



Официальное издание

МАРАП

МЕЖДУНАРОДНАЯ АССОЦИАЦИЯ РУКОВОДИТЕЛЕЙ АВИАПРЕДПРИЯТИЙ
THE INTERNATIONAL ASSOCIATION OF THE TOP MANAGERS OF AVIATION ENTERPRISES



ДЕЛОВАЯ СРЕДА
РУКОВОДИТЕЛЯ

РУКОВОДИТЕЛЬ
КАК МЕНЕДЖЕР

РУКОВОДИТЕЛЬ
КАК РАБОТНИК

РУКОВОДИТЕЛЬ
КАК РАБОТОДАТЕЛЬ

РОТАЦИЯ
РУКОВОДИТЕЛЯ

РУКОВОДИТЕЛЬ И ПРАВО

ОПЫТ РУКОВОДИТЕЛЯ

ЧЕРЕЗ ЛИДЕРСТВО,
ПАРТНЕРСТВО И КОНСОЛИДАЦИЮ
— К ЭФФЕКТИВНОМУ УПРАВЛЕНИЮ
АВИАБИЗНЕСОМ

БЕЗОПАСНОСТЬ
РУКОВОДИТЕЛЯ

ОФИС РУКОВОДИТЕЛЯ

ИМИДЖ РУКОВОДИТЕЛЯ

ЗДОРОВЬЕ РУКОВОДИТЕЛЯ

ХОББИ РУКОВОДИТЕЛЯ

РУКОВОДИТЕЛЬ И ОТДЫХ

РУКОВОДИТЕЛЬ НА ПЕНСИИ

СОБЫТИЯ

ТЕМА
НОМЕРА:

СОВРЕМЕННЫЕ ТЕНДЕНЦИИ В РАЗВИТИИ АЭРОПОРТОВ

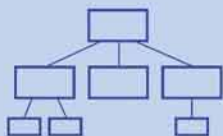
2008
СПЕЦИАЛЬНЫЙ ВЫПУСК

РУБРИКАТОР ЖУРНАЛА



ДЕЛОВАЯ СРЕДА РУКОВОДИТЕЛЯ

Руководитель и власть. Руководитель и собственники.
Руководитель и контролирующие организации. Руководитель и партнеры.
Руководитель и клиентура. Руководитель и пресса.



РУКОВОДИТЕЛЬ КАК МЕНЕДЖЕР

Личная организация и эффективность. Бизнес-системы и инструменты.
Управленческие нововведения. Антикризисное управление.
Управленческое консультирование. Повышение квалификации.
Преодоление языковых барьеров.



РУКОВОДИТЕЛЬ КАК РАБОТНИК

Защита и лоббирование интересов. Отстаивание прав.
Аттестация руководителя. Контракт руководителя.



РУКОВОДИТЕЛЬ КАК РАБОТОДАТЕЛЬ

Трудовые и коллективные договоры. Тарифные соглашения.
Коллективные переговоры и споры. Управление конфликтами.



РОТАЦИЯ РУКОВОДИТЕЛЕЙ

Отставки, назначения, деловые карьеры.
Вакансии, резюме претендентов, конкурсы.



РУКОВОДИТЕЛЬ И ПРАВО

Новое в законодательстве. Комментарии и консультации.



ОПЫТ РУКОВОДИТЕЛЯ

Клубы: командиров, «Опыт». Конкурсы: «Руководитель года ГА»,
директоров, менеджеров. Хроника МАРАП.



БЕЗОПАСНОСТЬ РУКОВОДИТЕЛЯ

Системы безопасности. Персональное страхование.
Предложения, рекомендации, консультации.



ОФИС РУКОВОДИТЕЛЯ

Интерьер и дизайн. Средства связи и коммуникации.
Персональный компьютер. Интернет-технологии.



ИМИДЖ РУКОВОДИТЕЛЯ

Формирование имиджа. Одежда и аксессуары. Техника презентации.



ЗДОРОВЬЕ РУКОВОДИТЕЛЯ

Диагностика. Профилактика. Лечение. Рекомендации.



ХОББИ РУКОВОДИТЕЛЯ

Литература, искусство. Физкультура, спорт.
Охота, рыбалка. Коллекционирование. Иные интересы.



РУКОВОДИТЕЛЬ И ОТДЫХ

Предложения, рекомендации, отзывы.



РУКОВОДИТЕЛЬ НА ПЕНСИИ

Информация, досье пенсионера. Контакты.



СОБЫТИЯ

Конференции, собрания, встречи, выставки, салоны.
Юбилеи. Награждения. Презентации.



МАРАП – лауреат Национальной общественной премии транспортной отрасли страны «ЗОЛОТАЯ КОЛЕСНИЦА» в номинации «Лидер в области формирования имиджа руководителей предприятий транспорта России»

официально издание **МАРАП** специальный выпуск 2008 год

Главный редактор
Роберт Рафаилович Сулейманов

Ответственный редактор
Тамара Володина

Фотографии
Валерий Плотноцкий

Дизайн и верстка
Алексей Баталов

Рекламный блок
Ольга Соколова

В работе над номером принимали участие:
Тамара Володина
Оксана Жалцараева
Алексей Кауль
Наталья Петровна Прохорова

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 № 253. Тираж 500 экз.
Специальный выпуск
распространяется бесплатно.
Подписано в печать 09.07.2008.

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, 2008.

Редакция выражает благодарность
генеральному директору
ООО «Студия «Репортер»
Елене Галиничевой за предоставленные
видеоматериалы.

Дизайн сайта МАРАП
ЗАО «Русавиаком».

Прошедший после заседания в Новосибирске год богат событиями в политике и экономике: новый парламент, новый президент, новый премьер, новые законы и постановления, новые возможности и ожидания.

На что надеются наши директора? На передачу аэропортов в распоряжение регионов. На привлечение новых инвестиций в инфраструктуру. На устранение перекосов административной реформы (директора призывали к этому с 2004 года). На саморегулирование авиабизнеса (мы с вами шли к этому с момента создания клуба). Время покажет, оправдаются ли эти ожидания.

Мы готовы к продолжению диалога с авиационной властью в новых условиях. Пришло время строить отношения между бизнесом, властью и общественностью на паритетной основе.

Нашими ожиданиями продиктована тема предстоящего в июле 2008 года юбилейного 35-го заседания клуба в Архангельске – «Саморегулирование авиационного бизнеса: иллюзии или реальность?».

В Новосибирске клуб впервые проводился совместно с Коллегией авиационной общности. В Архангельске – с Саморегулируемой организацией авиационного бизнеса (СРО АБ), созданной по инициативе МАРАП.

Перед вами материалы клуба, состоявшегося в 2007 году в дни празднования 50-летия динамично развивающегося аэропорта Толмачево. Клуб впервые проводился в цитадели сибирской науки – Академгородке, отметившем накануне свой 50-летний юбилей.

В наше быстрое время 5 лет – уже повод для торжества. В 2003 году к 80-летию отечественной гражданской авиации вышел первый журнал «МАРАП». Его авторы – выдающиеся руководители прошлого и настоящего отечественной ГА.

В юбилейном номере 2008 года – дискуссия о перспективах развития аэропортов России, обращения авиационной общности в высшие эшелоны власти, «Имидж как иммунитет руководителя» – о благополучном разрешении ситуации с нашим коллегой, презентация СРО АБ.

Накануне 5-го юбилейного директорского смотра в номере – победители Четвертого Открытого национального конкурса «Руководитель года гражданской авиации России».

Главный редактор Р.Р. Сулейманов

СОДЕРЖАНИЕ

К ЗАСЕДАНИЮ В АРХАНГЕЛЬСКЕ

Коротяев В.М. Приветствуем вас на Русском Севере 2

ОПЫТ РУКОВОДИТЕЛЯ

Современные тенденции в развитии аэропортов (материалы «круглого стола») 4

Коллективная фотография участников заседания 32

РУКОВОДИТЕЛЬ КАК РАБОТНИК

Сулейманов Роберт Имидж как иммунитет руководителя 33

АВИАЦИЯ. КЛУБ КОМАНДИРОВ. МАРАП

Хроника Клуба 34

Победители IV Открытого национального конкурса

«Руководитель года гражданской авиации России» 3-я стр. обл.

ДЕЛОВАЯ СРЕДА РУКОВОДИТЕЛЯ

Материалы Коллегии авиационной общности

Решение КАО от 13.07.2007. 36

Программа первоочередных мер КАО от 13.07.2007 43

Послесловие первое. Итоги работы КАО в 2007 году. 59

Послесловие второе. Влияние через взаимопонимание 62

Совет МАРАП бьет тревогу 63

Материалы Саморегулируемой организации

авиационного бизнеса

Сулейманов Роберт Саморегулирование авиационного бизнеса:
иллюзии или реальность 64

Презентация СРО АБ 65

Реклама ЗАО «Авиакомпания «Аэрофлот-Норд» 3



АЭРОФЛОТ НОРД

Уважаемые члены Клуба командиров!

Рады приветствовать вас на Русском Севере. Мы горды тем, что в этом году честь принять XXXV Клуб командиров выпала Архангельску и авиационным предприятиям региона.

Освоение северных территорий, создание благоприятных условий для жизни северян тесно связаны с авиацией. За нашими плечами почти 80-летняя история. Развитие гражданской авиации на Русском Севере началось 4 февраля 1930 года, когда открылась первая воздушная линия Архангельск – Усть-Сысольск (Сыктывкар).

Сегодня мы не только храним профессиональные традиции, но и активно развиваемся. Ведется серьезная работа по обновлению парка воздушных судов. С 2006 года на регулярных рейсах Аэрофлот-Норд эксплуатируется современная техника. Значительный стимул для развития авиакомпании – тесное сотрудничество с авиакомпанией «Аэрофлот – российские авиалинии».

Особое внимание мы уделяем вопросам сохранения авиационных сообщений внутри региона. Аэропорт Архангельск и авиакомпания Аэрофлот-Норд реализуют совместные проекты, направленные на улучшение наземного обслуживания пассажиров. Поднимается вопрос об объединении усилий местной власти и авиакомпании по восстановлению, модернизации и совместной эксплуатации малых аэропортов.

Вместе с тем, в своей работе мы, как и вы, сталкиваемся с проблемами, которые не решить без коллективной профессиональной поддержки.

Уважаемые коллеги! Желаем вам плодотворного профессионального диалога, конструктивного и теплого общения на Клубе командиров. Мы надеемся, что вы получите позитивный заряд моральных и душевных сил для дальнейшей успешной работы на благо Гражданской авиации.

Председатель КК-35,
Генеральный директор ЗАО «Аэрофлот-Норд»



Коротяев Владимир Михайлович

Люди летают...

АЭРОФЛОТ НОРД



Наши приоритеты

- **безопасность**
- **регулярность**
- **качество**
- **экономичность**

Мы улучшаем наши услуги
Мы уважаем Ваши желания
Мы ценим Вашу свободу

Наша компания

- **для часто летающих пассажиров**
- **для корпоративных клиентов**
- **для пенсионеров**

**НАША КОМПАНИЯ
для Вас!**



163053, г. Архангельск, Аэропорт Талаги.
Телефон: (8182) 21-88-00. Факс: (8182) 21-88-55, 21-88-56.
E-mail: office@aeroflot-nord.ru
www.aeroflot-nord.ru



СОВРЕМЕННЫЕ ТЕНДЕНЦИИ В РАЗВИТИИ АЭРОПОРТОВ

13-14 июля 2007 года в г. Новосибирске под председательством генерального директора ОАО «Аэропорт Толмачево» Чертенкова А.Н. состоялось XXXIV заседание Клуба командиров авиапроизводства, приуроченное к 50-летию аэропорта Толмачево.

В заседании приняли участие около 100 человек – представители Минтранса России, Росимущества, Счетной палаты, Администрации Новосибирской области, Института экономики и организации промышленного производства СО РАН, Межрегиональной ассоциации «Сибирское соглашение», Межрегиональной общественной организации «Гражданский контроль», руководители аэропортов, авиакомпаний, предприятий инфраструктуры и управлений ГА, учебных заведений, научных организаций, ассоциаций «Аэропорт» ГА, агентств ВТ, «Авиаремонт», Фонда «Партнер гражданской авиации», Инвестиционной компании «Авиафинанс», компании «АИГ страховая и перестраховочная компания», коллеги из ближнего и дальнего зарубежья, представители СМИ и др. заинтересованные лица.

Заседание Клуба впервые проводилось в новом формате – совместно с Коллегией авиационной общественности (КАО). Участники заседания рассмотрели проекты концепции Минтранса России и программы КАО по развитию аэродромной и аэропортовой сети ГА РФ, приняли соответствующие рекомендации. Решение и программа КАО направлены во все органы представительной и исполнительной власти страны (см. стр. 36 - 58).

Примечательно, что, буквально спустя несколько дней после Клуба, возможность передачи аэропортов и аэродромов в ведение субъектов Федерации была законодательно закреплена (Федеральный закон от 19 июля 2007 года N 133-ФЗ). Отдадим должное руководству Минтранса, которому удалось привлечь внимание высших органов власти к транспортной сфере и резко увеличить размер инвестиций в наземную инфраструктуру ГА. К сожалению, в утвержденной Правительством РФ 7 марта 2008 года концепции предложения директорского корпуса и авиационной общественности не нашли должного отражения, несмотря на наше обращение к премьеру (см. стр. 60 - 61). Оправдались и худшие опасения участников заседания в отношении тенденции роста цен на авиатопливо, и, как следствие, соответствующих затрат авиакомпаний и увеличения тарифов на перевозки. Осознавая, что «административного ресурса» авиационной власти не хватает для реального воздействия на ситуацию с галопирующим ростом цен на авиатопливо, руководство МАРАП 11 июня 2008 года обратилось к новому премьеру (см. стр. 63) и рассчитывает на принятие адекватных мер.

Прошедшие с момента 34-го заседания Клуба события показывают, что необходимость решения рассмотренных на нем проблем не только сохраняется, но и становится еще более актуальной. Предлагаем Вашему вниманию материалы обсуждения на заседании Клуба проблем и современных тенденций в развитии аэропортов России.



НИКОНОВ ВЛАДИМИР АЛЕКСАНДРОВИЧ

заместитель Губернатора Новосибирской области, председатель
Координационного совета по транспорту Межрегиональной ассоциации
«Сибирское соглашение»

Мы собрались сегодня, чтобы обсудить проблемы российских аэропортов. Мы поддерживаем действия авиационной общественности по сохранению в Российской Федерации авиационной промышленности, достойной могучей мировой державы. Мы готовы решительно поддерживать ваши усилия, направленные на развитие гражданских авиационных перевозок, на совершенствование системы обслуживания авиационной техники и пассажиров, на развитие авиакомпаний, работающих как на международном авиационном рынке, так и на внутренних воздушных линиях.

Все мы хорошо понимаем, что без транспорта в принципе, а тем более без сильного воздушного флота трудно представить нормальное функционирование и эффективное развитие сибирских регионов, да и России в целом. И в силу удаленности Сибири от социально-экономических и политических центров мира, и потому, что она занимает огромную территорию, и проживающее на ней население требует постоянного внимания и заботы.

Понимая это, администрация Новосибирской области считает развитие транспорта одним из главных направлений работы по развитию ее экономики и социальному благоустройству. Не хотел бы обижать другие областные центры, но так уж сложилось исторически, что Новосибирск является сегодня крупнейшим авиационным узлом Сибирского федерального округа, его «воздушными воротами». Именно здесь сейчас концентрируется авиационная деятельность округа. В ближайшие годы аэропорту «Толмачево» предстоит коренная модернизация, в результате которой он сможет стать не только одним из заметных в мировой аэропортовой сети узлов, но и современным центром деловой жизни. Поэтому администрация области предпринимает практические шаги к тому, чтобы эти главные авиационные ворота становились все лучше и лучше с точки зрения удобства работы авиационных компаний и удобства пассажиров.

Должности всех участников заседания указаны на дату его проведения.

Это, **во-первых**, – совместное с инвесторами и менеджментом аэропорта «Толмачево» участие в реализации генерального плана развития аэропорта, изыскание дополнительных финансовых ресурсов. **Во-вторых**, оперативное, без бюрократических проволочек, решение всех вопросов по отведению необходимых земельных участков. **В-третьих**, жесткая и «надоедливая», при необходимости, работа с федеральными структурами.

