почетный работник транспорта России



Ивановский Н.Н.

Президент Некоммерческой организации «Ассоциация агентств воздушного транспорта», Заслуженный работник транспорта РФ



Бородина Э.Н.

Президент Некоммерческой организации «Ассоциация «Аэропорт» гражданской авиации», Заслуженный строитель РФ



Иванов В.Н.

Председатель Генерального Совета Межрегиональной общественной организации содействия защите прав граждан «Гражданский контроль»


Кёстер П.В.

Исполнительный директор Некоммерческого партнерства «Ассоциация «Авиаремонт» авиаремонтных заводов гражданской авиации РФ»


Тимошкин В.Е.

Генеральный директор Объединения работодателей «Ассоциация аэронавигационного обслуживания»


Шабает Н.А.

Исполнитель: Р.Р. Сулейманов, МАРАП

(383) 222 47 77, 222 18 82; e-mail: marap-info@yandex.ru

Приложение
к решению КАО от 17.04.2007 г.

ПРОГРАММА КОЛЛЕГИИ АВИАЦИОННОЙ ОБЩЕСТВЕННОСТИ (КАО) «ПЕРВООЧЕРЕДНЫЕ МЕРЫ ПОДДЕРЖКИ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ И ЭКСПЛУАТАНТОВ РОССИЙСКИХ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ»

Первоочередные меры	Комментарии, ожидаемый эффект	Уровень подготовки и принятия решения	Предлагаемый период реализации
1	2	3	4
1. В области создания новой авиационной техники для гражданской авиации России, её технического сопровождения и эксплуатации:			
1.1. Признать развитие отечественной гражданской авиации одним из национальных приоритетов.	Окажет позитивное влияние на состояние экономики, обеспечит единство страны и возможность реализации конституционных прав граждан.	Президент РФ, Гос. Дума, Совет Федерации ФС РФ Правительство РФ	III – IV кв. 2007 года
1.2. Провести работу по полному взаимному признанию зарубежных и отечественных авиационных стандартов FAR, JAR, AP-21, AP-29. Доработать AP-21, AP-29 и связанные с ним стандарты по производству авиационной техники в России.	Повысит привлекательность и конкурентоспособность российских воздушных судов на зарубежных рынках.	Правительство РФ, МИД России, МАК, Роспром, Минтранс России	2007 – 2008 годы
1.3. Пересмотреть прогнозный анализ авиарынков на долгосрочную перспективу, требования к воздушным судам будущего, образ каждого типа ВС, технические задания на проектирование.	Позволит определить перспективы развития отечественной авиации.	Роспром, ОАК, Минтранс России, Минобороны России, Минэкономразвития России, авиакомпаниями	III – IV кв. 2007 года
1.4. Уточнить на основе прогнозного анализа авиарынков потребность авиакомпаний России в воздушных судах на долгосрочную, среднесрочную и ближайшую перспективу.	Позволит оценить спрос на отечественные воздушные суда.	Минтранс России, авиакомпании	IV кв. 2007 – I кв. 2008 года
1.5. Определить технические и экономические возможности для производства новых типов российских воздушных судов и насыщения ими отечественного рынка по годам на период вплоть до 2015 года, а также – типы ВС, произвести которые авиационным в ближайшие годы не в состоянии. Результаты довести до сведения всех авиакомпаний и аэропортов, а также авиационной общественности.	Позволит оценить научно-технический потенциал отечественного авиапрома.	Роспром, ОАК	IV кв. 2007 – II кв. 2008 года



1	2	3	4
1.6. Определить баланс возможностей отечественных производителей и потребностей авиакомпаний в воздушных судах на ближайшую, средне- и долгосрочную перспективу на основе сопоставления данных Рострома (п. 1.5) и Минтранса (п. 1.4).	Позволит оптимизировать стратегию развития авиапрома и авиакомпаний.	Минтранс России, Роспром, при участии КАО	III – IV кв. 2008 года
1.7. Определить величину консолидированного заказа на производство новых российских ВС по типам и годам на период до 2015 года.	Позволит оптимизировать стратегию развития авиапрома и авиакомпаний.	Минтранс России, авиакомпании, Минфин России, Минэкономразвития России, Роспром	IV кв. 2008 – I кв. 2009 года
1.8. Решить вопрос о дополнительном финансировании работ для ускорения создания отечественных воздушных судов нового поколения и системы поддержания их летной годности.	Сохранение научно-технического потенциала и рабочих мест авиапрома и авиапредприятий.	Правительство РФ, Минфин России, Минэкономразвития России, Роспром, Минтранс России	III – IV кв. 2007 года
1.9. Разработать стандарты послепродажного обслуживания отечественных воздушных судов, привести технологию и техническую документацию в соответствие с данными стандартами.	Обеспечение прозрачности отношений между производителями и эксплуатантами. Сохранение системы АРЗ и развитие центров ТОиР в соответствии с международной практикой.	Правительство РФ, Роспром, Минтранс России	2007 – 2008 годы
1.10. Перейти к практике эксплуатации воздушных судов не по показателю «ресурса», назначенному производителем, а «по состоянию воздушных судов», как это давно принято в мировой практике с одновременным решением вопроса об обеспечении строительства ангаров в центрах ТОиР авиапредприятий.	Повышение уровня безопасности полетов, экономия ресурсов авиакомпаний.	Роспром, Минфин России, Минтранс России, авиакомпании	2007 – 2008 годы
1.11. Создать независимую от производителей лизинговую компанию, представляющую интересы государства при производстве новых типов воздушных судов и последующей передаче их в лизинг авиакомпаниям.	Обеспечение государственного контроля за выделяемыми финансовыми ресурсами. Создание благоприятных условий для авиакомпаний.	Правительство РФ, Минэкономразвития России, Минфин России, Минтранс России, Роспром	III кв. 2007 – I кв. 2008 года
1.12. Совершенствовать систему лизинга и кредитования авиакомпаний со стороны государства путем снижения лизинговых и кредитных ставок, расширения области кредитования за счет включения в нее расходов на поддержание летной годности и т.п.	Увеличение заказов новых воздушных судов, расширение возможностей авиакомпаний.	Правительство РФ, Минфин России, Минэкономразвития России, Роспром, Минтранс России	Немедленно



