



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



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»

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

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 неразворотности нашего авиапрома процесс «пересаживания» на «иномарки» может оказаться необратимым, так как потом отказываться от «иномарок» уже не будут. 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 исходят 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 МАРАП, 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 видеofilьма «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 видеofilьмов 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»?!..