Мы понимаем, что забот у федеральных органов власти много, что в европейской части страны сконцентрирована, действительно, большая доля экономики и населения страны. И все же следует подчеркнуть, что Сибирь (на самом деле, Сибирь – это вся территория страны от Уральского хребта до Тихого океана) – это район глобальных стратегических интересов России. Здесь существует целый комплекс сложных экономических и социальных проблем. Население, к сожалению, уменьшается. **Власти сибирских регионов недостаточно еще работают** над созданием благоприятных условий для жизни и самореализации людей на этой территории. **Но и федеральные органы власти делают для этого далеко не все.** В стратегическом плане это может обернуться огромным проигрышем. Ведь богатства Сибири до сих пор еще оцениваются как неисчерпаемые. Да, к ним пока сложно подступиться. Не хватает людских, финансовых, технических и технологических ресурсов. Но затраты, в конечном итоге, в стратегической перспективе, должны с лихвой окупиться.

Поэтому **наша с вами сегодняшняя задача** – сделать все необходимое для достижения этой стратегической перспективы, а именно: **четко сформулировать основные задачи в области российской гражданской авиации, убедить в необходимости их решения и Правительство страны, и руководство на местах, и настойчиво добиваться их безотлагательного решения.**

Приветствую от лица Губернатора всех участников сегодняшнего заседания. Надеюсь, оно пройдет успешно, и сегодня будут выработаны очень серьезные, полезные решения, вокруг которых мы все сможем объединиться. Успехов вам.

СЕЛИВЕРСТОВ ВЯЧЕСЛАВ ЕВГЕНЬЕВИЧ

заместитель директора Института экономики и организации промышленного производства СО РАН по науке



Очень символично, что вы собрались на территории Сибирского отделения Российской академии наук, поскольку все крупные стратегические вопросы трудно решать сегодня без серьезного научного обоснования. В современных условиях ассоциативные формы взаимодействия и согласованная работа руководителей предприятий приобретают особое значение. Среди участников сегодняшнего заседания я **вижу несколько активных участников Всесоюзного клуба директоров**, созданного нашим институтом еще в советские времена. Это был бесценный опыт взаимодействия и взаимной учебы элиты руководителей советских предприятий. В период перестроечных реформ большое значение приобрели такие организации, как Межрегиональная ассоциация руководителей предприятий (МАРП), и ваша замечательная ассоциация – МАРАП. Они проявили чудеса **настойчивости и упорства в поиске совершенно нетрадиционных форм взаимодействия и решения нелегких проблем.** Однако, в современных условиях, думаю, уже хватит нам говорить о том, как выходить из кризиса. Сегодня нужно думать о перспективах. Это – самое главное!

Транспорт, как уже говорилось, играет исключительную роль в нашей стране с ее огромными пространствами, в особенности – для Сибири, для Дальнего Востока. Здесь, к сожалению, **накопился стусок чрезвычайно острых проблем в области взаимодействия отдельных сегментов и участников транспортной системы.** Говорю это, как специалист, участвовавший в разработке стратегических документов – Стратегии развития Сибири и Стратегии развития Новосибирской области.

Малая авиация Сибири. Ее практически нет. Стоит посмотреть на опыт других стран. Например, на опыт Канады, где малая авиация на Севере играет огромную роль в решении социальных проблем. Государство оказывает малой авиации серьезную поддержку. В частности, есть специальная программа «Товары – почтой». Благодаря ей каждый житель самого отдаленного канадского поселения имеет возможность доступа ко всему ассортименту современных товаров и продуктов. Для этого нужна лишь небольшая государственная поддержка частным компаниям.

Транспортная логистика – совершенно новая, казалось бы, область, но в то же время мы часто говорим и действуем совершенно по-нашему, по неординарным российским схемам.

Не буду говорить обо всех транспортных проблемах, но подчеркну, что ученые не стоят в стороне от поиска путей их решения. Как уже говорилось, мы разрабатывали Стратегию развития Сибири. Сейчас разрабатываем новую стратегию – транспортную стратегию России, в которой сибирский сегмент будет тщательно прописан во взаимодействии всех видов транспорта и транспортных коммуникаций. Мы отводим особую роль высокоширотным транспортным коммуникациям, транспортным коридорам. Важное значение приобретают новые транспортные авиаперевозки, организация кросс-полярных перелетов. Очень важно дать серьезный прогноз развития грузопотоков, пассажиропотоков. Очень важно сделать так, чтобы транспортные предприятия, авиапредприятия, аэропорты действовали не только в рамках конкуренции (она нужна, т.к. конкуренция – двигатель экономики), но и во взаимодействии.

Необходимо ликвидировать ненужное дублирование, при котором велики потери народно-хозяйственных ресурсов. Так, в Стратегии развития Новосибирской области (она сейчас находится в стадии утверждения), учитывая уникальные преимущества территории, особенности ее экономико-географического положения, области отведена особая роль в создании нового выхода на Восток, заложена идея создания в Новосибирске транспортно-логистического кластера. Кстати, такие кластеры признаны в качестве одного из наиболее перспективных направлений развития Сибирского региона. Кластер – новая форма организации производства и взаимодействия участников рынка, это не только конкуренция, но и взаимодействие. Кластер обязательно ориентирован на наукоемкие, эффективные технологии. Кластер обязательно представляет собой региональные точки роста. Думаю, **если мы с вами найдем такие точки соприкосновения, то сможем решать наши проблемы.** Давайте использовать **опыт Голландии** (аэропорт «Схипхол»), которая, обратив особое внимание на организацию транспортной логистики, получает за счет правильной организации грузо- и пассажиропотоков колоссальные преимущества и прибыли! Не мне, непрофессионалу в авиации, вас здесь учить, дорогие друзья. **Давайте учиться друг у друга, давайте взаимодействовать – и профессионалы, и экономисты, и юристы.** Желаю вам и нам всем больших успехов в этом деле.



ДУНАЕВ ОЛЕГ НИКОЛАЕВИЧ

профессор Финансовой Академии при Правительстве Российской Федерации,
вице-президент Евроазиатского транспортного союза

Некоторые мысли по поводу Концепции развития аэродромов и аэропортов гражданской авиации Российской Федерации до 2020 года (*ред.: далее – Концепция*), предложенной Росавиацией и ранее обсуждавшейся на форуме в Сочи. Можно ли такую концепцию принимать?

Главное. Если мы будем подходить к решению проблемы, основываясь на философии ограничения финансовых средств, то в принципе наша гражданская авиация развиваться не будет. В Сочи было высказано мнение, что ее нужно изменить путем внесения поправок. Анализ показывает, что ее нужно менять в корне, заложив в основу другой подход. Какой?

Правительством РФ, Минэкономразвития, Министерством транспорта поставлены новые задачи: транспорт будет развиваться, а не модернизироваться. В связи с этим начинается разработка новой Федеральной целевой программы, в рамках которой будет разработана Стратегия развития гражданской авиации. На эту работу выделяется специальное финансирование. Крайне важно, чтобы в эти документы был заложен правильный подход.

Убежден: **концепция должна опираться на тезис, что аэродром (аэропорт) в современных условиях является, с одной стороны, объектом производственной инфраструктуры и естественной монополией, а с другой, выступает как экономический агент, обеспечивающий рост стоимости собственного капитала на рынке товаров и услуг.** С одной стороны, государство должно участвовать в его развитии (с точки зрения координации действий, а не управления и организации). А с другой, аэропорт (или аэродром, который входит в состав аэропорта) должен зарабатывать финансовые средства и приносить прибыль.

В связи с этим **Концепция должна претерпеть изменения.** В ней следует дать четкую оценку рисков на рынке авиаперевозок. Далее. **Будет ли Россия «открытым небом»?** Хотим мы или нет, но, воздушное пространство будет открыто. Если мы сегодня не подготовим к этому хозяйствующие субъекты, в том числе и объекты производственной инфраструктуры, то придут западные компании. Есть и другие риски – связанные с авиаперевозками. Думаю, вы об этом будете говорить, как и о проблеме модернизации основных средств и подготовки кадров.

В Концепции следует отразить общий взгляд на перспективу до 2020 года, сформулировать миссию, главное предназначение аэродромов и аэропортов в Российской Федерации. При этом речь должна идти не только об основных аэродромах, но и об аэродромах малой авиации, бизнес-авиации, аэродромах и аэропортах Крайнего Севера, Дальнего Востока, Якутии. По нашему мнению, **миссия аэропортового комплекса Российской Федерации состоит в обеспечении мобильности людей и товаров при гарантированном безопасном качестве этих услуг.** К слову, в Концепции хорошо прописаны показатели подвижности. Это очень важно с точки зрения определения приоритетов: пассажиры, километры, тонно-километры, тонны или все-таки мобильность людей и товаров. Надо определить программно-целевые приоритеты государства на рынке аэропортовых услуг.

Подпрограмма «Модернизация инфраструктуры аэродромной сети». Надо четко определить, кто финансирует модернизацию аэродромов. Либо так, как это происходит сейчас – по принципу «кто лучше пролоббировал». Либо государство – за счет своих ограниченных ресурсов. Либо – в рамках единой системы модернизации аэродромной инфраструктуры, в которой должны участвовать, в первую очередь, собственники и региональные/муниципальные органы. В Концепции стоит **уточнить вопрос об управлении аэродромной сетью.** Или аэродромы передаются в собственность аэропортов и создается управляющая компания. Или они остаются в федеральной собственности, и государство управляет ими через дополнительную организацию. Это – лишние транзакционные издержки, которые полностью перекладываются на пассажира и приведут к дальнейшему росту цен, затормозят развитие авиакомпаний.

Второй программный проект – программа развития магистральных аэропортов. Он должен быть увязан с Концепцией и с другими программными проектами. В нем следует отразить систему и механизм взаимодействия между магистральными аэропортами, между ними и другими предприятиями наземной аэропортовой инфраструктуры по минимизации издержек и для авиакомпаний, и для пассажиров. Надо ответить и на вопрос, **за счет каких ресурсов будут развиваться аэродромы или аэропорты:** за счет государства, за счет роста тарифов на взлет/посадку или за счет предоставления дополнительных услуг, создания логистических авиатранспортных комплексов, кластеров в крупных авиатранспортных узлах. Опыт Новосибирска, кстати, позволяет надеяться на то, что все эти вопросы могут решаться успешно.

Третий программный проект – по проблемам развития аэродромов для малой авиации. В Концепции предлагается оставить 121 аэропорт, но об аэродромах для малой авиации не говорится. Вообще вопросы имущественных отношений должны быть, в принципе, прописаны в Концепции. По нашему мнению, **аэродромы и аэропорты должны находиться в собственности, в первую очередь, региональных, муниципальных или федеральных органов власти.** И за их развитие должны отвечать собственники – органы власти соответствующего уровня.

В Концепции следует четко **определить перечень аэродромов, которые будут использоваться для целей бизнес-авиации.** В настоящее время процесс идет стихийно: базы для деловой авиации хотят сделать под Санкт-Петербургом (в Ржевке), во Внуково, в Шереметьево, под Казанью, в Уктусе... Удается решить этот вопрос – будут созданы условия для регистрации ВС и нормального развития деловой и малой авиации не за рубежом, а в России.

Далее – **программа формирования управляющих компаний на рынке аэропортовых услуг.** Возможно, они и должны быть. Тогда – какие управляющие компании? Следует ли создавать единую государственную управляющую компанию – вопрос очень спорный. Стоит не забывать, что в рыночной экономике частные компании и компании, созданные на основе частно-государственного партнерства, всегда работают эффективнее, чем государственные.

Подпрограмма модернизации и развития топливного комплекса. В Концепции о топливном комплексе нет ни слова. А основные деньги аэропорты зарабатывают сегодня с помощью этого вида услуг.

И последний программный проект – **программа подготовки кадров для аэродромов и аэропортов.** Очень важный вопрос! Нынешние выпускники ВУЗов гражданской авиации имеют хорошее образование и хорошую практику, но недостаточно знают специфику гражданской авиации, не владеют спецификой управления в этой области. Пользуясь тем, что я на Клубе командиров официально представляю Международную академию транспорта, от лица академии предлагаю сотрудничество по подготовке и переподготовке руководителей аэропортов в области менеджмента.

О необходимых шагах в направлении реализации Концепции. Первое – определение более четких направлений и приоритетов. Второе – комплексный подход ко всем проблемам гражданской авиации. Третье – разработка и реализация целевых проектов по обеспечению и сокращению издержек, обеспечению роста производительности труда работников. Это – разработка бизнес-планов по приоритетным проектам, подготовка и представление в Инвестиционный фонд Правительства РФ бизнес-программ модернизации аэродромов. (Сегодня есть деньги, нет проектов.) Это – стимулирование авиакомпаний в целях развития национальной и международной маршрутной сети через аэропорты России. Вопрос очень серьезный. За счет кого растет объем перевозок на внутренних линиях? Если откроем рынок, пойдут транзитные пассажиры. А это – проблема таможенного обслуживания клиентов, проблема «одного окна», и разработка соглашения о взаимодействии между администрациями регионов, муниципалитетов и аэропортов по формированию авиатранспортных логистических комплексов.

В заключение предлагаю в наше решение записать: **рекомендовать разработать вариант Концепции как системы взглядов на развитие аэродромной сети и аэропортового комплекса Российской Федерации до 2020 года.** Международная академия транспорта готова активно участвовать в этом проекте.

ЧЕРТЕНКОВ АЛЕКСЕЙ НИКОЛАЕВИЧ

генеральный директор ОАО «Аэропорт Толмачево», председатель КК-34

Наука нам задала тон. В своем выступлении Олег Николаевич детально проанализировал Концепцию. Думаю, коллеги согласятся, что поднято много актуальных проблем, высказан ряд как ценных, так и спорных предложений. В общем, есть поле для дискуссии.

ПЫСЕНОВ ВЛАДИМИР ГРИГОРЬЕВИЧ

генеральный директор ОАО «Нижневартовское авиапредприятие»

Уважаемые коллеги, оба выступающих направляют нас в область обсуждения Концепции развития нашей гражданской авиации и, в частности, ее наземной базы. Но в «Воздушном транспорте» и «Гражданской авиации» за последние полгода опубликовано не менее пяти, как я помню, концепций развития гражданской авиации или высказано мнение о них. Одна концепция не похожа на



другую, все они оцениваются по-разному. **Нам, «от сохи», трудно понять, когда же эти концепции сформируются в одну, хотя бы в две – стратегическую и тактическую концепции.** Нам хотелось бы понять, когда прекратится рост мини-министерств в системе гражданской авиации! Сегодня их, по-моему, уже шесть. Если кто-то скажет, что их будет через год семь-десять, я уже не удивлюсь. Но хотелось бы знать все-таки, что мы имеем, и что мы будем иметь в самое ближайшее время от этих концепций, от этих мини-министерств, от этих ведомств?

Управляющие компании... Мы ведь прекрасно понимаем, что у нас десяток крупных аэропортов, которые могут претендовать на статус стратегических и на какую-то управляющую компанию. А управление остальными не представляет такой уж большой сложности и не требует «заумной» стратегической мысли.

Аэропорт «Нижневартовск», например, по итогам работы за 2006 год занимает 19-е место по объемам пассажирских перевозок и 17-е – по грузовым. Наши перевозки составляют не такую уж огромную цифру – около 580-600 тыс. чел./год. Грузовые тоже не блещут. Не так уж сложно стратегически, без каких-то заумных терминов, всем этим управлять. А предприятий, у которые объемы еще меньше, – гораздо больше.

Давайте, опустимся на нашу грешную землю, на наше авиационное поле. Давайте, немного приблизимся к нашей авиационной земле, к нашей авиационной жизни и, наконец, родим такой документ, который бы люди поняли. Напишем его доступным языком, чтобы было ясно: чего мы хотим, что мы предлагаем и что будет в ближайшее время.

Давайте вкратце вспомним, чем мы на Клубе занимаемся, какие вопросы обсуждаем последнее десятилетие, я не говорю о 15-ти годах и ранее.

Самый больной вопрос – это **лицензирование, сертификация.** Давайте, определимся: сможем мы этот вопрос сдвинуть с мертвой точки или нет? Для чего она, и как, на кого она работает, эта система? Она сегодня стала неподъемной и абсурдной. Через каждые полгода группа умных, нормальных людей приезжает и пытается в аэропорту что-то найти, изыскать, записать, потому что просто так прибыть – попить чай и уехать назад – некрасиво. А что мы за полгода с вами в аэропорту можем сдвинуть с места? Это же просто абсурд!