1	2	3	4
1.13. Внести изменения и дополнение в Постановление Правительства РФ от 26 июня 2002 г. N 466 «О порядке возмещения российским авиакомпаниям части затрат на уплату лизинговых платежей за воздушные суда российского производства, получаемые ими от российских лизинговых компаний по договорам лизинга, а также части затрат на уплату процентов по кредитам, полученным в 2002 – 2005 годах в российских кредитных организациях на приобретение российских воздушных судов».	В целях однозначной трактовки этого документа всеми государственными органами и эксплуатантами. Позволит: – распространить компенсации по лизинговым платежам на приобретаемые двигатели, бортовое и наземное оборудование, техническое сопровождение воздушных судов и др.; – упростить правила расчета компенсаций и увеличить их размеры	Правительство РФ, Минтранс России, Роспром, Минфин России, Минэкономразвития России	III – IV кв. 2007 года
1.14. Модернизировать систему прямых контактов авиапрома и эксплуатантов, в первую очередь, практику сбора и анализа информации о состоянии воздушных судов и летных происшествиях с целью дальнейшей доработки воздушных судов и повышения их надежности.	Повышение безопасности полетов и качества воздушных судов.	Роспром, ОАК, Минтранс России, авиакомпания	III – IV кв. 2007 года
1.15. Координировать действия всех участников научно-производственного цикла в целях возрождения российского гражданского самолетостроения, продолжить практику рассмотрения этих вопросов на заседаниях КАО.	Сокращение сроков создания новых воздушных судов, экономия ресурсов, обеспечение гражданского контроля.	Правительство РФ, Роспром, ОАК, Минтранс России, авиакомпания, КАО	Постоянно
1.16. Сделать финансовые отношения между государством и субъектами авиационного бизнеса более привлекательными и прозрачными. Создать условия для осуществления гражданского контроля за этим процессом со стороны авиационной общественности.	Совершенствование рыночной среды, сохранность и эффективное использование государственных средств.	Правительство РФ, Гос. Дума, Совет Федерации ФС РФ, Генпрокуратура РФ, Роспром, Минтранс России, КАО	Немедленно
2. В области поддержания лётной годности действующего и перспективного парка воздушных судов:			
2.1. Разработать и реализовать Федеральную целевую программу технической поддержки действующего парка отечественных воздушных судов, в том числе эксплуатирующихся за рубежом.	Сохранение и развитие потенциала Роспрома, авиакомпаний, центров ТОиР.	Правительство РФ, Минэкономразвития России, Минфин России, Роспром, ОАК, Минтранс России	2007 – 2008 годы
2.2. Предусмотреть финансирование ФЦП (п. 2.1) за счет средств госбюджета.	Повышение конкурентоспособности российских воздушных судов, снижение авиационных тарифов, повышение платежеспособного спроса на авиаперевозки.	Правительство РФ, Минфин России, Роспром, Минтранс России	IV кв. 2007 – I кв. 2008 года



1	2	3	4
2.3. Осуществить за счет средств госбюджета меры финансовой, технической и технологической поддержки авиакомпаний, эксплуатирующих новые типы отечественных воздушных судов.	Повышение конкурентоспособности российских воздушных судов, снижение авиационных тарифов, повышение платежеспособного спроса на авиаперевозки.	Правительство РФ, Минфин России, Минтранс России, Роспром	Немедленно
2.4. Изложить официальную позицию по поводу заявления Минтранса России о списании до 2012 года всех самолетов Ту-154.	Стабилизация обстановки в ОАК и авиапредприятиях.	Роспром	Немедленно
2.5. Положительно решить вопрос о продлении ресурса самолета Ту-134.	Снижение убытков авиакомпаний.	Роспром	II – III кв. 2007 года
2.6. Обязать Роспром своевременно решать вопросы продления ресурсов авиационной техники, находящейся на этапе вывода из эксплуатации.	Снижение убытков авиакомпаний.	Правительство РФ, Минтранс России	Немедленно
3. В области эксплуатируемого парка воздушных судов зарубежного производства:			
3.1. Решить в Правительстве РФ вопрос о смягчении таможенной политики в отношении новых воздушных судов зарубежного производства (а также запчастей и комплектующих к ним), которым отечественный авиапром не в состоянии предоставить равноценной замены в ближайшие годы.	Необходимыми условиями этого должно являться приобретение новых (не бывших в эксплуатации) зарубежных воздушных судов и участие авиакомпаний в приобретении новых типов отечественной авиатехники.	Гос. Дума, Совет Федерации ФС РФ, Правительство РФ, ФТС России, Минтранс России	В течение 2007 года
3.2. Упростить процедуры таможенного оформления закупаемых за рубежом запчастей и комплектующих изделий к эксплуатируемому в России парку воздушных судов зарубежного производства, а также импортного оборудования, предназначенного к установке на отечественные ВС.	Обеспечение оперативности поставок запчастей из любой точки мира, как это принято в международной практике. Минимизация убытков авиакомпаний, связанных с процедурами таможенного оформления и простоями воздушных судов. Повышение уровня сервиса для авиапассажиров.	ФТС России, Минтранс России	Немедленно
4. В области государственного регулирования деятельности гражданской авиации и политики государства в данной сфере			
4.1. Определить единый уполномоченный государственный орган в сфере гражданской авиации.	Выполнение требований ИКАО.	Президент РФ, Правительство РФ	Немедленно



1	2	3	4
4.2. Восстановить независимый государственный полномочный орган по надзору за безопасностью полетов.	Выполнение требований ИКАО.	Президент РФ, Правительство РФ	Немедленно
4.3. Завершить перераспределение основных функций государственного регулирования между департаментом Минтранса России, Росавиацией и Ространснадзором. Соответствующее перераспределение провести и на региональном уровне.	Повышение управляемости гражданской авиацией, повышение ответственности органов власти за состояние дел.	Правительство РФ, Минтранс России, КАО	II – III кв. 2007 года
4.4. Установить в нормативных документах и реализовать преференции для авиапредприятий, заказывающих и эксплуатирующих новую отечественную авиатехнику.	Предусмотреть преимущественное право на получение лицензий на авиалинии, освобождение от налога на имущество на срок лизинга и др.	ФНС России, Минфин России, Минэкономразвития России, Минтранс России	IV кв. 2007 – I кв. 2008 года
4.5. Реформировать систему подготовки управленческих и легитимно-технических кадров для гражданской авиации, предусмотреть существенное увеличение государственной поддержки учебных заведений.	Повышение конкурентоспособности отечественной гражданской авиации. Создание мобилизационного резерва для Минобороны России.	Минобрнауки России, Минфин России, Минобороны России, Минтранс России	В течение 2007 года
4.6. Провести совершенствование федеральной и ведомственной нормативно-правовой базы, регламентирующей деятельность производителей и авиапредприятий в области создания и эксплуатации новой авиатехники.	Позволит интегрировать и признать российские документы в международных организациях ГА (ИКАО, ИАТА, ЕСАС и др.)	Правительство РФ, Гос. Дума, Совет Федерации, ФС РФ, Минтранс России, Роспром, Минюст России, КАО	2007 – 2008 годы
4.7. Исключить из Таможенных правил термин «двойное назначение» для гражданских воздушных судов.	Повышение конкурентоспособности отечественной авиатехники.	Правительство РФ, ФТС России, Минобороны России	III – IV кв. 2007 года
4.8. Возложить на производителей полную ответственность за конструктивные и производственные дефекты воздушных судов и их компонентов.	Повышение ответственности производителей за качество выпускаемой продукции. Снижение убытков авиакомпаний.	Правительство РФ, Минюст России, Генпрокуратура РФ	Немедленно
5. В области формирования позитивного общественного мнения о гражданской авиации России:			
5.1. Объединить усилия органов государственного регулирования гражданской авиации, авиапромышленности, эксплуатантов авиационной техники, авиационной общественности и СМИ для воссоздания позитивного имиджа гражданской авиации России и отечественных воздушных судов.	Практиковать: • информационное партнерство сторон, в первую очередь, по примерам положительного отечественного и зарубежного опыта эксплуатации российской	Минтранс России, Роспром, КАО, СМИ	Постоянно



1	2	3	4
---	---	---	---

авиатехники; • «круглые столы», пресс-конференции и другие формы коммуникаций.