Вспомните, **после питерского клуба в 2004 году приказом руководителя ГС ГА Нерадько А.В. из числа директоров была сформирована рабочая группа.** Мы внесли предложения. Записали четко и ясно: если предприятие подготовлено, оснащено современным оборудованием и имеет подготовленный персонал – давать лицензию и сертификат на три года. И через два года приезжайте, проверяйте. Если это предприятие соответствует записанному в трехлетней программе, то пусть оно и дальше работает еще год. Если нет – внесите какие-то поправки. Вторая группа предложений: крупным аэропортам давать лицензию и сертификат на пять лет, если они, конечно, достойны этого срока. И через три года приезжайте, проверяйте. Если они соответствуют предъявляемым требованиям, то пусть работают до конца пятилетнего срока. Если нет – внесите поправки. Дайте им время все исправить. Но нельзя же так – беспрерывно, каждый день кого-то, что-то проверять!

Система сертификации аэропорта сегодня – это процесс перманентной, непрерывной проверки! И аэропорту все эти мероприятия (сертификация) каждый раз обходятся в 5-7 млн. рублей!

Второй очень серьезный вопрос – это все тот же ТЗК... Когда-то были службы ГСМ и ничего, работали, аэропорт обеспечивали. И я за 28 лет работы в должности не помню, чтобы было какое-то серьезное авиационное происшествие, причиной которого стали бы недостатки в системе ГСМ. Хотя, конечно, недостатки были. Потом появились ТЗК. Насоздавали... Основной аргумент – создать в аэропорту конкуренцию из двух ТЗК, трех ТЗК.

Да по России бензоколонок – огромное множество! Но цены разве разительно отличаются? Два ТЗК будет в аэропорту или три, или кто-то захочет создать пять(!), – будем иметь то же самое.



В аэропорту «Нижневартовск» опробована простейшая система, которая действует уже пять лет. Авиакомпания заключает с топливной компанией договор на поставку топлива в аэропорт «Нижневартовск», куда летают ее самолеты. Стороны заключают договор и устанавливают цены. Аэропорт никакого отношения к их договору не имеет – ни к цене, ни к взаимоотношениям. Задача аэропорта – принять топливо, хранить его, сделать лабораторные анализы, заправить самолеты. Никакой конкуренции в аэропорту, никакой помехи никому в аэропорту. Все авиакомпании одинаковы. Всех приглашаем. Всех заправляем качественно и безопасно. Что нужно? Нужно ли еще «изобретать велосипед»? Я думаю, что нет!

Уважаемые руководители всех наших ассоциаций, всех наших организационных структур, в конце-концов, соберитесь и разберитесь. Не философствуйте, а посмотрите, что мы делаем, и определитесь. Ну не может каждый начальник аэропорта приехать, драться, защищать. Сегодня это очень сложно. А руководители наших некоммерческих и общественных организаций – Ассоциации эксплуатантов, Ассоциации «Аэропорт», МАРАП и других, – посмотрите, это не так уж сложно и трудно. Думаю, мы должны положить конец всему этому безобразию в области ТЗК. Есть одна задача – качественно заправить топливом самолет. Я вот сегодня услышал от науки, что аэропорт, якобы, живет только за счет топлива. Ну, кто Вам такое мог сказать?! Какая наука могла такое сказать?! Да, есть небольшой доход, поскольку аэропорт берет плату за операторские услуги: с топливной компании – за то, чтобы ее топливо принять, хранить, и с авиакомпании – за то, чтобы провести анализ и заправить воздушное судно. Все! Если наука думает, что это какие-то невероятные доходы, то она глубоко заблуждается.

О разделении предприятий. В стране утвердилась философия и курс на быстрое акционирование, продажу, разделение предприятий. Эту систему мы Клубом и ассоциациями, видимо, не остановим. Но я бы хотел обратиться ко всем представителям власти с таким вопросом. У нас от времен СССР осталось не так уж много ПАНХовских предприятий. То есть, предприятий, в состав которых входит аэропорт и небольшое летное подразделение. Они никакой конкуренции транспортной авиации не составляют. Они делают свое маленькое дело – обслуживают буровые установки, национальные поселки и т.п. Эта работа очень тесно связана и переплетается с аэропортами. В этом весь смысл: аэропорт и небольшое летное подразделение обеспечивают и решают единую задачу. Это – не трансатлантическая компания, которая летает по всей стране и за ее пределы. Что здесь делить?! Если делить ради того, чтобы разделить, тогда так и скажите: «делим, чтобы разделить!». Всем будет понятно. А если подумать, ради чего мы это делаем, то сразу станет ясно, что этого делать нельзя! **Надо индивидуально подходить к каждому предприятию, в каждом регионе.**

И последнее. Наши властные структуры в ходе всех структурных изменений, реорганизаций, за своими стратегиями начинают забывать главную задачу. О наших авиаторах, об их заработной плате – о зарплате летного состава, инженерно-технического состава и обо всех авиарботниках. С полной ответственностью должен сказать: **все эти изменения никакого улучшения практически не принесли.** Давайте, задумаемся об этом. А как растут цены!!!.. Сегодня средняя зарплата на Севере (15-20 тысяч) – это не зарплата, понимаете?! Давайте, вернемся к нашим людям, к нашим земным проблемам. Думаю, мы – грамотные, подготовленные люди – сможем донести до власти, попросить, порекомендовать сделать все, чтобы нашим работникам было с каждым годом хоть немножечко лучше.

ЧЕРТЕНКОВ А.Н.

Мы все работаем в одной системе, но ситуация у всех разная. Владимир Григорьевич сказал, что керосин для «Нижневартовскавиа» является небольшой статьей дохода, так как у них выбрана принципиально другая схема работы. Для аэропорта «Толмачево» это – существенная доходная часть бюджета. **Для нас керосин – практически один из основных источников дохода,** хотя в перестроечные времена так получилось, что аэропорт остался без собственного ТЗК. Мы нашли выход из ситуации, спасибо нашим партнерам из Газпромнефти и акционерам. **Сегодня аэропорт «Толмачево» на керосине зарабатывает больше, чем тогда, когда ТЗК находился в его составе.** Так что ситуации бывают разные, и подходы у всех разные. Поэтому я присоединяюсь к мысли о том, что если мы что-то разделяем или, наоборот, создаем что-то новое, – всегда и везде надо подходить индивидуально и понимать, для чего мы это делаем.

ДМИТРИЕВ ЮРИЙ ЯКОВЛЕВИЧ
Почетный член МАРАП, президент Ассоциации
(февраль 2001 – сентябрь 2006)



Тема заседания чрезвычайно интересная и актуальная. Мой коллега, Владимир Григорьевич, взял на себя функцию вспомогательной силовой установки для запуска маршевых двигателей. А маршевыми двигателями будем мы с вами. **Давайте вести дискуссию по тем вопросам, которые мы, производители, знаем из первых рук.** Одна из проблем, обсуждаемых из года в год и на Клубе командиров, и на МАРАПе, и в Ассоциации «Аэропорт» – это **несовершенство правовой базы. Вопрос о сертификация, который поднял Владимир Григорьевич, – вопрос с «бородой».** Хорошо, что нам «Воздушный транспорт» положили. Что видим? Министерство транспорта утвердило новые Федеральные правила воздушных перевозок. Можно только порадоваться и сказать «спасибо» министру транспорта. Но есть приказ № 98 от 2000-го года. Как уже говорилось,

А.В. Нерадько 3 года назад сказал: «Дайте, товарищи командиры, ваши предложения по совершенствованию процедур сертификации». Мы скрупулезно и ответственно отнеслись к этому делу. Выработали всего пять предложений. Подписались под этим документом авторитетные руководители авиапредприятий. Два предложения из этого списка – кричащие, сквозные на всю гражданскую авиацию России! **Первое** – дифференцированный подход к вопросам сертификации (большие, средние, малые аэропорты), и **второе** – это срок действия сертификата. Не три года, а пять лет! Закладывалось с расчетом на последующий переход к получению бессрочных сертификатов. Это – мировая практика! Безусловно, с регулярной инспекторской проверкой. Вот такой должен быть подход. Сложно это сделать, скажите?! Скажите мне, пожалуйста, приказом министра транспорта это сложно сделать?! Нет! **Почему не прислушиваются к голосу руководителей авиапредприятий?!** Мы что предлагаем? Мы отказываемся от платной основы? Не отказываемся. Мы отказываемся от других вещей? Не отказываемся! Мы согласны. Но, пожалуйста, внесите эти изменения!

Другие, ну, сло-о-ожные изменения – изменения в Земельный кодекс, в Налоговый кодекс. **Земли аэропортов – проблема из проблем! Сложно ее решить?!** Да не сложно! Земли под госсобственностью, под полосами, под стратегическими объектами, под блоками ГСМ, должны быть однозначно освобождены от налога!

Прозрачность требований налицо! Сделайте изменения! Нет, не изменили ни Земельный, ни Налоговый кодекс!

О Законе об аэропортах. Вопрос с «бородой», дли-и-инной и седой. У аэропорта до сих пор нет юридического статуса. Премьер подписал постановление об охране международных аэропортов силами УВД, милиции. Мы готовы. Но **разве охрана международных аэропортов – локальная, частная проблема каждого аэропорта?!** Это – задача государственной важности, ведь речь – о защите жизни и здоровья людей! Извините, если вы правой рукой подписываете это постановление, то левой подписываете постановление о финансировании.

Конкретно по Волгограду. Пришло от местного УВД требование – оплатить 45 млн. долларов США. Начинаем «бодаться» – спустили до 24 млн. Продолжаем сражаться – спустили до 8 млн. Так в реальной жизни происходит. Это же – ненормальное явление!

Недавно наш Президент представлял Лужкова общественности Москвы в качестве мэра города. И сравнил его с дирижером. Хорошее сравнение, интересное. Так вот, **что-то у нас с дирижерством в гражданской авиации не нормально. Очень часто меняются эти дирижеры. То ли партитура не та у нас, фальшивим мы. То ли музыканты не те и не так сидят. Но обстановка в системе управления гражданской авиацией абсолютно ненормальная!** Вот и сейчас, на этом Клубе командиров обсуждается серьезнейший вопрос, а Министерство транспорта представляет заместитель директора Департамента, наш уважаемый бывший Президент МАРАП Ревенко В.В. Безусловно, он донесет нашу боль и наш голос до руководства министерства, но этого сегодня уже недостаточно.

ЧЕРТЕНКОВ А.Н.

Вы, как всегда, эмоциональны, категоричны и ярки. Именно таких выступлений нам и не хватает.



ЛАРИОНОВ СЕРГЕЙ АЛЕКСАНДРОВИЧ

генеральный директор ГУП «Дирекция аэропортов Республики Саха (Якутия)»

Одним из мероприятий, предложенных Концепцией поддержки аэропортов в Российской Федерации, является **передача аэропортов из федеральной собственности в собственность субъектов Федерации.** Поскольку в Республике Саха (Якутия) собственником имущества аэропортов до недавнего времени являлись органы государственной власти субъекта РФ, мне поручено выступить с сообщением об опыте ГУП «Дирекция аэропортов Республики Саха (Якутия)».

Некоторые особенности Республики Саха (Якутия). Территория – 3,1 млн. квадратных км, на которой проживает около 1 млн. человек. Плотность населения чрезвычайно низкая, сеть наземных транспортных коммуникаций минимальна и на 90% территории имеет сезонный характер: автозимники с декабря по апрель, речные перевозки с июля по сентябрь. Наземной сетью транспорта охвачено всего 15% населения.

Республика является одним из немногих субъектов РФ, где, несмотря на значительное падение объемов, сохранены как межрайонные, так и внутрирайонные авиационные перевозки.

В соответствии с соглашением о разграничении государственной собственности между Российской Федерацией и Республикой Саха (Якутия), подписанным 25 ноября 1992 года, предприятия воздушного транспорта, за исключением объектов ОВД, на территории республики были отнесены к ее собственности. В течение 10 лет финансирование аэропортовой деятельности из государственного бюджета республики практически не осуществлялось. За это время количество аэропортов сократилось с 42 до 33, авиаплощадок – со 164 до 67. **В 2000 году в республике принята государственная целевая программа развития воздушного транспорта на период 2002-2006 годы.** В соответствии с ней кроме мер организационного характера началось финансирование деятельности авиации из регионального бюджета. В рамках названной программы в 2004 году было создано ГУП «Дирекция аэропортов Республики Саха (Якутия)». Предприятие создано

путем реорганизации самостоятельных унитарных предприятий. В результате возникла вертикально интегрированная структура управления аэропортовым комплексом. Реорганизация закончена во второй половине 2006 года. В настоящее время в составе ГУП «Дирекция аэропортов Республики Саха (Якутия)» находится 23 аэропорта. Базовый аэропорт «Маган» является структурным подразделением предприятия.

В рамках мероприятий по поддержанию эксплуатационной годности аэропортов финансирование из государственного бюджета республики только в 2006 году составило около 134 млн. рублей, при этом финансирование из федерального бюджета не осуществлялось. В этих условиях предприятие не может самостоятельно не только развиваться, но и нормально существовать. Отрицательный финансовый результат по основной деятельности предприятия за 2006 год составляет около 10 млн. рублей при уровне доходов 492 млн. рублей и расходов – 502 млн. рублей. При этом за счет непрофильных видов доходов убыток от основной деятельности компенсирован, размер чистой прибыли предприятия составляет 1,5 млн. рублей.

Риску утверждать, что бюджетных средств любого региона, в том числе нашей республики, недостаточно для обеспечения деятельности аэропортового комплекса в случае, если он состоит больше, чем из одного аэропорта.

В первую очередь, это относится к инвестиционным программам, связанным с реконструкцией ВПП. В 2005 году «Дальаэропроект» по техническому заданию нашей дирекции **была разработана программа развития и модернизации аэропортов республики на 15 лет.** Программой предусмотрен выбор оптимального отечественного воздушного судна с учетом предложений авиакомпаний, расположенных на территории республики, и дифференциацией аэропортов по применяемому типу самолетов. По результатам анализа и прогноза потребностей населения и экономики в авиаперевозках разработаны три типовых модели деятельности аэропортов с малой эффективностью полетов. Выбраны основные направления работы по поддержанию эксплуатационной годности и перспективного развития аэропортов. Выполнены расчеты минимальных потребностей мощностей основных производственных комплексов аэропортовых сооружений, аэродромов, ВПП, мест стоянок, перрона, служебных и пассажирских зданий. Предложено в некоторых аэропортах уменьшить длину ВПП и площадь перрона, а остальное законсервировать на время дефицита бюджетного финансирования.

Важная составляющая программы – оценка и определение мероприятий по доведению аэропортов до уровня всех процедурных эксплуатационных требований.

В 2006 году программа получила одобрение Правительства Республики и положительное заключение Главгосэкспертизы Российской Федерации. Общий объем финансирования, необходимого для реализации проекта, – 5,2 млрд. рублей. В том числе, 1-я очередь (приведение предприятий в соответствие с нормами ФАП) – 1,8 млрд. рублей. Как видите, потребности финансирования несопоставимы ни с размерами бюджетного финансирования, ни, тем более, с собственным бюджетом предприятия. Например, стоимость реконструкции ИВПП одного из аэродромов составляет около 600 млн. рублей. Ясно, что реконструкция требует внешнего финансирования. **Бюджет региона не в состоянии нести подобную нагрузку.** В связи с этим нами принято решение о реконструкции ИВПП в грунтовую.

Резюмирую сказанное. **Передача внутрирегиональных аэропортов в ведение региональных властей позволит более обоснованно, с учетом экономических и социальных факторов управлять их деятельностью.** Финансирование аэропортов МВЛ из региональных бюджетов возможно. Однако включение этой статьи расходов в бюджеты дотационных регионов вызывает сомнение. Инвестиционное финансирование реконструкции ВПП сети аэропортов из бюджета региона весьма проблематично. Поэтому **предлагаю более взвешенно отнестись к предложению о передаче аэропортов в собственность регионов. Как вариант возможна передача региональным властям функций по содержанию и развитию аэропортов, находящихся в собственности РФ. При этом финансовое обеспечение указанных полномочий могло бы осуществляться за счет субвенций федерального бюджета.** При этом субъекты РФ должны иметь право дополнительно использовать собственные материальные ресурсы и финансовые средства для обеспечения переданных полномочий.