5.2. Представителям органов государственного регулирования гражданской авиации, членам КАО при работе со СМИ подходить к публикациям и устным выступлениям на авиационную тематику более взвешенно и ответственно.

Привлекать экспертов из числа профессионалов в области создания, производства, эксплуатации авиационной техники, расследования авиационных происшествий и представителей авиационной общечественности.

Председатель заседания

Сопредседатель КАО, Президент Фонда развития инфраструктуры воздушного транспорта «Партнер гражданской авиации», Заслуженный пилот СССР


Смирнов О.М.

Сопредседатели КАО:

Президент Общественной организации «Международная ассоциация руководителей авиапредприятий», Почетный работник транспорта России


Ивановский Н.Н.

Президент Некоммерческой организации «Ассоциация агентств воздушного транспорта», Заслуженный работник транспорта РФ

Бородина Э.Н.

Президент Некоммерческой организации «Ассоциация «Аэропорт» гражданской авиации», Заслуженный строитель РФ

Иванов В.Н.

Председатель Генерального Совета Межрегиональной общественной организации содействия защите прав граждан «Гражданский контроль»

Кёстер П.В.

Исполнительный директор Некоммерческого партнерства «Ассоциация «Авиаремонт» авиаремонтных заводов гражданской авиации РФ»

Тимошкин В.Е.

Генеральный директор Объединения работодателей «Ассоциация аэронавигационного обслуживания»

Шабает Н.А.

Программа разработана на основе предложений участников заседания и экспертов КАО, форума на портале AVIA.RU

Исполнитель: Р.Р. Сулейманов, МАРП
(383) 222 47 77, 222 18 82; e-mail: marpat-info@yandex.ru



СОГЛАШЕНИЕ О СОЗДАНИИ «КОЛЛЕГИИ АВИАЦИОННОЙ ОБЩЕСТВЕННОСТИ (КАО)»

Выражая серьезную озабоченность состоянием дел в отечественной гражданской авиации,

- осозная необходимость гармонизации интересов общества, авиационного бизнеса и государства,
- содействуя эффективному и безопасному функционированию гражданской авиации,
- стремясь к консолидации усилий общественности на решении назревших авиационных проблем и удовлетворении потребностей экономики и граждан,
- принимая во внимание актуальность воссоздания позитивного имиджа отечественной гражданской авиации внутри страны и за рубежом,
- способствуя развитию гражданского общества в России,
- руководствуясь Конституцией Российской Федерации, нормами международного и российского права, уставными документами организаций, подписавших настоящее Соглашение,
- в целях усиления общественного влияния на принимаемые органами власти решения и гражданского контроля их деятельности, исходя из интересов гражданской авиации, экономики и граждан,

СТОРОНЫ ПРИШЛИ К СОГЛАШЕНИЮ О НИЖЕСЛЕДУЮЩЕМ:

1. Создать «Коллегию авиационной общественности (КАО)» в качестве консолидирующего представительного органа, призванного обобщать и выражать общественное мнение о деятельности гражданской авиации России и содействовать ее эффективному и безопасному функционированию.
2. Определить, что Коллегия не является юридическим лицом и возглавляется сопредседателями из числа руководителей общественных и некоммерческих организаций, создавших Коллегию.
3. Утвердить «Миссию, цели, принципы, механизмы и перспективы Коллегии авиационной общественности (КАО)».
4. Установить, что тематика, состав участников и сроки проведения заседаний Коллегии определяются ее сопредседателями на основе предложений авиационной общественности.
5. Провести первое заседание Коллегии по проблемам безопасности полетов в гражданской авиации России. Сроки и место заседания определить в рабочем порядке. Пригласить на заседание руководство Правительства и Минтранса России, ФАНС, ФАВТ, ФСНСТ, Росимущества, Роспотребнадзора, МАК, авиапредприятий и организаций, научных и учебных учреждений, отраслевых ассоциаций и профсоюзов, представителей СМИ и других заинтересованных лиц.
6. Настоящее Соглашение вступает в силу с даты его подписания и открыто для присоединения всех заинтересованных сторон.

Президент Некоммерческой организации
«Ассоциация агентств воздушного транспорта»



Бородина Э.Н.

Президент Некоммерческой организации
«Ассоциация «Аэропорт» гражданской авиации»



Иванов В.Н.

Президент Общественной организации
«Международная ассоциация руководителей авиапредприятий»



Ивановский Н.Н.

Председатель Генерального Совета Межрегиональной общественной организации содействия защите прав граждан «Гражданский контроль»



Кёстер П.В.

Президент Фонда развития инфраструктуры воздушного транспорта
«Партнер гражданской авиации»



Смирнов О.М.

Исполнительный директор Некоммерческого партнерства «Ассоциация ремонтных предприятий воздушного транспорта России «Авиаремонт»



Тимошкин В.Е.

Генеральный директор Объединения работодателей
«Ассоциация аэронавигационного обслуживания»



Шабает Н.А.



МИССИЯ, ЦЕЛИ, ПРИНЦИПЫ, МЕХАНИЗМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ КОЛЛЕГИИ АВИАЦИОННОЙ ОБЩЕСТВЕННОСТИ (КАО)

МИССИЯ:

- Гармонизация интересов общества, авиационного бизнеса и государства.
- Содействие эффективному и безопасному функционированию гражданской авиации.
- Воссоздание позитивного имиджа отечественной гражданской авиации внутри страны и за рубежом.
- Содействие развитию гражданского общества в России.

ЦЕЛИ:

- Обобщать и выражать общественное мнение о деятельности гражданской авиации страны.
- Усилить общественное влияние на принимаемые органами власти решения и гражданский контроль их деятельности в интересах отечественной гражданской авиации, экономики и граждан страны.
- Консолидировать потенциал и усилия представителей авиационной общественности, авиационного бизнеса и потребителей услуг гражданской авиации.

ПРИНЦИПЫ:

- Невмешательство в политическую жизнь государства.
- Опора на опыт, конституционные права граждан, международное и российское законодательство.
- Оптимальное использование организационного, интеллектуального и финансового потенциала сторон.
- Демократизм.
- Солидарность.
- Саморегулирование.
- Конструктивное взаимодействие.
- Равноправное партнерство.
- Скоординированность действий.
- Публичность деятельности.
- Профессиональный подход.
- Этика коммуникаций.
- Открытость для присоединения к Соглашению о создании КАО.

МЕХАНИЗМЫ:

- КАО является неформальным (без образования юридического лица) представительным органом авиационной общественности и потребителей услуг гражданской авиации.
- КАО возглавляется равноправными сопредседателями из числа глав организаций, создавших коллегию.
- Присоединившиеся к Соглашению о создании КАО становятся членами коллегии на основании решения ее сопредседателей, принимаемых большинством голосов.
- Заседания КАО проводятся, как правило, один раз в квартал за счет привлеченных средств заинтересованных сторон.
- Подготовка предварительных и итоговых материалов КАО осуществляется сторонами, ответственными за проведение заседания.
- Состав КАО заранее не формализуется, а определяется темой заседания.
- Решения КАО принимаются большинством голосов участников заседания и подписываются сопредседателями коллегии.
- Документация КАО ведется аппаратами организаций, создавших коллегию.
- Заседания КАО на первом этапе проводятся в режиме реального времени, а в будущем – и в режиме виртуальных коммуникаций в Интернете.
- Для виртуальных коммуникаций используется «площадка» форума на сайтах организаций, создавших КАО, и других заинтересованных сторон, а в перспективе – на специальном форуме коллегии.
- Заседания КАО по наиболее актуальным проблемам проводятся в телеэфире.
- Информация, поступающая в КАО /к ее создателям и представляющая взаимный интерес, становится достоянием сторон.
- Стороны информируют друг друга о своих текущих и перспективных планах и координируют их с учетом интересов КАО.
- Взаимное членство сопредседателей в организациях-партнерах для скоординированности действий.

**ПЕРСПЕКТИВЫ:****Для всех заинтересованных сторон**

- Повышение информированности общества о состоянии и перспективах отечественной гражданской авиации.
- Использование международного опыта эффективного и безопасного функционирования гражданской авиации.
- Наличие уникальной «площадки» для выражения и гармонизации интересов и ресурсов общества, бизнеса и государства.

Для общественности и потребителей услуг гражданской авиации

- Дополнительные возможности фокусирования внимания на любых проблемах гражданской авиации, представляющих общественный интерес, в открытой дискуссии с представителями власти и бизнеса.
- Осуществление гражданского контроля за деятельностью органов власти и бизнеса.

Для органов власти

- Оптимизация взаимодействия с представителями авиационной общественности и потребителей услуг гражданской авиации через консолидирующий представительный орган.
- Дополнительные возможности для всесторонней оценки настоящего и будущего отечественной гражданской авиации.
- Возможность непосредственного разъяснения принятых решений и возникающих ситуаций, получение профессиональной и общественной оценки своих действий.
- Получение дополнительной информации о состоянии дел на местах.

Для авиационного бизнеса

- Новые возможности для взаимодействия с властью и потребителями услуг гражданской авиации.
- Получение общественной оценки качества предоставляемых бизнесом услуг и состояния авиационного рынка.

Для зарубежных партнеров и заказчиков

- Создание дополнительных условий для ведения совместного авиационного бизнеса в России и за ее пределами в соответствии с международным и российским законодательством, стандартами и нормами.

Для партнеров по созданию и членов КАО

- Создание дополнительных условий для консолидации деятельности общественных и некоммерческих организаций гражданской авиации и потребителей ее услуг.
- Дополнительные возможности для привлечения внимания общества к проблемам гражданской авиации с помощью современных информационных и телевизионных технологий.
- Формирование новых возможностей для взаимодействия с международными организациями авиационного профиля, неправительственными и общественными структурами в интересах отечественной гражданской авиации.

Президент Некоммерческой организации
«Ассоциация агентств воздушного транспорта»

**Бородин Э.Н.**

Президент Некоммерческой организации
«Ассоциация «Аэропорт» гражданской авиации»

**Иванов В.Н.**

Президент Общественной организации
«Международная ассоциация руководителей авиапредприятий»

**Ивановский Н.Н.**

Председатель Генерального Совета Межрегиональной общественной
организации содействия защите прав граждан «Гражданский контроль»

**Кёстер П.В.**

Президент Фонда развития инфраструктуры воздушного транспорта
«Партнер гражданской авиации»

**Смирнов О.М.**

Исполнительный директор Некоммерческого партнерства «Ассоциация
ремонтных предприятий воздушного транспорта России «Авиаремонт»

**Тимошкин В.Е.**

Генеральный директор Объединения работодателей
«Ассоциация аэронавигационного обслуживания»

**Шабает Н.А.**



СОГЛАСОВАНО:
29.03.2007 г., г. Москва

РЕГЛАМЕНТ «КОЛЛЕГИИ АВИАЦИОННОЙ ОБЩЕСТВЕННОСТИ (КАО)»

1. ФОРМИРОВАНИЕ ТЕМАТИКИ ЗАСЕДАНИЙ

1.1. Тематика заседаний определяется Сопредседателями КАО:

- на основе предложений авиационной общественности;
- исходя из общественного резонанса на события и состояния дел в сфере гражданской авиации;
- с учетом тематики конференций/семинаров, запланированных некоммерческими и общественными организациями.

1.2. Приоритетными для рассмотрения являются проблемы:

- влияющие на безопасное и эффективное функционирование гражданской авиации в целом;
- затрагивающие интересы граждан, бизнеса и экономики страны;
- решение которых находится за пределами компетенции предприятий и организаций гражданской авиации;
- негативно влияющие на имидж отечественной гражданской авиации внутри страны и за рубежом.

2. ПОДГОТОВКА ЗАСЕДАНИЯ

2.1. Подготовка к проведению заседания

2.1.1. Председателем очередного заседания избирается один из Сопредседателей КАО.

В функции Председателя заседания входит формирование рабочей группы и подготовка материалов, определение сроков и места заседания, состава участников заседания, информирование о заседании, его организационно-техническое обеспечение.

На период подготовки и проведения заседания его Председатель наделяется правом подписания необходимых документов.

2.1.2. Формирование рабочей группы.

Рабочая группа формируется из экспертов организаций, создавших КАО, и других заинтересованных организаций.

Предложения по составу рабочей группы представляются Сопредседателями КАО и руководителями других заинтересованных организаций.

2.1.3. Сроки и место заседания определяются Сопредседателями КАО на основе предложений Председателя заседания с учетом мнения других заинтересованных организаций.

2.1.4. Состав участников заседания определяется темой заседания, на основе поступивших заявок и согласовывается с Сопредседателями КАО.

2.1.5. Информация о тематике, сроках и месте проведения заседания заблаговременно размещается в электронных и печатных СМИ силами пресс-секретарей организаций-создателей КАО.

2.1.6. Организационно-техническое обеспечение осуществляется за счет средств заинтересованных сторон.

Бюджет заседания утверждается Сопредседателями КАО на основе предложений Председателя заседания. В бюджете предусматриваются расходы на видеозапись заседания и итоговые видеоматериалы.

2.2. Подготовка материалов заседания

2.2.1. Локальный анализ проблематики заседания экспертами создателей КАО и других заинтересованных организаций; представление экспертных заключений Председателю заседания.

2.2.2. Сводный анализ проблематики заседания с привлечением вышеуказанных и других экспертов; подготовка предложений для рассмотрения на заседании.