На этом я мог бы закончить выступление. Однако история деятельности нашего предприятия имела продолжение. Одним из итогов визита В.В. Путина в Якутск по поводу передачи РФ контрольного пакета акций предприятия «Алмазы Якутии» («АЛРОСА») стало поручение о передаче имущества нашего предприятия в федеральную собственность и о создании на его основе федерального предприятия. **В мае 2007 года ГУП «Дирекция аэропортов Республики Саха (Якутия)» как имущественный комплекс передано в федеральную собственность.** В процессе согласования вопроса с Росавиацией было предложено создать на базе имущественного комплекса ГУП «Дирекция аэропортов Республики Саха (Якутия)» **федеральное казенное предприятие с рабочим названием «Аэропорты Севера».** В Минтрансе России находится проект соответствующего распоряжения Правительства РФ. В федеральном бюджете на 2007 год на финансирование этих мероприятий предусмотрено 618,6 млн. рублей. В июне этого года в Якутии находился глава Минэкономразвития. Согласно протоколам совещаний после приведения предприятия к нормам ФАП за счет средств федерального бюджета, оно вновь будет передано в ведение Республики Саха (Якутия).

**ШАБУНИН ЮРИЙ ГЕОРГИЕВИЧ****генеральный директор Ассоциации агентств воздушного транспорта**

В прозвучавших выступлениях затронуты многие проблемы аэропортов. Но впечатление такое, будто электронное оформление билетов аэропортам вообще не грозит, а пассажиры живут своей жизнью. В аэропортах нет проблемы электронного билетооформления и подготовки соответствующих документов? **Хотелось бы услышать в последующих выступлениях, как готовятся аэропорты к работе с электронными бланками.** Ведь в соответствии с решением ИАТА время «С» не за горами.

ЧЕРТЕНКОВ А.Н.

Верное замечание. К дискуссии по этому вопросу мы перейдем, наверное, во второй части. Но уже сейчас могу Вас заверить, что аэропорты не спят, они готовятся к введению электронного билета.

**ИЛЛАРИОНОВ АНДРЕЙ АРКАДЬЕВИЧ****генеральный директор ГУП «Аэропорт Якутск»,
председатель Саха (Якутского) РО МАРАП**

Замечу сразу, что ГУП «Аэропорт Якутск» не входит в структуру ГУП «Дирекция аэропортов Республики Саха (Якутия)». В соответствии с договором 1992 года о разграничении полномочий и предметов ведения между Правительством РФ и Правительством нашей республики вся авиация, включая аэропорт Якутск, авиакомпанию и объекты УВД, была передана в собственность республики. С этого момента начались наши проблемы.

С 1992 по 1998 гг. в развитие наземной инфраструктуры аэропорта «Якутск» фактически не вкладывалось ни копейки. Все затраты несла НАК «СахаАвиа». После ее банкротства аэропорт оказался в тяжелой ситуации, затронувшей все объекты его инфраструктуры, включая самый главный – ВПП. Из двух имеющихся ВПП первая была закрыта в 1996 году из-за полного разрушения. А вторая фактически достигла критической стадии разрушения. Первое, за что мы взялись, – это реконструкция ВПП, которую вели за счет привлечения кредитных ресурсов (с 1998) и собственных средств. С 2000 года началось финансирование аэропорта из бюджета республики. В 2002 году была принята государственная целевая программа «Развитие воздушного транспорта Республики Саха (Якутия) на 2002-2006 годы», в соответствии с которой осуществлялось финансирование реконструкции нашего аэропорта на принципах софинансирования с федеральной целевой программой.

Реконструкция ВПП завершена, и сейчас речь идет о поддержании ее в рабочем состоянии. Освоено 526 млн. рублей, в том числе 248 млн. рублей – средства федерального бюджета, остальные – республиканские и привлеченные средства. Продолжается расширение рулежных дорожек и перрона.

В связи с передачей в РФ контрольного пакета акций предприятия «АЛРОСА» встал вопрос о передаче ВПП в федеральную собственность. **Якутский филиал Росимущества на прошлой неделе издал распоряжение о передаче аэродрома аэропорту «Якутск» в безвозмездную аренду до 2020 года.**

Из нерешенных до настоящего времени проблем. Мы фактически не являемся заказчиком-застройщиком, а находимся в положении сторонних наблюдателей.

Перспективы аэропорта. В аэропорту «Якутск» базируется авиакомпания «Якутия» и авиакомпания, выполняющая рейсы на МВЛ. Этого на сегодня явно недостаточно. **Дальнейшее развитие аэропорта мы связываем с расширением числа оперирующих авиакомпаний.** В настоящее время это – «Сибирь», «Красэйр», «Домодедовские авиалинии» и «Уральские авиалинии». Кроме того, над Якутском проходят две кросс-полярные трассы. Идет процесс обновления техники, приобретаемой в основном в лизинг.

В 2006 году Правительством республики был объявлен конкурс на привлечение инвестиций в строительство нового пассажирского терминала с пропускной способностью 900 пассажиров в час. Конкурс выиграла чешская фирма. Сейчас идут предпроектные работы.

**ГОРДЕЕВ ВАЛЕРИЙ МИХАЙЛОВИЧ****генеральный директор ОАО «Аэропорт Абакан»**

Основные показатели аэропорта «Абакан» намного ниже, чем аэропорта «Нижневартовск». **Мы сформировались как самостоятельное предприятие в марте 1993 года.** Первая задача, которую пришлось решать, – выживание, поскольку тарифы тогда еще сдерживались, а инфляция была галопирующая. Выход нашли в том, что в сентябре 1993 года добились статуса международного аэропорта и стали зарабатывать на чартерных рейсах из Китая в Москву. Эта программа в 90-е годы составляла до 80% доходов, появилась небольшая прибыль.

В начале 90-х годов объемы перевозок (около 40-50 тыс. пассажиров/год в 1993 году) по сравнению с 80-ми годами (0,5 млн. пассажиров/год) снизились почти в 10 раз. К 2000 году удалось увеличить перевозки до 120 тыс. пассажиров. Выполнялись и грузовые перевозки. Затем опять начался спад. Сейчас эти программы практически свернуты. В 2005 году случилась основная беда – практически полное отсутствие грузовых рейсов (40-50 в год). В результате объединения авиакомпаний «Хаккассия» и «Владивостокавиа» мы потеряли 60% объемов работ. В 2005 году они снизились на 70%. Попытки добиться в Федеральном агентстве воздушного транспорта и Федеральном агентстве по тарифам разрешения устанавливать тарифы, которые складываются по реальным объемам работ, закончились ничем. Более года пытались убедить госорганы в обоснованности этих тарифов, и только в декабре 2006 года нам их утвердили.

О чем это говорит? О том, что **вопросы регулирования аэропортовой деятельности решаются неудовлетворительно**. В ГСГА этими вопросами занимался Горячев В.С. А ФАВТ эти функции практически не выполняет. Оно обладает лишь функциями управления госимуществом и решения земельных вопросов. Да и этими вопросами Росавиация по-настоящему не занимается. Результат – налицо: земельные вопросы до сих пор находятся в «подвешенном» состоянии, о чем хорошо сказал Ю.Я. Дмитриев.

Необходимо **вернуться к вопросу создания в структуре Росавиации постоянной службы мониторинга экономического и финансового состояния аэропортов**. Ведь ни для кого не секрет, что бизнесу сегодня невыгодно инвестировать в небольшие аэропорты из-за низкой возвратности средств: как минимум 10 лет (в крупных аэропортах – 5-7 лет).

Вопросы собственности и финансирования. **Надо решить, наконец, кому нужны местные аэропорты?! И передать их в собственность заинтересованной стороне. В течение двух лет мы с главой Правительства Хакасской республики добиваемся от Грефа, Левитина решения вопроса о передаче аэропорта «Абакан» в собственность Хакасской республики**, потому что ей он н-у-ж-е-н! **Безрезультатно**. Аэропорт имеет статус стратегического, федерального, международного. Есть поручение В.В.Путина о выделении аэропорту средств на обновление имущественного комплекса – федеральной собственности (аэродрома). Тоже ничего добиться не можем! Не говоря уже о том, чтобы вложить еще 250 млн. в имущественный комплекс (государственный!) акционерного общества. **То же самое – и с введением процедуры санации**. Процедуре санации подлежат госпредприятия и акционерные общества, которые приравнены к районам Крайнего Севера. А наш аэропорт находится на юге Сибири, поэтому санации не подлежит.

Решение всех этих проблем сегодня упирается в незаинтересованность и нерасторопность органов госрегулирования. А решать их надо безотлагательно, потому что изношенность основных фондов сегодня (особенно техники и оборудования) близка к критической: ТЗК – 20-25 лет, аэродромные заправочные – 20 лет, спасательные средства, федеральные, те же пожарные машины – тоже.

В заключение – **об электронных билетах**. Несколько странно, что аэропорты уже сейчас срочно должны провести реформу всей системы регистрации авиабилетов, ввести электронные билеты, потратить 2 млн. рублей, научить людей, подготовить, потерять выручку, которая составляет как минимум 5% от продажи билетов. Это для нас – 4-5 млн. рублей убытков, да на 2 млн. затрат понести. Авиакомпания выручку напрямую получает, ей это выгодно. Может, Новосибирску это и не в тягость, Шереметьево, Домодедово. А мы будем работать себе в убыток. Я отношусь к этому осторожно. **Считаю, что, в первую очередь, нужно желание самих авиакомпаний**. Может быть, даже стоит пойти на то, чтобы помочь аэропортам профинансировать эту программу. Мы готовы оплатить эту программу не сразу, а хотя бы в течение двух лет.

РУППЕЛЬ КАРЛ КАРЛОВИЧ

заместитель начальника инспекции Счётной палаты Российской Федерации

Я часто бываю на заседаниях Клуба командиров и слышу много хороших, дельных выступлений. Полностью солидарен с выступлением своего земляка Пысенка В.Г. И Дмитриев Ю.Я. высказал тоже наиболее востребованные с пожелания. Будем надеяться, что Ревенко В.В. удастся донести до министра все эти вопросы и проблемы.

Все прозвучавшие предложения – в первую очередь, по совершенствованию управления гражданской авиацией, по сертификации и лицензированию, по разделению аэропортов, по ТЗК, по электронному билету – думаю, надо оформить в некий документ. Это, конечно же, абсурд, когда ГА управляет шесть или семь нянек, и при этом «дитя без глаза».

Не согласен, что аэропорты должны оставаться в стороне от прогресса. Без этого мы дальше не можем двигаться. Но решать эти вопросы надо, может быть, совместно с авиакомпаниями. С этим можно согласиться.

В качестве лирического отступления. Я понимаю, что сейчас все основные силы и средства государства будут брошены на Сочи, для того, чтобы достойно провести Олимпиаду 2014 года. Это, в принципе, правильно и хорошо. Но я думаю, что, конечно, надо обратить внимание власти и на аэропорты Севера, Дальнего Востока, малые предприятия, и, может быть (это шутка), объявить Магадан или Якутию столицей летних Олимпийских игр.





СУЛЕЙМАНОВ РОБЕРТ РАФАИЛОВИЧ

вице-президент, генеральный директор МАРАП

Хотел бы обратить внимание на один исторический момент. 21 год Клубу и он впервые проводится с Коллегией авиационной общественности. Ассоциация «Аэропорт» подготовила проект. Мы для Клубов обычно не готовим никаких проектов. Сегодня мы выносим этот проект на Ваше рассмотрение, на суд Коллегии авиационной общественности. У каждого в папке лежат: а) аналитическая записка, б) проект Решения, в) проект Программы Коллегии авиационной общественности по тенденциям развития аэропортов. Поэтому предлагается после перерыва, когда ведущим будет сопредседатель КАО г-н Назарян, выступить в качестве экспертов этих документов.



НАЗАРЯН ВАЛЕНТИН ВАЗГЕНОВИЧ

генеральный директор ОАО «Международный аэропорт Нижний Новгород»,
сопредседатель Коллегии авиационной общественности,
президент Ассоциации «Аэропорт» ГА, вице-президент МАРАП

Уважаемые коллеги, хочу предостеречь вас от иллюзий. От того, что мы критикуем федеральные органы, ничего не изменится. Да, итоговый документ нужен, сжатый, четкий документ, в котором отражены самые насущные вопросы – те, что требуют безотлагательного решения. Вот их и надо нам обсудить. А затем, вместе с Департаментом госполитики, добиваться, чтобы мы были услышаны министром. Я считаю, что в правительстве наш министр – не худший, человек вполне вменяемый, контактный. Мы должны работать вместе.

Позвольте от себя лично и от коллектива Нижегородского аэропорта «Стригино» поздравить в лице Алексея Николаевича Чертенкова аэропорт «Толмачево» с юбилеем. Друзья мои, я с той земли старой, нижегородской, где существует Хохлома настоящая, неподдельная. Это – герб Нижнего Новгорода. А это вот – такая красивая большая ваза, чтобы твоя жизнь, Алексей Николаевич, и жизнь твоих коллег была наполнена вот до краев! Мне понравился подход вашего губернатора. Вам просто серьезно повезло, Алексей Николаевич. Так что прошу и от всех нас, когда Вы будете на инаугурации, передать губернатору наши наилучшие пожелания.



СМИРНОВ ОЛЕГ МИХАЙЛОВИЧ

президент Фонда развития инфраструктуры воздушного транспорта
«Партнер гражданской авиации», сопредседатель Коллегии авиационной
общественности

Коротко – об итогах рассылки апрельского решения КАО. Документы направлены всем, кто принимает решения в нашей стране, – в Администрацию Президента, Совет Федерации, Госдуму, Генпрокуратуру, Счетную палату и др. Из Администрации Президента ответили, что вопрос поднят своевременно, документы направлены для рассмотрения в Совет Безопасности. Из Счетной палаты пришло письмо с предложением продолжить дальнейшие контакты и работу по поставленным вопросам. Генпрокуратура отреагировала, как ей и положено: сообщила, что будет заниматься проверкой по каждому вопросу, изложенному в обращении КАО.

Теперь – по теме заседания. Концепции надо писать, они необходимы. Концепция – это некий план действий на ближайшие годы. Когда она рассматривалась на конференции по инфраструктуре аэропортов, первые вопросы, которые участники задали прежнему руководителю Росавиации: «Почему такой важный документ делается келейно и не согласовывается с руководителями аэропортов? Почему, уже в нарушение Конституции, этот документ не согласовывается с губернаторами, на территории которых эти аэропорты расположены?»

Что такое концепция? Это – некая конструкция, которая состоит из фундамента и силовых элементов. «Фундамент» для решения всех вопросов, касающихся аэропортов, – земля, на которой аэропорт стоит. Н-и с-л-о-в-а в Концепции о земле, об имущественных отношениях! Ни слова о сертификации аэропортов, о подготовке кадров, которым предстоит исполнять эту концепцию, о предприятиях аэропортовой инфраструктуры. Следовательно, проект Росавиации назвать концепцией нельзя. С солидной долей условности, это – протокол о намерениях. Для его реализации правительством дополнительно должны быть приняты специальные постановления, буквально по каждому пункту Концепции. Только в этом случае она заработает.

По поводу бесполезности критики федеральных органов власти. С властью не только есть смысл, с ней надо говорить! И свидетельством тому, что власть меняется, – последние интервью Левитина И.Е. и Бачурина Е.В., опубликованные в «Коммерсанте». Левитин признал, что главной причиной недостатков в гражданской авиации являются упущения властей. А Бачурин впервые заявил публично, что Агентство нельзя назвать Росавиацией, потому что у нее нет ни функций, касающихся летной и инженерной работы, ни соответствующих полномочий.

Давайте вспомним, что именно **об этом предупреждали участники Нижневартовского клуба в 2004 году** сразу после объявления административной реформы.

ИВАНОВСКИЙ НИКОЛАЙ НИКОЛАЕВИЧ

генеральный директор ООО «Авиапредприятие «Северсталь», сопредседатель
Коллегии авиационной общественности, президент МАРАП,
председатель Северо-Западного РО



Первое. **Концепция** развития аэропортовой сети, на мой взгляд, **будет иметь успех тогда, когда она будет построена с учетом административного деления России**. У нас семь федеральных округов и в каждом округе есть авиационные власти, и они знают, сколько им надо аэродромов, сколько социальных рейсов, какие проблемы есть у авиапредприятий. Если взять за основу этот подход, согласовать Концепцию в округах, с субъектами РФ, с муниципальными образованиями (где известен каждый аэропорт, каждая авиаплощадка) – вот тогда это будет реалистическая Концепция. Сразу все встанет на свои места: федеральные стратегические аэропорты (аэродромы), далее – региональные, которые нужны конкретному региону, и местные, которые нужны властям и местным жителям.

Второе. **Очень тревожный момент – закрытие аэропортов МВЛ из-за проблем с сертификацией**. Мы, например, в течение года пытались сертифицировать по действующим ФАПам аэродром в Костомукше. Население – 30 тысяч. Таких городков много в России, и таких аэродромов должны быть сотни (!).

Что можно и нужно сделать? Это – комплексный вопрос. **Во-первых, внести поправки в ст. 39 ФАП**, в части, касающейся аэропортов и аэродромов МВЛ. **Требования должны быть простыми, из десяти позиций**, которые необходимо соблюсти, чтобы обеспечить безопасность. И все будет работать. Будет стимул. У нас сейчас начинает развиваться авиация общего назначения. Без аэропортов МВЛ ее просто не будет. Сохраним местные аэропорты – в них придет авиация общего назначения. Если в небольшом городке с населением 5-10 тысяч будет свой аэродром (пусть и грунтовый), туда будут летать и частники на своих самолетах, и можно будет выполнять необходимые социальные рейсы.

Во-вторых, персонал для аэропортов МВЛ необходимо готовить по специальной программе. Специалист аэропорта МВЛ должен быть универсальным. Он должен владеть, как сотрудник службы авиационной безопасности, знаниями и умениями по досмотру; как специалист службы перевозок – минимумом знаний и умений, которые необходимы для обслуживания пассажиров. И персонал для такого аэропорта (аэродрома) можно будет сформировать из 5-10 человек, а больше и не нужно. Сейчас же у нас в любом небольшом аэропорту, например, в Костомукше, в соответствии с ФАП по штатному расписанию должно быть 40(!) человек! Для двух рейсов Ан-28! Это – абсурд! Какая тут экономика?! Давайте, совместно с наукой, Санкт-Петербургским университетом ГА, ректор которого, вице-президент МАРАП Смуров М.Ю. здесь присутствует, проработаем этот вопрос, предложим две-три универсальных специальности, на которых надо немедленно начинать подготовку кадров для аэропортов МВЛ.

Третье. Очень важный вопрос – частно-государственное партнерство. О нем очень много говорят, но, к сожалению, мало что делается. А ведь **стимулом для развития аэропортов МВЛ в России могло бы стать разрешение передавать аэропорты и аэродромы в частные руки**. Во многих регионах есть аэропорты, нужные, в первую очередь, небольшим градообразующим предприятиям вне зависимости от количества жителей. Есть инвесторы, которые готовы вкладывать средства. Но без решения данного вопроса ни один инвестор этого делать не будет. Аэропорты МВЛ могут и должны работать и развиваться! И будут развиваться, если будет решен вопрос о собственности. Безусловно, с оговоркой: в условиях решения мобилизационных или государственных задач владельцы временно ограничиваются в своих правах.

КОРОТЯЕВ ВЛАДИМИР МИХАЙЛОВИЧ

генеральный директор ЗАО «Авиакомпания «Аэрофлот-Норд»,
вице-президент МАРАП, председатель БЕАРО Ассоциации



Разрешите, прежде всего, поздравить толмачевский аэропорт и своего коллегу – Алексея Николаевича – с юбилеем и пожелать ему и коллективу успехов!

О работе Коллегии авиационной общественности. КАО очень активно включилась в работу. На обсуждение выносятся самые важные проблемы гражданской авиации. Пожелания – более активно привлекать к работе Ассоциацию эксплуатантов, поскольку она объединяет крупных авиаперевозчиков, и, конечно, повышать роль КАО в развитии гражданской авиации.

О тенденциях в развитии аэропортов с точки зрения авиакомпании.

В последнее время правительство активно проводит политику приватизации аэропортов. Аэропорты преобразуют в акционерные общества, либо со 100%-ным государственным участием, либо в руках у государства остается контрольный пакет акций.

Вместе с тем, уже обозначилась **опасная тенденция** – готовность идти навстречу пожеланиям базирующихся в аэропорту авиакомпаний и передавать управление аэропортами в их руки. Это может привести к тому, вся проделанная работа по разделению объединенных отрядов на авиакомпании и аэропорты, пойдет насмарку. То есть авиакомпании скупят аэропорты и будут диктовать им политику по отношению к другим авиаперевозчикам. **Необходимо всем перевозчикам создавать равные условия для потребления аэропортовых услуг.** В этой связи следует обратить внимание Росимущества, Росавиации и Федеральной антимонопольной службы на эту тенденцию, которая ограничивает развитие авиаперевозок.

Далее. Известно, что рентабельность наших авиакомпаний минимальна – 1-2%. Это – тот небольшой успех, который может достичь авиакомпания в современных условиях. Есть редкие примеры более высокой рентабельности – «Аэрофлот – российские авиалинии», «Сибирь», некоторые другие. **Основная масса перевозчиков имеет нулевую рентабельность.** Во всех авиакомпаниях идет ежедневная работа по снижению издержек. А главная статья в издержках перевозчика – керосин. Эти услуги предоставляются **ТЗК, которые по существу превратились в монополистов на рынке авиационного топлива.** Почему?! Когда топливные услуги предоставляются монополистами, у авиакомпаний нет выбора. **Опыт**, о котором рассказал директор аэропорта «Нижневартовск», **уникален.** Нигде больше у авиакомпаний нет возможности подвозить топливо и хранить его в аэропорту. А значит, и выбора нет.

Важная задача – совместная разработка (авиакомпаниями и аэропортами) своих стратегий и координация действий. Если мы ее решим, то добьемся большего успеха.

Предложение к руководителям отраслевых ассоциаций – организовать совместное заседание правлений МАРАП, Ассоциации аэропортов, Ассоциации перевозчиков и других ассоциаций с целью выработки скоординированной политики в отношении всех этих и других проблем.



НАЦВИН АНДРЕЙ АНДРЕЕВИЧ заместитель генерального директора ОАО «Авиакомпания «Трансаэро»

Коротко – о проблемах, которые возникают у перевозчика при взаимодействии с аэропортовым комплексом. Как было сказано, аэропорт – не конкурент компании, а лицо юридическое (или какое-либо другое), которое в полной мере должно оказывать помощь авиакомпании, чтобы вместе решать общую задачу – обслуживание пассажиров. Итоговое **впечатление от полета складывается у пассажира из впечатления о том, как он слетал, и о том, как его обслужили в аэропорту.**

В этой связи – две важных проблемы.

Первая – процедуры согласования слотов в аэропортах, которые напрямую влияют на коммерческую заинтересованность авиакомпаний. Не мешало бы эти процедуры пересмотреть и сделать более прозрачными. Почему? Потому что авиакомпания вынуждена подстраиваться под пассажиров: предоставлять такое расписание, чтобы оно было для них удобным, делать соответствующие стыковки и пр.

Вторая – отсутствие унификации в формах соглашений между аэропортами и авиакомпаниями об обслуживании пассажиров. Сколько аэропортовых комплексов – столько разных условий при заключении стандартных соглашений, хотя в международной практике эти вопросы решены. Из опыта знаю, что за рубежом взаимоотношения авиакомпания – аэропорт строятся по единым соглашениям. Почему бы не применить этот опыт в российских аэропортах?!

Далее. **Проблема времени ожидания между рейсами.** Сегодня в аэропортах России минимальное время стыковки рейсов составляет не менее 1 часа 10 мин. В ведущих международных транзитных аэропортах самолеты могут быть подготовлены за 30-35 минут. Вопрос: а хотят ли российские аэропорты использовать современный международный опыт? Вопрос актуальный, т.к. продолжительность этого периода ограничивает развитие авиакомпаний.

И, наконец, известная проблема – **несовершенное правовое поле.** Авиакомпания «Трансаэро» имеет богатый опыт эксплуатации ВС зарубежного производства. Поэтому мы изучили опыт международных организаций по их обслуживанию. Готовы выделить специалистов, если в Минтрансе будет создана комиссия по совершенствованию правовой базы ГА.



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

Анализ современных тенденций в развитии аэропортов будет неполным, если не сказать о современной системе управления воздушным движением и обеспечения полетов, о революционных изменениях, которые произошли в этой области буквально за последние годы. Мы на прошлых заседаниях Клуба командиров много говорили о реформах во всех авиационных структурах. **Произошла реформа и в системе ОВД,** создана Росавианавигация. Если в 2005 году она только формировалась, то теперь стадия формирования завершается. Это первое.

Второе. Одно из революционных изменений в ходе реформы – упразднение в системе УВД с 2007 года военных секторов. Делается это поэтапно. Последний этап завершается, и **с 1 января 2008 года мы, гражданские специалисты УВД** (подчеркиваю, мы – гражданские специалисты, а то кое-кто в этом сомневается), **будем управлять всем воздушным пространством**. Другая особенность – передача нам управления движением вне трасс (раньше мы управляли только на трассах). Безусловно, при выполнении сложных полетов, спецзаданий стратегического назначения руководство полетами будут осуществлять военные.

Третье. **Изменения, влияющие на аэропортовую жизнь**. В настоящее время создаются новые объединенные центры управления воздушным движением. Сейчас в России около 120 районных центров, дополнительно по стране будет создано еще более десяти центров. Это означает – новые технологии, новый подход к управлению воздушным движением, новое оборудование и, как окончательный этап, автоматизация этого процесса. Изменения затронут и трансполярные и кросс-полярные трассы. Интенсивность их использования возрастает. Эта тенденция ярко проявилась в 2006 года. В 2007 году она сохраняется. В основном это – транзитные полеты. И, следовательно, аэропорты, расположенные вдоль таких трасс активно используются, рассматриваются в качестве запасных. Стало быть, здесь возникает широкое поле деятельности для аэропортов. Это и хабы – грузовые и пассажирские. Это – и объемы.

Далее. Проблем, несмотря на названные революционные изменения, хватает. **Проблемы наши – в принципе, общие и с авиакомпаниями, и с аэропортами**. Они, думаю, могут рассматриваться на Коллегии авиационной общественности. **Это – проблемы сертификации, лицензирования, земельные проблемы. Это – и проблема ведомственной – вневедомственной охраны**.

Ну, и конечно, **проблема с кадрами**. Пользуясь тем, что здесь находится ректор Академии ГА (назову по-старому), хочу сказать: есть острая потребность в таких специалистах, как диспетчер-информатор. Здесь **уже говорили о необходимости подготовки универсальных специалистов**. Так вот, **такой диспетчер в советские времена управлял и самолетами, и кассирами, и буфетчицами, и специалистами аэродрома**. Но сегодня нет ни одного учебного заведения, которое бы таких специалистов готовило. Думаю, сейчас есть необходимость и возможность начать готовить этих специалистов.

НАЗАРЯН В.В.

Александр Руфович, Вам приходилось летать самому?

ПИВОВАРОВ А.Р.

Да, конечно. На вертолете, на самолете. Но очень давно.

НАЗАРЯН В.В.

Тогда мы как-то пойдем друг друга. Скажите, какова Ваша точка зрения: все-таки нижний этаж управления (запуск, руление, взлет-посадка) у кого должны быть? Скажите по душе, а не как работник системы ОрВД...

ПИВОВАРОВ А.Р.

Мы рассматривали вопрос о передаче управления рулением и АДП на этом этапе в аэропорты. Я думаю, это – реально. Управление в зонах, где начинается взлет-посадка, полет, считаю, нецелесообразно передавать в аэропорты.

ОСТРОВСКИЙ ЕВГЕНИЙ АЛЕКСАНДРОВИЧ генеральный директор ООО «Торговый дом «Топливное обеспечение аэропортов»

Я бы хотел в своем выступлении изложить более-менее связную концепцию: как должно быть организовано топливное обеспечение. Оно уже стало «притчей во языцех», и ситуация на этом рынке серьезно подрывает конкурентоспособность авиакомпаний.

Система топливного обеспечения должна развиваться вместе с авиакомпаниями и даже опережать развитие последних. На самом деле, следует заранее готовиться к приему новых воздушных судов и к повышению объема перевозок, стремясь к балансу экономических интересов участников этого процесса, т.е. и авиаперевозчика, и поставщиков топлива. Я могу привести целый ряд примеров на уровне анекдота, когда работники ТЗК вынуждены были стреманочками подставлять, потому что у топливозаправщиков не было подъемных платформ для каждого типа самолета. Но на самом деле это не так смешно...

Любая попытка решения экономических и технических проблем за счет партнера (я имею в виду перевозчиков и поставщиков) приводит к негативным последствиям для обоих. **Рынок авиатопливого обеспечения России на сегодня, в отличие от всего мира, состоит из оптового и розничного секторов**. При этом оптовый рынок характеризуется высокой конкуренцией топливных поставщиков и, как следствие, относительной прозрачностью логистики и ценообразования. В отличие от оптового, розничный сектор, состоящий из продавцов (в подавляющем большинстве случаев это – топливозаправочные комплексы и службы ГСМ аэропортов) и покупателей – авиакомпаний, крайне монополизирован и непрозрачен. Я абсолютно согласен с Владимиром



Григорьевичем, но пример Нижневартовска, – это из разряда примерно 10% (по всей стране) тех, кто работает в сети свободного доступа к торговле топливом.

Ошибочно считать, что мы с вами сегодня в рынке, по крайней мере, в области торговли топливом, да и в области полетов – тоже. Потому что **рынок характеризуется двумя основными чертами. Это – свобода ценообразования при свободе доступа.** Подчеркиваю, у нас есть свобода ценообразования и нет свободы доступа. А результат – монополизм со всеми вытекающими последствиями.

Топливозаправочные комплексы и службы ГСМ большинства аэропортов давно стали локальными монополистами, присвоившими право единолично продавать авиакомпаниям приобретенное на оптовом рынке авиатопливо.

Как член биржевого совета Биржи нефтегазового комплекса, я на прошлой неделе участвовал в «круглом столе» в Госдуме по поводу организации Биржи нефтепродуктов. Должен сказать, что все разговоры про биржу, а, следовательно, про «голубую мечту» авиакомпаний бессмысленны. Базы для биржи нет! Между продавцами и покупателями стоит ТЗК, приобретающий топливо по той цене, которая ему больше всего нравится, а дальше (вы сами прекрасно знаете) «привинчивает» к этой цене, столько, сколько ему диктуют «потребности строительства его дачи». И авиакомпания покупает!.. Могу напомнить о «заоблачных» ценах в Астрахани два года назад. Только после скандала Валерия Михайловича Окулова она снизилась. Примеров можно приводить множество.

ТЗК, стремясь к получению максимальной розничной прибыли, зачастую заламывают цены, откровенно подрывающие платежеспособность авиакомпаний. Приведу пугающие цифры. Если в зарубежных авиакомпаниях доля авиатоплива в общей структуре расходов составляет по данным ИАТА 15-25%, то в российских авиакомпаниях эта доля колеблется от 45 до 60% в зависимости от структуры парка ВС!

Минтранс РФ констатирует, что состояние федерального имущества аэропортов (аэродромов) не обеспечивает задач устойчивого развития отрасли. Аэродромная сеть сократилась за 15 лет в 6 раз, нет платежеспособного спроса на региональные перевозки и инвестиций в развитие и поддержание инфраструктуры.

По поводу топливного обеспечения. Техническое состояние инфраструктуры авиатопливного обеспечения, за исключением аэропортов Московского авиаузла, находится в критическом состоянии. Более 50% резервуарного парка и 65% аэродромных топливозаправщиков выслужили все нормативные сроки. Значит, отрасль держится на энтузиазме руководителей служб ГСМ. Сегодня, при наличии современных воздушных судов, в 21-м веке (!) по перронам катаются ТЗ-22 с деревянными дверками... Когда я услышал в ГосНИИ, что заправку сегодня, в отличие от ситуации 20 лет назад, сертифицируют по факту (!), это – страшно! Не удивительно, что иностранцы летать откровенно боятся.

На фоне ускоренной смены поколений ВС только 15 (!) аэропортов страны обеспечены необходимым оборудованием для обслуживания современных самолетов. Технический уровень действующих средств контроля качества топлива и заправки ВС в большинстве аэропортов не соответствует мировому уровню. Приобретение же импортного оборудования подавляющей части аэропортов не по карману Менеджмент российских ТЗК никак не стимулируется к масштабным инвестициям в производство. И при этом значительная часть авиатопливной инфраструктуры страны находится в руках государства.

Мировой опыт. Хочу предложить то, что принято во всем мире. В мире структуры, аналогичные российским ТЗК, главным источником дохода имеют стабильные поступления от эксплуатации производственной инфраструктуры, оказывая собственнику авиатоплива платные услуги по его хранению и заправке ВС, и не осуществляют спекулятивных операций по перепродаже авиатоплива. Иными словами, любой ТЗК предоставляет услуги по хранению и заправке обычно крупному, оператору – торговцу авиатопливом. Приземляясь в Хитроу, вы можете видеть ТЗК, где на резервуарах написаны названия компаний.