2.2.3. Рассмотрение предложений Сопредседателями КАО и вынесение их на обсуждение авиационной общественности (публикация в электронных и других СМИ, размещение на форуме в сети Интернет).

2.2.4. Доработка предложений с учетом мнения авиационной общественности.

2.2.5. Рассылка аналитических материалов и предложений участникам заседания.

3. ПРОВЕДЕНИЕ ЗАСЕДАНИЙ

3.1. Сроки

3.1.1. Заседания КАО проводятся, как правило, один раз в квартал.

3.1.2. Возможно совмещение сроков проведения заседаний КАО со сроками мероприятий, запланированных некоммерческими и общественными организациями (по договоренности сторон).



3.2. Процедура ведения

3.2.1. Ведение заседания осуществляется его Председателем. В необходимых случаях Председатель заседания привлекает к ведению заседания Сопредседателей КАО.

3.2.2. В случае проведения совместных заседаний, предусмотренных п. 4.1 и 4.2 Регламента, полномочия ведущего заседания определяются по согласованию сторон.

3.2.3. Регламент заседания в каждом отдельном случае определяется его участниками на основе предложений Председателя заседания.

3.3. Принятие решений

3.3.1. Принятие решений КАО производится на основе консенсуса.

3.3.2. В случае отсутствия Сопредседателя решение принимает уполномоченное Сопредседателем лицо.

3.4. Подведение итогов

3.4.1. По результатам заседания КАО принимаются итоговые документы.

3.4.2. Итоговые документы направляются в органы власти, заинтересованным организациям и гражданам, размещаются в электронных и печатных СМИ.

3.4.3. По итогам заседания КАО проводится пресс-конференция.

4. ИСПОЛНЕНИЕ РЕШЕНИЙ

Решения, принятые в соответствии с п. 3.3 настоящего Регламента, обязательны для исполнения всеми членами КАО.

5. ФОРМЫ РАБОТЫ КАО

5.1. Заседания:

- заседания КАО (включая заседания, транслируемые по телевидению);
- совместные заседания КАО и коллегий Минтранса России, Росавиации, Ространснадзора, Росаэронавигации, Росимущества и др. федеральных органов исполнительной власти (в зависимости от тематики);
- совместные заседания КАО и профильных Комитетов и Комиссий Государственной думы и Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации.

5.2. Совместные мероприятия с общественными и некоммерческими организациями, не входящими в КАО.

5.3. Обращения с запросами и предложениями в органы власти.

5.4. Пресс-конференции.

5.5. Обсуждение актуальных проблем гражданской авиации на форумах в сети Интернет.

5.6. Другие формы работы, возникшие в процессе деятельности КАО.

Президент Некоммерческой организации
«Ассоциация агентств воздушного транспорта»

Президент Некоммерческой организации
«Ассоциация «Аэропорт» гражданской авиации»

Президент Общественной организации
«Международная ассоциация руководителей авиапредприятий»

Председатель Генерального Совета Межрегиональной общественной
организации содействия защите прав граждан «Гражданский контроль»

Президент Фонда развития инфраструктуры воздушного транспорта
«Партнер гражданской авиации»

Исполнительный директор Некоммерческого партнерства «Ассоциация
ремонтных предприятий воздушного транспорта России «Авиаремонт»

Генеральный директор Объединения работодателей
«Ассоциация аэронавигационного обслуживания»


Президент Некоммерческого партнерства
«Национальная ассоциация деловой авиации»



Бородина Э.Н.



Иванов В.Н.



Ивановский Н.Н.



Кёстер П.В.



Смирнов О.М.



Тимошкин В.Е.



Шабает Н.А.



Лебеев В.Н.



ХРОНИКА КОЛЛЕГИИ АВИАЦИОННОЙ ОБЩЕСТВЕННОСТИ (КАО)

2006 год

13 декабря

- Идея «общественной коллегии» предложена вице-президентом, генеральным директором МАРАП Сулеймановым Р.Р. на Общем годовом собрании Клуба «Опыт».

Третья декада декабря

- Подготовка МАРАП первой редакции Соглашения о создании Коллегии авиационной общественности (КАО)*.
- В Клубе «Опыт» Васин И.Ф., Дарымов Ю.П.; Смирнов О.М.; Шапошников Е.И., Аптуков Р.Л.; Сулейманов Р.Р. рассмотрели инициативу и проект Соглашения МАРАП о создании КАО. Решено провести дополнительные консультации сторон.
- * Далее – Соглашение.

2007 год

Первая половина января

- Подготовка МАРАП второй редакции Соглашения с учетом поступивших предложений.
- Президент МАРАП Ивановский Н.Н. направил Соглашение на согласование членам Совета и председателю Ревизионной комиссии Ассоциации.

22 января

- Проект Соглашения и обращение Ивановского Н.Н. в руководящие органы МАРАП размещены на сайте «Для членов Совета МАРАП».

22–31 января

- Идея создания КАО и проект Соглашения поддержаны абсолютным большинством членов руководящих органов МАРАП.

1–16 февраля

- Подготовка МАРАП третьей редакции Соглашения с учетом поступивших предложений.
- Разработка по инициативе Сулейманова Р.Р. проекта документа «Миссия, цели, принципы, механизмы и перспективы КАО».

16 февраля

- Проекты Соглашения и «Миссии...» подписаны Ивановским Н.Н.

19–22 февраля

- Предложения МАРАП о создании КАО, Соглашение и «Миссия...» направлены руководству некоммерческих и общественных организаций: Андрееву В.И., Замотину В.В., Панюкову Б.Е., Васину И.Ф. (Клуб «Опыт»); Бородиной Э.Н. (Ассоциация агентств воздушного транспорта); Иванову В.Н. (Ассоциация «Аэропорт» ГА); Кёстеру П.В. (Межрегиональная общественная организация содействия защите прав граждан «Гражданский контроль»); Кристалю Р.Р., Шапошникову Е.И. (Партнерство «Безопасность полетов»); Мартиросову А.З., Чибирёву Е.Е. (Ассоциация эксплуатантов воздушного транспорта), Смирнову О.М. (Фонд «Партнер гражданской авиации»); Тимошкину В.Е. (Ассоциация «Авиаремонт»); Шабаяеву Н.А. (Ассоциация аэронавигационного обслуживания).

19–26 февраля

- Процедура согласования и подписания Соглашения о создании Коллегии и «Миссии...» руководителями общественных и некоммерческих организаций:

19 февраля

Ассоциация «Аэропорт» ГА – Иванов В.Н.

20 февраля

Ассоциация агентств воздушного транспорта (ААВТ) – Бородина Э.Н.; Межрегиональная общественная организация содействия защите прав граждан «Гражданский контроль» – Кёстер П.В.

21 февраля

Ассоциация аэронавигационного обслуживания (ANSA) – Шабаяев Н.А.

22 февраля

Ассоциация «Авиаремонт» – Тимошкин В.Е.

26 февраля

Фонд «Партнер гражданской авиации» – Смирнов О.М.