Оптимальной для российского авиатопливного обеспечения является система, при которой отдельные ТЗК объединены в сеть с общими, соответствующими международным нормам технологическими стандартами, где ТЗК не перепродает авиаГСМ, а предоставляет заинтересованным продавцам платные места для его размещения.

Таких сетей может быть несколько. Но они должны иметь две основные отличительные черты – ИАТовские стандарты и свободный доступ всех желающих. Неважно – поставщик это или авиакомпания. Такая модель, во-первых, полностью соответствует международному опыту и принципам ИАТА, т.к. обеспечивает свободную конкуренцию и ориентирует каждый ТЗК на инвестиционную активность, обеспечение платежеспособности и соблюдение технических стандартов. В этой ситуации мы впервые получим «обратное» рыночное давление на нефтяников. Момент важный, потому что сегодня любая попытка говорить с нефтяниками о понижении цен натывается на то, что мне говорят: «Мы тебе продаем по 15500, а там, в порту, где ты продаешь, реализация по 19800. О чем разговор?!» И мне нечего на это ответить. **Когда нефтяники начнут продавать топливо авиакомпаниям напрямую, тут же появляется «обратное» рыночное давление.**

Если подобную систему внедрить с преобладающим участием государственной компании, то в ней можно объединить все ТЗК страны, включая самые маленькие. Мы обеспечим соблюдение единых технических стандартов и предоставление качественных услуг, стабилизируем цены на топливо за счет гармонизации возможностей и интересов авиакомпаний и нефтяников на основе долгосрочных договоров.

По поводу интересов государства. Думаю, выгоды очевидны. По моему представлению, **создание таких сетевых компаний поможет, во-первых, резко и быстро улучшить в стране ситуацию с авиатопливным обеспечением. Во-вторых, – продемонстрировать долгосрочную инвестиционную стратегию нашего государства, повысить динамические запасы в отрасли и привлечь в ГА внебюджетные инвестиции.**

Ремарка по поводу строительства альтернативных ТЗК: это – не панацея. В принципе, ТЗК должен предоставлять право торговать любому. Это – ключевой момент. Сегодня в МЭРТЕ и в Минтрансе мне говорят, что государство не может заставить собственника эффективно распоряжаться имуществом. Но государственным-то ТЗК что мешает?

В заключение позволю себе обратить внимание присутствующих на то, что внедрение предлагаемой рыночной системы резко повышается вероятность относительно легкого финансирования развития ТЗК с использованием финансовых инструментов. А ведь именно это в настоящее время недоступно подавляющему большинству аэропортов, поскольку существующая система непрозрачна и непредсказуема.

НАЗАРЯН В.В.

Спасибо, Евгений Александрович. У меня к Вам предложение: договоритесь с Вашими коллегами о том, чтобы не «гнали» цены на топливо, дали возможность авиакомпаниям дышать посвободнее, летать больше, да и у Вас прибыль будет выше.

ОСТРОВСКИЙ Е.А.

Валентин Вазгенович, в газете «Воздушный транспорт», которую нам раздали, есть заметка про два поселка, жители которых ходили друг к другу мимо обрыва и все время падали в пропасть. И оба этих поселка достигли больших успехов в деле вывоза тел погибших, вместо того, чтобы построить забор. Я предлагаю действовать не призывами. А то ведь опять вся наша деятельность направлена на устранение последствий, вместо того, чтобы в корне проблему решить. Очень плохо, когда что-то зависит от личности каждого отдельного руководителя. **Задача – создать систему, чтобы даже злая воля руководителя не могла помешать.** Нет нужды меня призывать дать кому-то подышать. Я – коммерсант, и у меня за спиной нет государства или крупной нефтяной компании, которая меня кормит. Надо создать условия, чтобы не было выхода не снизить цены и увеличить при этом прибыль. Это – рынок, которого, к сожалению, нет.

СУЛЕЙМАНОВ Р.Р.

После перерыва продолжаем заседание КАО по современным тенденциям в развитии аэропортов. Меняем расписание, учитывая, что тему не обсудили до конца. Мы ведем конкретный разговор. Поэтому нельзя его сворачивать, нельзя быть рабами регламента. Это – Клуб. Что хотим – то и делаем, верно?

А сейчас у нас есть ровно десять минут на протокольные мероприятия. Первое – выбор места проведения Клуба-35. Это у нас своеобразный «полуюбилей». Напомню, как мы с вами можем на Клубе юбилей отмечать. По круглым датам плюс каждое пятое заседание объявлять юбилеем! Как хотим, так и сделаем. Есть предложение у наших коллег.

КОРОТЯЕВ В.М.

От имени авиакомпании «Аэрофлот-Норд» и от всех авиационных предприятий региона приглашаю Клуб и МАРП в Архангельск в следующем, 2008 году.



СУЛЕЙМАНОВ Р.Р.

КОРОТЯЕВ В.М.

А Вы не дополнили еще: «Приглашаю к нам на Соловки!»

СУЛЕЙМАНОВ Р.Р.

Соловки – само собой. Разумеется, пока – добровольно!

РЕПЛИКА

СУЛЕЙМАНОВ Р.Р.

Желающие есть, но после Архангельска, после Соловков!

КОРОТЯЕВ В.М.

Владимир Михайлович, время проведения?

ИВАНОВСКИЙ Н.Н.

Конец июля.

СУЛЕЙМАНОВ Р.Р.

Конец июля – разгар отпусков. Очень сложное время.

Можно записать так: июль? А конец или начало – за год решим. Тогда ставим вопрос на голосование. Кто за то, чтобы юбилейное 35-е заседание Клуба командиров провести в городе Архангельске в июле 2008 года? Принимающая сторона – авиакомпания «Аэрофлот-Норд». Прошу голосовать. Кто против? Воздержавшихся тоже нет. Ритуал передачи мантии через пять минут.

Второй вопрос. В Новосибирске родился Международный клуб директоров. В Новосибирске эта модель была принята Клубом командиров. В Новосибирске Клуб командиров Урала, Сибири и Дальнего Востока получил российский статус. И в Новосибирске нам пришлось время чуть-чуть откорректировать цели и принципы Клуба. В раздаточных материалах все есть. Я только скажу несколько слов, прежде чем мы проголосуем.

Первое – у нас периодичность изменилась. Мы стали заседать не раз в полгода, а раз в год.

Второе – у нас членство Клуба, скажем так, «перестало быть», поскольку членами Клуба становятся все, кто приезжает на него.

Третье – у нас появилась Коллегия авиационной общественности. И Клуб является сегодня уже де-факто основой не только МАРАП, но и Коллегии авиационной общественности как формы общения.

И четвертое – чтобы сохранять традиции, чтобы молодое поколение директоров эти традиции продолжило, мы предлагаем создать Совет Председателей Клуба, который станет хранителем его традиций и преемственности. То есть – такой Совет старейшин, который был у Абела Гезовича Аганбегяна в Клубе директоров. Вот, мы к этому после 21 года существования Клуба командиров тоже приходим.

Предлагается эту новую редакцию целей и принципов Клуба одобрить и проголосовать.

Возражений нет?

С МЕСТА:

Нет!



ИЛЬЧУК Л.В.

член Совета Клуба ветеранов высшего руководящего состава гражданской авиации (Клуба «Опыт»)

Клуб «Опыт», который я здесь представляю, направил обращение к участникам сегодняшнего заседания «О подготовке к 85-летию Гражданской авиации России», которое опубликовано в официальном издании МАРАП. Вы, наверняка, уже успели познакомиться с ним, поэтому я не буду останавливаться на деталях. Хотел бы только от имени Совета Клуба обратиться к вам с просьбой. **В решении сегодняшнего заседания следует отразить рекомендации** руководителям авиапредприятий: во-первых, принять участие в мероприятиях, предусмотренных приказом министра транспорта № 58 от 8 мая 2007 года; **во-вторых, разработать на предприятиях планы мероприятий** по подготовке и проведению празднования юбилея ГА России. Знаменательная дата! Всероссийский праздник! Праздник, в первую очередь, для наших коллективов, для всех, кто работает в гражданской авиации! И встретить его надо достойно. Совет Клуба «Опыт» выражает надежду, что это обращение будет поддержано.



ШАЛАГИНОВ АЛЕКСЕЙ ВАЛЕНТИНОВИЧ

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

Самая главная беда российских аэропортов – в том, что **хронически не решаются проблемы, которые являются «путями» для аэропортов**, которые не дают им развиваться. Если не снять эти

«путы», любые концепции, даже самые хорошие, не помогут. Не освободившись от пут, двигаться вперед нельзя! **Корабль надо сначала очистить от ракушек, чтобы он мог двигаться в нужном направлении.**

Правильно сказал сегодня Владимир Григорьевич – он не нуждается в концепциях. Он – опытный хозяйственник, понимает и знает свое место, знает, в каком направлении и как развиваться аэропорту. Ему не нужны ни концепции, ни заумные слова. Ему нужно **снять путы – решить проблемы сертификации и землепользования.** Это – вопросы, без решения которых вперед нельзя идти. И вопросы-то эти не носят политического, характера! **Они просто мешают людям жить и работать нормально – так, как они это понимают, и как это необходимо для гражданской авиации.** Поэтому надо четко определить все эти проблемы, эти «камни», которые не зависят от Концепции и от того, какая модель развития авиации будет принята, а затем добиваться их устранения.

Коротко о компании «LAS-1», но в связи с темой заседания. Мы позиционируем себя на российском рынке как компания по технологическому оснащению развивающихся аэропортов. В отличие от многих наших западных конкурентов мы ориентируемся именно на эту категорию аэропортов. Это – политика, которая проводится мной и компанией очень давно. **В чем суть нашего подхода?** В том, что мы развиваем определенные «портфели» продуктов, соответствующих положению, масштабам и задачам развивающихся аэропортов. **Мы готовы полностью,** всем технологическим пакетом, **оснащать аэропорты с пассажирооборотом до 2,5 млн. пассажиров в год.** Есть очень хорошие технологические наработки по реконструкции стандартных аэропортов, построенных в советское время, и приданию им современного вида. Предлагаемая технология позволяет аэропортам постоянно наращивать и развивать соответствующую инфраструктуру.

Состав собственных продуктов, отвечающих потребностям развивающегося аэропорта. Мы предлагаем развивающимся аэропортам универсальные продукты для перрона. Технология позволяет использовать универсальное оборудование, которое дает возможность обслуживать любые типы самолетов, и технологически организовать производство с расчетом на перспективу. Это – наша сознательная политика.

Отношения с заказчиками. Мы строим их **на основе технологического партнерства.** Мы предлагаем не разрозненные продукты, а технологический пакет, охватывающий все звенья производственного цикла. Более того, осуществляем совместную разработку технологии и поставку всех компонентов этой технологии, ее совместную отработку в процессе внедрения. Для нас это – предпочтительный путь сотрудничества. **Наша компания ждет, когда аэропорты начнут подниматься, развиваться.** Мы вас любим и желаем вам всего доброго.

НАЗАРЯН В.В.

Спасибо, Алексей Валентинович. Мы вас тоже очень любим. Это – от души, без лицемерия, Вы это знаете. И то, что у вас все именно так, как Вы говорите, и самое лучшее, мы знаем.

ТИМОШКИН ВЯЧЕСЛАВ ЕВДОКИМОВИЧ
исполнительный директор Ассоциации «Авиаремонт» авиаремонтных
заводов ГА Российской Федерации, сопредседатель Коллегии авиационной
общественности, вице-президент МАРАП



Ни у кого не вызывает сомнения, что **аэропорт – это системообразующая и интегрированная структура, которая является основой любого вида деятельности в области гражданской авиации.** Это – и перевозки. Это – и УВД. Это – и поддержание летной годности. Ни один крупный аэропорт и даже аэропорт регионального значения не может обойтись без серьезного инженерного комплекса. Было приятно вчера посмотреть, когда поздравляли и награждали руководителя инженерного комплекса «Толмачево», причем награждал генеральный директор аэропорта. То есть он, действительно, понимает значимость этого комплекса и приветствует его развитие, его успехи.

Не хочу сильно развивать самокритику, но **в том, что нас, наши стоны, наши проблемы до сих пор не слышат в государственных верхах, есть серьезная наша недоработка.** Поэтому я и согласился участвовать, даже быть сопредседателем Коллегии авиационной общественности **со вполне определенной целью: добиваться того, чтобы наши аэропорты стали именно такими, как я их охарактеризовал только что.** И для этого надо использовать не только наши традиционные формы – такие заседания, внутренние обсуждения и внутреннюю полемику. Надо пытаться шире применять инструменты государственного управления, государственные программы. В первую очередь я имею в виду **ФЦП «Развитие гражданской авиационной техники России на 2002–2010 годы и на период до 2015 года».** В этой ФЦП определены направления действия, которые «бьют по хвостам» с целью спасения авиапрома. Но при этом **в ней заложен настоящий удар «под дых» по поддержанию летной годности, которая 80 лет существует в гражданской авиации; в этой программе нас с вами (эксплуатационников) нет.** В программе предусматривается, начиная с 2006 года, выделять на поддержание летной годности по 400 млн. руб. из средств частного капитала и государственных бюджетных средств. В 2006 году из госбюджета не поступило ничего. Зато частный сектор работает над выполнением программы вне зависимости от того, как финансирует эту деятельность государство, поскольку он в этом

заинтересован. Один только Внуковский аэропорт вложил в развитие своего центра ТОиР 570 млн. рублей. В этом году государство компенсировало все недоплаты прошлого года, и авиапром получил на поддержание летной годности авиатехники 800 млн. бюджетных средств. Что сделано? Если оценивать в объемах от продаж, то у нас на поддержание летной годности рассчитывается 0,0 процентов. Дальше объемы расходования средств на поддержание летной годности вырастают в 30 раз. Я очень сомневаюсь, что средства будут вложены в строительство ангаров, которых не хватает в гражданской авиации, в переоснащение АТБ и центров ТОиР. Это и не заложено в программе. Я думаю, что эти средства отразятся в стоимости услуг, которые будет оказывать авиапромышленность. Если учесть, что авиапром ежегодно увеличивает цены на агрегаты для новых самолетов на 25%, то по динамике это как раз укладывается в названные цифры. То есть, можно предположить, что эти капиталовложения в рублях никак не отразятся ни на технической поддержке, ни на технических новшествах в области эксплуатации. Они все пойдут на укрепление финансового, материального положения тех акционерных обществ, которые сегодня являются государственными, поскольку 100% их акций принадлежит государству, а завтра, точнее, к 2011 году они будут, наверное, по крайней мере, на 50% частными.

Другими словами, **в этой программе заложено чье-то обогащение за счет гражданской авиации. Такой вот «хозяйственный», «государственный» подход.** Вот Карл Карлович здесь Счетную палату представляет. Надеюсь, он «мотает на ус» эту информацию.

Что есть на сегодняшний день «привлечение частного капитала» в авиапроме? Ну, нет в авиапроме частных предприятий! Все акционерные общества со 100%-ным государственным участием. Это все равно – привлечение бюджетных средств. А гражданская авиация, не говоря ничего, спокойно вносит свои деньги, тратит, реконструирует и развивает этот сектор – поддержание летной годности. Поэтому я **прошу вас внимательно прочесть эту программу с точки зрения нашего решения и программы, там, где эти аспекты отражены, и принять к сведению мой призыв к работе в этом направлении.**



КОСТИН ВЛАДИМИР ВИКТОРОВИЧ

президент ООО «Авиатехснаб», вице-президент МАРАП, председатель Западно-Сибирского РО

Коротко об опыте авиастроителей Западной Сибири по оказанию помощи нашим аэропортам в области увеличения их грузо- и пассажирооборота.

Первое. Сегодня Новосибирск мог бы стать площадкой для великолепного опыта. Только здесь производится отечественный самолет для региональных авиалиний – Ан-38. Есть некоторый опыт сотрудничества новосибирских авиастроителей с компанией «Ильюшин-Финанс». Здесь, к сожалению, не присутствует генеральный директор нашего ведущего авиационного института – СибНИИА – Серьезнов А.Н. А ведь в ангарах института стоят самолеты, которые прошли весь цикл летных, точнее, прочностных испытаний, но пока не переданы в эксплуатацию, хотя они нужны. Причины серьезные, в том числе – и те, о которых здесь уже говорилось. Много технических проблем, но главные – ценовые. Я попросил Мирзаянова Фаниса Мирзаяновича, бывшего генерального директора авиакомпании «Восток», которая первой начала эксплуатировать Ан-38, дать оценку этому самолету. И вот его оценка: **машина должна стоить максимум 1,5 млн., а не 4,2 млн. долларов США; стоимость двигателя завышена в два раза по сравнению с его рыночной стоимостью за рубежом.**

В связи с этим я хотел бы еще раз обратить ваше внимание на ценный материал, полученный нами по результатам работы первой Коллегии, и предложить следующее. При подготовке этих документов сформировалась очень серьезная группа экспертов. Мне кажется, ее надо закрепить официально. Потому что группа н-е-з-а-в-и-с-и-м-ы-х экспертов (я далек от того, чтобы считать их независимыми при всех зависимых обстоятельствах, но все-таки одни могут более громко что-то сказать, а другие – нет) нам очень понадобятся. И при оценке летных происшествий. И при оценке принимаемых Правительством РФ решений. И для того, чтобы «продвигать» в соответствующих федеральных органах разрабатываемые нами документы и заставить их работать.

Второе. Сергей Алексеевич Лабутин, руководитель Западно-Сибирского окружного управления, во время встречи накануне сегодняшнего заседания при участии Р.Р. Сулейманова, выражал серьезное беспокойство по поводу результатов проверки состояния аэродромной и аэропортовой сети федерального округа. По распоряжению Минтранса проверке подлежат все вертолетные площадки, все аэродромы – и летние, и временные. Беспокоит то, что по итогам проверки более 70% площадок и аэродромов может быть закрыто. Наше авиационное пространство итак сужено, а после этого еще более сузится, потому что правительство не даст денег для того, чтобы привести все эти объекты в соответствие с требованиями. **Я прошу присутствующих здесь представителей Минтранса использовать результаты проверки во благо авиации региона, а не «на пользу нового этапа ее увядания»!**

Третье. Председателем комиссии Федерального Собрания по развитию аэропортов и АОН назначен губернатор Красноярского края А.Г. Хлопонин. Это отрадно: Хлопонин – губернатор, который принимает активное участие в развитии авиации. В связи с этим предлагаю обсудить с ним

наработанные КАО материалы, включая сегодняшние, то есть задействовать и этот ресурс, тем более что у нас в Красноярском крае сильное РО МАРАП.

Четвертое. На нашем заседании не смог присутствовать Рой Геннадий Владимирович, вице-президент МАРАП по поддержанию летной годности. Он очень серьезно занимается подготовкой завода к переходу на сервисное обслуживание ВС авиации общего назначения. Зная ситуацию в этом секторе зарубежного авиарынка, он полагает, что на западе ждут, когда у нас, наконец, освободят воздушное пространство для полетов частной авиации. По оценкам Роя Г.В., это может произойти в ближайшие два года. Он убежден, что к этому надо готовиться уже сейчас: заранее создать и начать продвигать систему для удовлетворения спроса на самолеты разных классов и их сервисного обслуживания.

Хочу проинформировать, что Сергей Александрович Пискунов (вот он, сидит рядом со мной), руководитель общества «Сибирский аэросоюз», является еще и создателем компании «Российские вертолетные сети». Хотя законы нашего государства не способствуют развитию данного вида транспорта, ему удалось найти какие-то пути и механизмы, чтобы добиться этого. Думаю, что на одной из последующих встреч он мог бы поделиться очень интересным опытом.

СУЛЕЙМАНОВ Р.Р.

Сергей Алексеевич Лабутин во время встречи, о которой упомянул Владимир Викторович, сказал еще одну интересную вещь. По поручению Минтранса он провел встречу с губернаторами СФО или вице-губернаторами по транспорту. Подавляющее большинство из них не проявили н-и-к-а-к-о-г-о интереса к идее передачи аэропортов в их ведение. Это только те люди, что сидят там, внутри Садового кольца, думают, будто стоит лишь сказать «отдаем аэропорты в регионы», как тут же все побегут их забирать. Такая же история у нас была с «социалкой», вспомните... Когда было сказано, что «социалка» передается на места, что ответили муниципальные органы? Они сказали: «Стоп!.. Хорошо, мы ее заберем, но вы ее сначала в порядок приведите!». Я очень хочу, чтобы представители нашей вертикали власти поняли, наконец, что есть а) межбюджетные отношения, б) федеральная собственность и муниципальная собственность, в) вся система должна выстраиваться «по уму», то есть по пути финансовых потоков, исходя из закона о бюджете (они, регионы, должны их встречать, эти деньги!). У нас же пока все делается совершенно наоборот: сначала создают АГА аэродромов, теперь планируют еще и на базе Шереметьево – управляющую компанию, а потом начнут все российские «правила игры» подстраивать под эти авиационные структуры. Т-а-к заведомо н-е-л-ь-з-я делать! **Есть в государстве «правила игры», в т.ч., и система межбюджетных отношений. И все ведомственные структуры должны подстраиваться под них, а не правила подстраивать под себя.**

РЕВЕНКО ВЯЧЕСЛАВ ВЛАДИМИРОВИЧ

заместитель директора Департамента государственной политики в области гражданской авиации Минтранса России



Прежде всего, скажу, что я еще «молодой специалист» в этой области, работаю в Департаменте три с половиной месяца. Вот Карл Карлович более опытен в этой области и хорошее предложение сделал по поводу того, чем должна закончиться наша работа и что должно быть ее результатом.

Здесь прозвучали сомнения, дойдет или нет сегодняшняя информация до министра? Для справки: **ни в одной отрасли транспорта нет у министра столько помощников и советников, сколько в гражданской авиации.** На сегодняшний день – пять или шесть советников и помощников. И каждый информирует в меру своей компетенции.

Коротко о работе Департамента по развитию нормативно-правовой базы и проблемах.

По воле случая мне поручено этим заниматься. Работая на предприятиях и в территориальном управлении, сам постоянно ощущал несовершенство нормативно-правового регулирования в ГА. Мы вынуждены до сих пор руководствоваться старыми документами, разработанными еще в советское время, хотя сейчас иные времена. Только с кем разрабатывать и как разрабатывать нормативно-правовую базу? Например, вопросами аэропортовой деятельности в Департаменте занимается один (!) человек. Таким составом можно что-то сделать?! Считаю, что роль Департамента – не в разработке самого документа, а в том, чтобы организовать эту работу и обеспечить ее финансирование. Пока работа по совершенствованию нормативно-правовой базы ГА организована в форме НИР и проводится на конкурсной основе. К слову, мы уже прожили половину 2007 года, а еще ни одного конкурса не проведено, хотя все ТЗ на разработку документов выданы.

Много высказано замечаний **по поводу сертификации и лицензирования.** Да, систему надо менять, и мы говорили об этом неоднократно на заседаниях Клуба. В чем здесь проблема? В свое время был введен в действие 88-й приказ министра транспорта. Плох он был или хорошо – сейчас не важно, но этим приказом в ГА регламентировалась система сертификации. В 2006 году он был отменен, поскольку вступил в противоречие с Законом «О техническом регулировании». И после этого наша система сертификации, мягко говоря, «поплыла». Сейчас Департаментом подготовлен проект ФАП, которыми будут установлены, как того и требует Воздушный кодекс РФ (ч. 3 ст. 8),

обязательные требования к сертификации и аттестации, а также порядок их проведения. Однако иллюзий по поводу того, что документ будет принят быстро, и вопрос будет урегулирован, строить не следует. Почему? И здесь я должен сказать еще об одной проблеме. Процедура согласования и выхода документа, даже внесения в него изменений, на мой взгляд, очень растянута по времени и слишком забюрократизирована. Каждый согласовывающий чиновник считает своим долгом сделать какое-то замечание. В результате документы многократно возвращаются на доработку, и приходится проходить весь «круг» сначала.

Какой выход я вижу? Приказом министра транспорта создан Координационный совет по разработке нормативно-правовых документов в ГА. Состав совета еще формируется, и его можно дополнить. Сегодня и на прошлых заседаниях Клуба, на заседании КАО уже высказывалось предложение: **к разработке нормативно-правовой базы необходимо привлекать не только юристов, но и профессионалов, работающих на производстве.**

Мы готовы к такому сотрудничеству, тем более что силами самого Департамента, специалистов Ространснадзора и Росавиации выполнить поставленную задачу физически невозможно. Я приглашаю вас к участию в этой работе. Вместе с тем, хочу попросить вас более внимательно относиться к направляемым вам на рассмотрение проектам документов. До сих пор, по крайней мере, складывается так, что замечания носят в основном критический характер, но не содержат конкретных предложений, новых подходов и новых идей. Хотелось бы, чтобы в этом направлении мы с вами работали более конструктивно.

О Концепции. В ходе дискуссии прозвучало мнение, что вопрос о ней снят с повестки дня. Не думаю, более того, уверен, что это не так. Подтверждаю то, о чем чуть ранее сообщил Владимир Викторович: Хлопонин А.Г. назначен руководителем рабочей группы Федерального Собрания по аэропортам и ГА в целом. Информую, что **осенью в Красноярске состоится выездное заседание президиума Госсовета** по вопросам транспортной инфраструктуры России, где будет рассмотрена и обсуждающаяся сегодня Концепция развития аэропортов. Это – очень серьезный орган при Президенте РФ, который, мне кажется, может адекватно отреагировать на наши предложения. Думаю, что Клубу командиров и КАО стоит подключиться к этой работе. Можно направить предложения напрямую в рабочую группу, можно – через меня. Важно, чтобы они вошли в тематику заседания Госсовета.

Кроме того, **в октябре в Москве состоится авиационный саммит Россия-ЕС.** Можно было бы попытаться на этом саммите снова обратить внимание власти на все эти вопросы и в очередной раз «внести в уши» на самом высоком уровне.

По поводу передачи аэропортов в собственность субъектов РФ. Будучи руководителем Тюменского управления ГА, я очень активно занимался этим вопросом, пытался добиться передачи аэропорта Урай в собственность Ханты-Мансийского автономного округа. Много боролся и в Росимуществе, и в других госструктурах, заручился поддержкой губернатора округа... – и ничего! Один из аргументов для отказа: пожалуйста, хоть сейчас, но только на условиях выкупа (!). Даже составили смету и оценили имущество! Сейчас **закон, разрешающий передачу аэропортовых комплексов в собственность субъектов РФ принят в третьем чтении.** Думаю, Совет Федерации его одобрит, и Президент РФ подпишет. Это, надеюсь, несколько развяжет нам руки, поможет облегчить решение задачи поддержания аэропортов, в особенности – северных и маленьких аэропортов, которых у нас очень много, но без которых невозможно обойтись.

По поводу проекта федерального закона об аэропортах не могу сообщить ничего утешительного. Но мы в настоящее время готовим проект изменений в Федеральные авиационные правила по аэропортовой деятельности. Давайте, не дожидаясь закона, пропишем в ФАП те моменты, о которых сегодня шла речь и в отношении которых мы полномочны принимать решения.

ИВАНОВСКИЙ Н.Н.

Я хотел бы напомнить, что мы предлагали в свое время две кандидатуры от МАРАП в Координационный совет. К сожалению, их «не заметили». Думаю, мы воспользуемся Вашим предложением и подадим их повторно.



ЗЫРЯНОВА ЛИДИЯ АЛЕКСЕЕВНА

директор ООО «Юридическое агентство МАРАП – Красноярск»

Юридическое агентство МАРАП создано шесть лет назад. Одной из основных целей его создания было участие в нормотворчестве. Я попросила слово, чтобы продолжить предыдущее выступление. Отрадно слышать из Ваших уст, что Вы готовы к сотрудничеству. Мы с Робертом Рафаиловичем призываем к этому сотрудничеству, по крайней мере, последние два года. В Екатеринбурге было принято решение, что необходимо кодифицировать нормативную базу области ГА.

Немного не соглашусь с тем, что существует много нормативных документов, которые утратили силу и их нужно восполнять и набирать новые документы. Мы в своей идее кодификации исходим из того, что в прежних нормативных документах много такого, на чем можно основывать действующую ныне нормативно-правовую базу. Потому что в былые времена в ГА была регламен-

тирована деятельность каждой авиационной структуры – и летной, и авиационно-технической, и других. Эти нормативные документы есть. Мы за два года сделали их подборку. Сегодня, правда, очень сложно изыскивать источники, поскольку привычным стало считать, что они уже утратили силу и не нужны. Но не нужно забывать, что **ИКАО, разрабатывая свои Международные авиационные правила, очень многое заимствовала из правил, которые были наработаны в Советском Союзе.** Эти документы в некоторой их части противоречат сегодняшнему законодательству, современным условиям. Но только в части. А основа их, на наш взгляд, очень ценная.

И коль скоро Вы говорите, что готовы с нами сотрудничать, хочу подтвердить, что мы также готовы к сотрудничеству. **Можем предложить и направление такого сотрудничества.** Завершить работу по кодификации ранее действовавшей нормативно-правовой базы. Выявить в ней пробелы и противоречия с действующим законодательством, и не новое творить (не «изобретать велосипед»), а усовершенствовать ее, привести в соответствие с современными условиями, опираясь на имеющийся опыт. Мы и группу уже сформировали с участием юристов, которые работают в авиационных предприятиях, имеют опыт разрешения правовых коллизий. **Мы готовы буквально завтра подписать соглашение,** которое бы дало возможность эту работу активизировать. Если мы за эти два года не смогли получить намеченный результат, то лишь потому, что не нашли источника финансирования. **Удастся наладить сотрудничество с Минтрансом, получим государственную поддержку для проведения этой работы, думаю, и результат будет иной.** Пока этого нет, пока не ясны перспективы развития такой работы, предприятия не решаются принять участие в ее финансировании. Если мы придем к согласию, закрепим его документально, сообщая будем заниматься нормотворчеством – не сверху, не изобретая новое, а сначала проанализируем все, что было, что нам нужно восполнить, – и совместно будем готовить все эти проекты, думаю, результат будет более действенным. **Мы готовы к сотрудничеству,** давно уже готовы и ждем этого... Условия сотрудничества можно буквально сегодня-завтра обсуждать.

РЕБЕНКО В.В.

Работа по пересмотру всей существующей нормативной базы ГА проводится специалистами уже несколько лет. За это время удалось создать солидную правовую и техническую библиотеку. Весь вопрос упирается в деньги. Вначале работу финансировали авиационные страховые группы. Однако сейчас финансирование прекратилось, и она, к сожалению, затормозилась. А что касается федеральных денег, то они выделяются на конкурсной основе. Скоро будет объявлен конкурс на разработку новых документов и доработку действующих. Пожалуйста, представляйте свою программу, принимайте в нем участие, выигрывайте. Только таким образом можно получить федеральные деньги.

По поводу соглашения. Очень приятно, что Вы высказываете пожелание сотрудничества. Я доложу о Вашем предложении руководству, потому что я не вправе подписывать соглашение. Надеюсь, что мы решим этот вопрос.

И еще. Я ведь не сказал, что все старые документы надо отменять. Действительно, среди них очень много нужных и полезных. Некоторые из них мы использовали при написании Федеральных правил. Но Вы бы почитали, какие критические замечания уже сейчас поступили от авиакомпаний, которым мы проект направили: «это ретро», «это – махровое – выбросить» и т.п. Вот вам подход.

Согласен, **давайте брать за основу действующие международные правила.** Более того, мы ставим своей целью максимальную гармонизацию наших документов с действующими международными документами ИКАО. Но тот, кто занимается этим вопросом вплотную, знает: **не все существующие в мире правила применимы в наших, российских условиях.** Да, очень много интересного, полезного, и не надо «изобретать велосипед», но не во всех случаях они применимы к нам.



СУЛЕЙМАНОВ Р.Р.

Маленькая ремарка. Лидия Алексеевна не подчеркнула один очень важный момент. **Кодификация, которую делали в юридическом агентстве при нашем участии, касается хозяйствующих субъектов.** Только этот срез. Те специалисты, на которых Вы ссылались и которые сидят на коллегиях, делают кодификацию «сверху». Они делают сплошную глобальную проверку. Мы взяли только то, что касается интересов хозяйствующих субъектов, потому что это является главным для директоров. А то, что вы там, «наверху», делаете в целом для отрасли – это важно, но – во-вторых. Надо объединить усилия, потому что одно не исключает другое, одно системно дополняет другое. И второе конкурентное преимущество нашего подхода: Лидия Алексеевна делала все с привлечением действующих юридических служб п-р-е-д-п-и-я-т-и-й, которые реально знают состояние дел и каждый день сталкиваются с правовыми проблемами.