23 февраля

- Андреев В.И. сформулировал девиз Коллегии «Влияние через взаимопонимание».

26 февраля

- Рабочие встречи Ивановского Н.Н. и Сулейманова Р.Р. с Шапошниковым Е.И. и Аптуковым Р.Л., Замотиным В.В. и Чибиревым Е.Е. по участию НП «Безопасность полетов» и АЭВТ в создании КАО.

	<ul style="list-style-type: none"> Сопредседатель КАО Ивановский Н.Н. предложил объявить о создаваемой Коллегии на предстоящем 27 февраля 2007 года заседании в Совете Федерации, посвященном проблемам подготовке авиационных специалистов.
27 февраля	<ul style="list-style-type: none"> Сопредседатель КАО Смирнов О.М. объявил о ходе создания Коллегии на совместном совещании Комитетов по обороне и безопасности, по промышленной политике и Экспертного совета по проблемам законодательного обеспечения развития ОПК Совета Федерации Федерального Собрания РФ. На сайте МАРАП открыта новая рубрика – «Коллегия авиационной общественности».
28 февраля	<ul style="list-style-type: none"> В адрес сопредседателей направлено предложение МАРАП об открытии на сайтах организаций-создателей КАО рубрик Коллегии. Пресс-релиз «Создается Коллегия авиационной общественности», Соглашение о создании Коллегии и «Миссия...» опубликованы на порталах AVIA.RU и AVIAPORT.RU, на сайте МАРАП.
1 марта	<ul style="list-style-type: none"> Пресс-релиз «Создается Коллегия авиационной общественности» направлен в Минтранс России, Росавиацию, Ространснадзор, Росаэронавигацию, отраслевым общественным и некоммерческим организациям.
2 марта	<ul style="list-style-type: none"> Партнерство «Безопасность полетов» письменно уведомило руководство МАРАП о готовности сотрудничать с КАО в качестве «наблюдателей».
Первая – вторая декада марта	<ul style="list-style-type: none"> Подготовка к организационному заседанию Коллегии. Разработка МАРАП (по инициативе сопредседателя КАО Иванковского Н.Н.) проектов Регламента Коллегии и Плана заседаний на 2007 год и их согласование с сопредседателями КАО. Разработка МАРАП материалов первого тематического заседания и пресс-конференции Коллегии по вопросу «Отечественный парк воздушных судов (самолеты): состояние и перспективы» (тема предложена Шапошниковым Е.И.).
29 марта	<ul style="list-style-type: none"> Организационное заседание Коллегии (Зал Госкорпорации по ОрВД): <ul style="list-style-type: none"> – утверждены Регламент Коллегии и План заседаний на 2007 год; – определена дата заседания Коллегии по вопросу «Отечественный парк воздушных судов (самолеты): состояние и перспективы» (17.04.2007 г.) и избран его председатель (сопредседатель КАО Смирнов О.М.). – рассмотрено и удовлетворено заявление Национальной ассоциации деловой авиации (НАДА) о присоединении к КАО.
30 марта – 3 апреля	<ul style="list-style-type: none"> Подготовка МАРАП и согласование с сопредседателями КАО пресс-релиза об итогах организационного заседания Коллегии. Пресс-релиз «Коллегия авиационной общественности приступила к работе» опубликован на порталах AVIA.RU и AVIAPORT.RU, на сайте МАРАП, направлен отраслевым общественным и некоммерческим организациям.
30 марта – 16 апреля	<ul style="list-style-type: none"> Подготовка к заседанию Коллегии на тему «Отечественный парк воздушных судов (самолеты): состояние и перспективы». Проведение (по инициативе МАРАП) форума по теме заседания на портале AVIA.RU.
17 апреля	<ul style="list-style-type: none"> Заседание Коллегии по вопросу «Отечественный парк воздушных судов (самолеты): состояние и перспективы» (Зал Госкорпорации по ОрВД). Удовлетворено заявление Авиационного научно-технического информационного центра «Полет» (АНТИЦ «Полет») о присоединении к КАО. Видеосъемка заседания Коллегии Новосибирской Студией «Репортер» (партнер МАРАП).
18–25 апреля	<ul style="list-style-type: none"> Подготовка МАРАП и согласование с председателем заседания пресс-релиза о заседании Коллегии 17.04.2007 г.
25 апреля	<ul style="list-style-type: none"> Пресс-релиз «Мы не можем и не должны быть сторонними наблюдателями того, что происходит в отечественном гражданском авиастроении!» опубликован на порталах AVIA.RU и AVIAPORT.RU, на сайте МАРАП и направлен отраслевым общественным и некоммерческим организациям.

18 апреля – 5 мая	<ul style="list-style-type: none"> Подготовка Студией «Репортер» видеосюжета о заседании КАО.
18–28 апреля	<ul style="list-style-type: none"> Подготовка МАРАП первой редакции Решения Коллегии от 17.04.2007 г. на основе предложений участников заседания и экспертов КАО, а также форума на портале AVIA.RU.
28 апреля	<ul style="list-style-type: none"> Проект Решения Коллегии (первая редакция) направлен на согласование председателю заседания.
Первая декада мая	<ul style="list-style-type: none"> Согласование проекта Решения Коллегии от 17.04.2007 г. (первая редакция) с сопредседателями и экспертами КАО.
Вторая декада мая	<ul style="list-style-type: none"> Подготовка МАРАП второй редакции проекта Решения Коллегии с учетом поступивших замечаний и предложений. Разработка по инициативе Сулейманова Р.Р. «Программы первоочередных мер поддержки производителей и эксплуатантов российских воздушных судов». Согласование и подписание сопредседателями КАО Решения Коллегии от 17.04.2007 г. (вторая редакция) и Программы первоочередных мер.
17 мая	<ul style="list-style-type: none"> Итоговые документы заседания КАО (Решение Коллегии от 17.04.2007 г. и Программа первоочередных мер), вместе с подготовленными МАРАП списком рассылки в федеральные органы государственной власти и текстами сопроводительных писем направлены на подпись председателю заседания.
21 мая	<ul style="list-style-type: none"> Итоговые документы заседания Коллегии, подписанные сопредседателями КАО, направлены председателем заседания в федеральные органы государственной власти: <ul style="list-style-type: none"> Председателю Правительства РФ Фрадкову М.Е. Руководителю Администрации Президента РФ Собянину С.С. Секретарю Совета Безопасности РФ Иванову И.С. Председателю Совета Федерации Федерального Собрания РФ Миронову С.М. Председателю Государственной Думы Федерального Собрания РФ Грызлову Б.В. Председателю Счетной Палаты РФ Степашину С.В. Генеральному прокурору РФ Чайке Ю.Я. Министру обороны РФ Сердюкову А.Э. Министру иностранных дел РФ Лаврову С.В. Председателю Межгосударственного авиационного комитета Анодиной Т.Г. Министру транспорта РФ Левитину И.Е. Руководителю Росаэронавигации Нерадько А.В. Руководителю Росавиации Бачурину Е.В. Руководителю Ространснадзора Курзенкову Г.К.
21 мая – 1 июня	<ul style="list-style-type: none"> Рассылка и публикация Решения Коллегии от 17.04.2007 г. и Программы первоочередных мер:
21 мая	<ul style="list-style-type: none"> – сопредседателям и экспертам КАО, отраслевым общественным и некоммерческим организациям, в электронные СМИ (AVIA.RU);
22 мая	<ul style="list-style-type: none"> – руководству отраслевых профсоюзов в ходе рабочей встречи по ОТС в ГА РФ на 2007–2009 гг. с одновременным предложением о сотрудничестве с КАО;
22–25 мая	<ul style="list-style-type: none"> – членам Совета МАРАП; – в газету «Воздушный транспорт»;
25 мая – 1 июня	<ul style="list-style-type: none"> – всем членам / участникам МАРАП;
29 мая	<ul style="list-style-type: none"> – в Информационный бюллетень «Авиационный рынок» Итоговые документы заседания КАО 17.04.2007 г. опубликованы: <ul style="list-style-type: none"> – на портале AVIA.RU; – показ видеосюжета о заседании КАО по Новосибирскому ТВ. – в газете «Воздушный транспорт»; – в журнале «Гражданская авиация», № 5.
25 мая	<ul style="list-style-type: none"> Видеосюжет о заседании КАО показан на собрании Западно-Сибирского РО МАРАП.
2 и 4 июня	<ul style="list-style-type: none"> Получен официальный ответ Счетной Палаты РФ от 18.06.2007 г., в котором отмечается, что позиции Палаты и Коллегии по ряду вопросов во многом совпадают. Запрошено согласие на использование материалов КАО при подготовке аналитической записки Счетной палаты «Оценка ускоренного развития высокотехнологических отраслей РФ, исходя из задач, определенных посланиями Президента Российской Федерации Федеральному Собранию РФ, и обеспечения экономической безопасности государства».
13 июня	
июнь	
14 июня	
18 июня	

ЧЕТВЕРТЫЙ ОТКРЫТЫЙ НАЦИОНАЛЬНЫЙ КОНКУРС «РУКОВОДИТЕЛЬ ГОДА ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ РОССИИ»



ОТКРЫТЫЙ НАЦИОНАЛЬНЫЙ КОНКУРС «РУКОВОДИТЕЛЬ ГОДА ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ РОССИИ» ПРОВОДИТСЯ ПОД ДЕВИЗОМ «ПЕРВЫЙ СРЕДИ РАВНЫХ!» МЕЖДУ РУКОВОДИТЕЛЯМИ АВИАПРЕДПРИЯТИЙ – ЧЛЕНАМИ МАРАП.

ЦЕЛИ КОНКУРСА:

- выявление лидеров – руководителей авиапредприятий;
- распространение прогрессивного опыта управления авиапредприятиями;
- совершенствование этики деловых отношений;
- повышение авторитета и влияния ассоциации.

УНИКАЛЬНОСТЬ КОНКУРСА:

- лидеры выявляются среди руководителей, а не авиапредприятий;
- лауреаты определяются их коллегами – руководителями;
- соревнуются директора авиапредприятий различных видов деятельности;
- равенство условий обеспечивается: наличием соответствующих номинаций с учетом стажа в должности первого лица, нивелировкой влияния объемов производства на результаты конкурса;
- итоги основываются на сочетании самооценки и взаимной оценки деловых и личных качеств соискателей;
- итоги подсчитываются Наблюдательным советом и утверждаются собранием МАРАП.

СОИСКАТЕЛИ ПРИЗА МАРАП

НОМИНАЦИЯ «ДЕБЮТАНТ ДИРЕКТОРСКОГО КОРПУСА ГА РОССИИ»



БАЛАШОВ ВЛАДИМИР АЛЕКСАНДРОВИЧ (р. 1956)
Генеральный директор ОАО «Татарское АВС»
(с 2002 г.).

Предыдущая должность: генеральный директор
ГП «Йошкар-Олинский ОАО».



БАРБАШИН СТАНИСЛАВ ЕВГЕНЬЕВИЧ (р. 1956)
Генеральный директор ОАО «Авиакомпания
«Таймыр» (с 2004 г.).

Предыдущая должность: заместитель начальника Управления
обеспечения логистики ОАО «ГМК «Норильский никель».



ДМИТРИЕВ АНДРЕЙ ДМИТРИЕВИЧ (р. 1957)
Директор АНО «Красноярский межрегиональный
центр авиационной сертификации» (с 2004 г.).

Предыдущая должность: заместитель директора ОАО «Завод
N 67 ГА».



ЧЕРТЕНКОВ АЛЕКСЕЙ НИКОЛАЕВИЧ (р. 1970)
Генеральный директор ОАО «Аэропорт Толмачево»
(с 2003 г.).

Предыдущая должность: заместитель генерального директора
ОАО «Аэропорт Толмачево» по экономике и финансам.

НОМИНАЦИЯ «ГВАРДИЯ ДИРЕКТОРСКОГО КОРПУСА ГА РОССИИ»



ОСТРОВСКИЙ ЕВГЕНИЙ АЛЕКСАНДРОВИЧ (р. 1960)
Генеральный директор ООО «Торговый дом
«Топливное обеспечение аэропортов» (с 2002 г.).

Предыдущая должность: генеральный директор ООО «Эквити-
2000». Кандидат экономических наук. Награжден медалью «За
строительство БАМа», имеет благодарность Президента РФ.



ШАРИПОВ ВИЛЬ АСХАТОВИЧ (р. 1947)
Генеральный директор ФГУП «Магнитогорское
авиапредприятие» (с 1997 г.).

Предыдущая должность: коммерческий директор ФГУП
«Авиакомпания «Башкирские авиалинии».
Награжден медалями «За трудовую доблесть», «Ветеран тру-
да», нагрудным знаком «Отличник воздушного транспорта».



ШПАГИН ОЛЕГ ГЕННАДЬЕВИЧ (р. 1971)
Директор ЗАО «Алыкель» (с 2004 г.).

Предыдущая должность: генеральный директор
ОАО «Авиакомпания «Таймыр».

НОМИНАЦИЯ «СТАРЕЙШИНА ДИРЕКТОРСКОГО КОРПУСА ГА РОССИИ»



АМАХАНОВ ДЖАГИЛ АЗИЗ-ОГЛЫ (р. 1936)
Директор Регионального агентства ООО
«Главагентство-Сервис» в г. Магадане (с 1998 г.).

Предыдущая должность: генеральный директор ГУП «Мага-
данское ЦАВС».



ЛАРИОНОВ СЕРГЕЙ АЛЕКСАНДРОВИЧ (р. 1964)
Генеральный директор ГУП «Дирекция аэропортов Республики Саха (Якутия)» (с 2006 г.).

Предыдущая должность: директор ГУП «Аэропорт Усть-Мая». Депутат Усть-Майского Улусного (районного) Собрания. Награжден Почетной грамотой Правительства Республики Саха (Якутия).



ТВЕРДОХЛЕБ АЛЕКСЕЙ ИВАНОВИЧ (р. 1950)
Генеральный директор ФГУ «Петропавловск-Камчатское АП» (с 1993 г.).

Предыдущая должность: начальник аэропорта «Петропавловск-Камчатский». Награжден орденом «Знак Почета», медалями, нагрудным знаком «Отличник воздушного транспорта».



ТЕГЗА СТЕПАН СТЕПАНОВИЧ (р. 1955)
Директор ЗАО «Авиакомпания «Стрежевские авиалинии» (с 1997 г.).

Предыдущая должность: командир летного отряда Стрежевского ГАП.

НОМИНАЦИЯ «ЗА ВЕРНОСТЬ ПРЕДПРИЯТИЮ»



БАХМЕТЬЕВ АЛЕКСАНДР МИХАЙЛОВИЧ (р. 1953)
Генеральный директор ФГУП «Авиапредприятие Черемшанка» (с 2005 г.).

Предыдущая должность: директор ГУП «Аэропорт Черемшанка» – ДП ГУП «Авиакомпания «Енисейский меридиан». «Почетный полярник России». Награжден нагрудным знаком «Отличник воздушного транспорта».



КРУГЛОВ СЕРГЕЙ ФЕДОРОВИЧ (р. 1952)
Генеральный директор ОАО «Омский аэропорт» (с 1989 г.).

Предыдущая должность: командир летного отряда Омского ОАО. «Заслуженный работник транспорта РФ». Награжден нагрудными знаками «Отличник воздушного транспорта», «За безаварийный налет часов».



НИКОЛАЕВ ВЛАДИМИР СЕРГЕЕВИЧ (р. 1953)
Директор ООО НТЦ «МИДИС» (с 1995 г.).

Предыдущая должность: доцент Мордовского государственного университета. Кандидат физико-математических наук, доцент.

НОМИНАЦИЯ «ПОБЕДИВШЕМУ ВРЕМЯ»



БАБАСКИН ВАСИЛИЙ ВИКТОРОВИЧ (р. 1949)
Генеральный директор ФГУП «Кавминводиавиа» (с 1995 г.).

Предыдущая должность: начальник Минералводского ПО ГА. «Заслуженный пилот РФ». Кандидат технических наук, доцент. Лауреат Государственной премии РФ в области науки и техники. Лауреат Премии «ИКАР» «За личный вклад в развитие гражданской авиации». Награжден орденами «Дружба народов», «За заслуги перед Отечеством» IV степени, Петра Великого I степени, медалями, нагрудным знаком «Отличник Аэрофлота».



КОЗЛОВСКИЙ ВЛАДИМИР БОРИСОВИЧ (р. 1949)
Генеральный директор ОАО НПК «ПАНХ» (с 1987 г.).

Предыдущая должность: командир летного отряда 2-го Краснодарского ОАО. «Почетный работник транспорта России». Доктор технических наук. Академик и профессор Академии проблем безопасности, обороны и правопорядка. Летчик-испытатель 1-го класса. Награжден медалью «За выдающийся вклад в развитие Кубани» III степени, нагрудными знаками «Отличник Аэрофлота», «За жертвенное служение».



ОСТРОВСКАЯ ГАЛИНА ТИМОФЕЕВНА (р. 19 февраля)
Генеральный директор ЗАО Дальневосточное Авиационное Агентство «Спектр Авиа Сервис» (с 1987 г.).

Предыдущая должность: заместитель начальника ЦАВС ДВУ ГА. «Заслуженный работник транспорта РФ». Награждена медалью «Ветеран труда», нагрудным знаком «Отличник воздушного транспорта».



ПОРТНИКОВ БОРИС АЛЕКСАНДРОВИЧ (р. 1944)
Генеральный директор ФГУП «Оренбургские авиалинии» (с 1982 г.).

Предыдущая должность: командир летного отряда Оренбургского ОАО. «Заслуженный работник транспорта РФ». Кандидат технических наук. Академик Международной Академии информатизации. Член-корреспондент Международной Академии экологии, безопасности человека и природы. Профессор Оренбургского государственного университета. Награжден орденами «Знак Почета», Трудового Красного Знамени, «Дружба», медалями, нагрудным знаком «За безаварийный налет часов», Почетной грамотой Правительства РФ.



THE STRENGTH TO BE THERE.SM



Уважаемые руководители авиационных предприятий, члены Международной ассоциации Руководителей Авиапредприятий!

Действуя в рамках принятого Вашим высшим собранием Положения о Фонде Защиты Руководителей Авиапредприятий, ЗАО "АИГ страховая и перестраховочная компания" имеет честь представить Вам инновационный вид страхования, нацеленный на защиту Ваших финансовых интересов, как директоров и должностных лиц, в ходе исполнения Вами своих должностных обязанностей.

Страхование ответственности директоров и должностных лиц (D&O liability insurance) - это защита финансовых интересов первых лиц компании (и первых лиц принадлежащих ей дочерних обществ) от любых требований, связанных с их неверными действиями, допущенными в ходе исполнения ими своих должностных обязанностей. Полисом также могут покрываться требования к самой компании, связанные с убытками по ценным бумагам.

Источниками требований к директорам и должностным лицам могут быть:

- Акционеры компании
- Работники или бывшие работники компании
- Государственные органы
- Клиенты
- Конкуренты

Полис покрывает:

- Расходы на защиту от требований против директоров - любые, согласованные со страховщиком, издержки и затраты на адвокатов, консультантов, и т.д.;
- Расходы, связанные с удовлетворением требования по решению суда или по мировому соглашению;
- Расходы компании, связанные с урегулированием требования за директора (только в тех случаях, когда такое урегулирование возможно).

История:

Страхование ответственности директоров и должностных лиц имеет долгую историю, начавшуюся в середине 30-х годов прошлого века в США. На настоящий момент этот вид страхования очень распространен среди руководителей предприятий в США, странах Европы и Азии.

AIG является признанным мировым лидером в страховании ответственности директоров и должностных лиц. "АИГ страховая и перестраховочная компания" имеет многолетний опыт в этом виде страхования в России, и ее клиентами являются крупнейшие российские и западные компании. Первый полис D&O в России был выпущен компанией AIG в 1996 году.

Мы будем рады предоставить Вам исчерпывающую информацию о страховании ответственности директоров и должностных лиц в ходе личной встречи!

Николай Дмитриев
Президент ЗАО "АИГ страховая и перестраховочная компания"



ЗАО «АИГ страховая и перестраховочная компания»

Компания, входящая в Американ Интернэшнл Групп, Инк.

Лицензии ФССН РФ С № 3947 77 от 29 декабря 2006 г.

Отдел страхования финансовых рисков:

Владимир Кремер - Руководитель отдела, Екатерина Санс - Андеррайтер по финансовым рискам,
Павел Дибобес - менеджер по развитию бизнеса, Андрей Корнеев - менеджер по развитию бизнеса
Москва, ул. Тверская, 16/2; Тел. +7 (495) 935 89 50; Факс. +7 (495) 935 89 52; Finlines.Russia@aig.com