ЗЫРЯНОВА Л.А.

Почему мы предлагаем кодификацию на основе старой нормативной базы? Потому что она нарабатывалась годами и была направлена на решение проблем ГА. Почему МАРАП инициировала кодификацию «снизу»? Потому что мы на наших заседаниях, обсуждая проблемы, все время говорим: нам не достает правового регулирования, правовой базы для того, чтобы решать проблемы на местах. Мы их здесь обсудили, обозначили и можем выносить предложения для решения именно этих каждодневных проблем, которыми живут предприятия. Потому мы и призываем к сотрудничеству. Такой подход, наверное, все же более эффективен.

СУЛЕЙМАНОВ Р.Р.

В цивилизованном мире существует цивилизованное лоббирование. Заинтересованные стороны внедряют своих лоббистов во власть. А нам и внедрять не надо. У нас два золотых лауреата конкурса МАРАП, Тасун В.Н. и Ревенко В.В., сегодня возглавляют Департамент. Поэтому им сам Бог велел отстаивать интересы директорского корпуса и хозяйствующих субъектов.

РЕВЕНКО В.В.

Теперь понятно, кто будет крайний!



ДАВЫДОВ НИКОЛАЙ ИЛЬИЧ

руководитель восточно-Сибирского филиала Сибирского окружного управления воздушного транспорта Росавиации

Мы обсуждаем сегодня наболевшие, острые проблемы, а решений пока нет. Мы забываем, что для их решения **необходимо сотрудничество не только с федеральной властью, но, думаю, и с прокуратурой, в первую очередь, с транспортной.** Они располагают полной правовой базой, в том числе и нашими документами, вне зависимости от того, «сырые» они или не «сырые», устаревшие или нет. Когда я был директором предприятия, мне не раз приходилось бывать в прокуратуре и объяснять ситуацию. Пока мы обсуждаем и создаем документы, они открывают наш кодекс, просто механически сверяются по статьям и «чешут» наши предприятия «в хвост и в гриву»: почему нет того, что предписано, например, кодексом? А потом направляют нам «пачками» предписания с требованием «исполнить, расширить, углубить» и перечислением возможных санкций за неисполнение. **Пока мы с вами будем создавать документы, у нас половина предприятий закроется. Поэтому на следующие заседания надо приглашать и работников прокуратуры, чтобы они могли вникнуть в наши проблемы и особенности отрасли.** Там ведь сейчас работают молодые девчонки, ребята, которые ничего этого не знают и исполняют свои функции просто по инструкции.

СУЛЕЙМАНОВ Р.Р.

С участием прокуратуры, как я понял, надо провести заседание Клуба или КАО, а, может быть, и из Счетной палаты пригласить.



КОЗЛОВСКИЙ ВЛАДИМИР БОРИСОВИЧ

генеральный директор ОАО «Научно-производственная компания «Применение авиации в народном хозяйстве»

Думаю, критической массы выступлений уже достаточно. Да и конструктивные предложения уже есть.

Мы сегодня обсуждаем главным образом проблемы аэропортовой деятельности. И присутствуют здесь преимущественно руководители аэропортов. Но мы прекрасно понимаем, что **все цепочки авиатранспортного процесса связаны воедино, в т.ч. и мероприятия по поддержанию летной годности. В итоговых документах, с которыми затем наша Коллегия и МАРАП будут «стучаться» в органы власти, должны быть комплексно представлены все вопросы, в том числе вопросы технической и летной эксплуатации.**

Как сегодня исполняется на предприятиях функция технической эксплуатации? Главная задача службы технической эксплуатации – **инженерная работа – все больше и больше отходит на второй план.** Почему? Да потому, что инженеру некогда выполнять свои прямые обязанности. Он практически не отходит от компьютера и вынужден заниматься бумажной работой, печатать

протоколы, ответы на запросы и замечания всевозможных ведомственных комиссий, принимать эти комиссии. К чему я веду? Система технической эксплуатации должна быть изменена кардинальным образом. Это связано с тем, что новая авиационная техника, в том числе западная, и старая отечественная техника (по понятным причинам) требует особого внимания. Если мы этого не сделаем, у нас будут большие проблемы.

Вторая проблема – **кадры**. Средний возраст работников инженерно-технических служб превышает 60 лет. Систему подготовки кадров, прежде всего летных и технических, надо кардинально модернизировать. Эту проблему в обязательном порядке следует отразить в наших документах.

О ПАНХ. Мы здесь в большей степени говорили о пассажирских перевозках, и совершенно забыли, что есть еще авиация, которая обслуживает нужды экономики. А в ней накопилось неимоверное количество проблем. Нашей организацией подавались соответствующие предложения в вышестоящие органы, в т.ч. подготовлен проект ФАП.

И последнее. Давайте вспомним, что **говорится в Библии: «Просите – да воздадено будет».** Стучаться надо, просить надо, заявлять свою позицию надо. Мы живем в переходный период, и существующие в ГА проблемы по большей части – объективные. И **все зависит от способностей и опыта руководителей, которые находятся на местах.** Сегодняшняя дискуссия по ТЗК – тому подтверждение. С одной стороны, система далека от совершенства, в ней много проблем. С другой стороны в Нижневартовске решение найдено. **Поэтому желаю всем набраться сил, оптимизма и надежды на достижение нашей конечной цели.**

ПУШКИН АНДРЕЙ НИКОЛАЕВИЧ генеральный директор ЗАО «Компания «Аэроком»

Мы здесь затронули огромный клубок проблем, которые существуют в аэропортах. **Чем компания «Аэроком» может помочь** в разрешении этих проблем, в организации сервиса и в техническом развитии аэропортов? Естественно, нашими техническими разработками. Например, есть **комплексная автоматизированная информационная система, позволяющая одновременно охватить оперативной информацией множество пассажиров.** Это – информационное электронное табло нового поколения. В него встроен модуль, который позволяет чередовать показ информации для пассажиров с демонстрацией рекламных роликов. С его помощью предприятие может зарабатывать деньги. Помнится, еще на заседании в 2001 году С.В. Рудаков рассказывал, что его аэропорт получает часть доходов за счет неавиационной, рекламной деятельности. К сожалению, эта разработка пока не имеет широкого применения, хотя мы готовы поставлять эту систему и организовать техническое сопровождение ее внедрения и эксплуатации. **Имеются и другие интересные разработки,** которыми, к счастью для нас и к сожалению для России, заинтересовались за рубежом. Казахстан, например, проявил интерес к интегрированной системе дистанционного контроля и управления наземными объектами аэропорта и намерен оснастить этой аппаратурой не только центральный, но и региональные аэропорты.

Мы открыты для сотрудничества и, учитывая сложное финансовое состояние аэропортов, **предлагаем гибкие условия совместной работы.**



БАХМЕТЬЕВ АЛЕКСАНДР МИХАЙЛОВИЧ генеральный директор ФГУП «Авиапредприятие «Черемшанка», председатель Красноярского РО МАРАП

Не все зависит от нас, уважаемые коллеги. В Красноярском крае было 150 аэропортов. В настоящее время кроме аэропорта «Емельяново» в Красноярске и Норильского аэропорта осталось всего лишь 15 (!) аэропортов. Все они, за исключением двух названных, обслуживают интересы Красноярского края. Наше небольшое объединение – авиапредприятие «Черемшанка» – ФГУП, включает шесть аэропортов, создано три года назад. Численность персонала – около 600 человек. Уже шестой год мы показываем прибыль 2,5 млн. рублей. В конце 2007 года будем акционироваться в ОАО со 100%-ным участием государства. Все эти годы мы, как бы нам плохо ни было, все равно работаем.

Проблем много. Одна из них – существующая нормативная база, другая – огромное количество проверок и предписаний. Если бы нормативная база хотя бы в малой степени учитывала особенности таких небольших предприятий, было бы легче работать. Предписания приходят и из прокуратуры, и из транспортной милиции. **Проверяют все и вся!..** Наши аэропорты («Черемшанка» – не в счет, это аэропорт молодой, в 2008 году будет 20 лет), построены в основном в конце 1940-х – 1950-х годов. Прокуратура, к примеру, направляет предписания построить пандусы для инвалидов. Как это реально сделать в аэропортах старой постройки?! Подобных предписаний множество!

Есть и обнадеживающие моменты.

Первый – наш губернатор, А.Г. Хлопонин, начал активно заниматься проблемами авиации и планирует объединить имеющиеся в крае 15 аэропортов на базе нашего аэропортового



комплекса. **Объединение позволит** сконцентрировать имеющиеся ресурсы и более эффективно их использовать, тем более что в состав края влились Таймыр и Эвенкия. **Губернатор также планирует создать** на базе авиакомпании «Эвенкия» **региональную авиакомпанию** для обслуживания интересов населения и экономик края. **Ожидаемый результат** этих изменений – снижение себестоимости авиаперевозок, соответственно – и стоимости билетов. Значит, и люди начнут более активно пользоваться услугами авиации.

Второй – в последние годы авиация в крае медленно, но возрождается, ее даже стало не хватать, **наметилась тенденция к увеличению объемов работ.**

Третий – есть инвесторы, деньги, проекты. В частности, Роснефть готова дать 1,5 млрд. рублей на реконструкцию аэропорта в Игарке! Дело за согласованием формальностей с Росимуществом. Но не тут-то было! Год «бьемся», а согласования так и не получили!

РУППЕЛЬ К.К.

По поводу дискуссии между В.В. Ревенко и Л.З.Зыряновой. Да, нормативно-правовая база устарела, и ее надо развивать. Однако, во-первых, **без решения вопроса о финансировании данной работы ничего сделать не удастся.** Во-вторых, **бюрократический механизм работает медленно.** В бюджет 2007 года средства заложены, но тендер будет проведен, дай Бог, к концу года. Пока выигравшая его фирма разработает документ, пройдет год. Еще год уйдет на его согласование со всеми министерствами и ведомствами. В результате пройдет 3-4 года пока «родится» документ. Здесь задавали вопрос: «Тяжело издать приказ Минтранса?!». Да! Тот, кто с этим сталкивался, знает: это огромная работа! На согласование уходит много сил, энергии, времени, потому что слишком много лиц участвует в этой процедуре. Возможно, имеет смысл создать фонд, который бы финансировал работу вашего юридического агентства по кодификации нормативно-правовой базы. А расходы на оплату услуг привлекаемых с производства юристов можно покрыть за счет авиапредприятий, участвующих в проекте. Это бы несколько удешевило проект.

О проекте программы КАО. В целом неплохая программа, можно ее рассматривать как поручение федеральным органам представительной и исполнительной власти. Но программу необходимо откорректировать. Первое и главное – не ясно, кто конкретный исполнитель, кто «рабочая лошадка» всех этих документов. Думаю, не стоит включать в состав исполнителей органы власти. **Чиновников лучше оставить в стороне для принятия политических решений. А исполнителями определить конкретные ассоциации,** которые должны будут курировать реализацию соответствующих разделов программы. Вот это и будет механизм исполнения наших пожеланий и решений, который позволит перейти от слов к делу.

Конкретно по тексту проекта:

По пункту 1.1 (**о законе об аэропортах**). Предлагаю «разработать новый вариант ФЗ “Аэропорты России”». Прежний проект безнадежно устарел. Я пытался на заседании Правления Ассоциации аэропортов эту мысль донести, но В.И. Горбачев со мной не согласился. Он считает, что решение вопроса – дело чиновников, а ассоциация будет критиковать или не критиковать. Неправильная позиция, Виктор Иванович. **Ассоциация должна быть не просто рупором, но и органом, подготавливающим решения и защищающим интересы ее членов.**

Кроме того, никто не позволит решать вопросы о земле и о налогах в законе об аэропортах. Есть Земельный и Налоговый кодексы, в них и надо вносить изменения. В частности, в земельное законодательство – дополнение по земле аэропортов, о госрезервировании земли, тем более что эта проблема все равно рано или поздно возникнет (в Геленджике, например, она уже остро встала). **Надо уже в сегодняшних решениях закладывать предпосылки для развития в будущем.**

Нет юридического понятия «аэропорт» – давайте добиваться внесения изменений в Воздушный кодекс.

По пункту 1.1.2 (**о передаче аэропортов и аэродромов в собственность субъектов РФ**). Во-первых, не уверен, что надо требовать от государства, чтобы оно привело федеральное имущество в порядок перед передачей его субъектам РФ. **Тюменская область, к примеру, давно просит передать ей аэропорты** в том состоянии, в котором они находятся, и готова сама привести их в соответствие с современными требованиями. **В Игарке, как вы слышали, тоже есть инвесторы, готовые вложить средства в реконструкцию аэропорта. Проблема – не в Росимуществе, а в законодательстве.** Частный инвестор не может вложить деньги в государственную собственность. Во-вторых, информирую, что 6 июля с.г. Совет Федерации одобрил закон о внесении изменений в ФЗ № 184 от 06.10.1999, предусматривающих возможность передачи аэропортов и аэродромов в собственность субъектов РФ. Это означает, что после подписания закона Президентом РФ появится законодательная база для решения данного вопроса.

По пункту 1.3.2 (**о ФАП по лицензированию деятельности в области гражданской авиации 1998 года № 85**). 23 июня вышло постановление Правительства РФ № 397, которое утвердило новый порядок лицензирования грузовых и пассажирских перевозок. Поэтому пункт тоже требует корректировки.

В пункте 2.1 сказано, что подготовленный проект Концепции не отвечает необходимым требованиям. Не сказано, о каком варианте концепции идет речь. Необходимо **конкретизировать, все ли**

существующие варианты Концепции Росавиации не отвечают требованиям, или какой-то конкретный. Не уверен, что из этих проектов ничего нельзя взять за основу для дальнейшей работы над Концепцией.

По пункту 4.1 (о финансировании развития аэропортов). Называется конкретная сумма, которая требуется для переоснащения аэродромной сети. Во-первых, не ясно, о каком количестве аэропортов идет речь. То ли о 120-ти, то ли о 350-ти? Не понятно также, эта цифра рассчитана по фактически необходимым затратам или учитывает перспективу. К таким цифрам надо подходить очень осторожно, потому что в случае ошибки в расчетах необходимость их изменения потом трудно будет объяснить.

СТАДНИК ВЛАДИМИР МИХАЙЛОВИЧ

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



Несколько слов по теме **с точки зрения пассажира**. 35 лет я летал из Норильска в Москву, из Москвы в Норильск и во многие другие города Советского Союза. Решая проблемы деятельности аэропортов, надеюсь, вы думаете и о нас – пассажирах? И о нашей безопасности. И в аэропорту, и в полете. Растут цены на все эти услуги. Растет цена на топливо, но авиакомпании вынуждены его покупать, потому что надо возить нас, пассажиров. Это ведь не может продолжаться бесконечно. В конце-концов может наступить тупик. **Давайте подумаем и об обыкновенном человеке! Иначе некого будет возить, некуда и не на что будет лететь.**

Я имею честь представлять организацию, для которой совершенно неважно, кто обращается за защитой – простой ли пассажир, руководитель авиапредприятия или кто-либо еще. **При решении любых вопросов, касающихся поддержки и развития ГА, вы можете использовать не только официальные каналы, но и общественную силу, т.е. ресурс нашей организации.** В состав ее Высшего Совета входят известные в России и в мире люди, в частности, космонавты, академики и др., которые готовы принимать участие в решении ваших проблем и подписать необходимые документы от лица общественности.

Предложение. Почти во всех регионах у нас созданы отделения, т.е. «площадки» для координации действий. **Было бы очень хорошо, если бы нам удалось наладить сотрудничество не только на уровне руководства наших организаций в центре, но и на местах, но и на местах вы подключились к этой работе.**

СУЛЕЙМАНОВ Р.Р.

Несколько слов по следам выступления коллеги из «Гражданского контроля». **Мы внутри своих отраслевых организаций «варимся в собственном соку», забывая и-н-о-г-д-а, о том, ради кого существует гражданская авиация!?** Ради пассажиров и экономики! Но на наших заседаниях представители пассажиров никогда не присутствовали. Теперь они есть. Пока интересы потребителей и общества в КАО представляет «Гражданский контроль» (в перспективе, надеемся, количество общественных организаций в КАО увеличится) Дело у нас – общее: позитивно влиять на работу ГА не только изнутри, но и извне. У наших коллег по КАО есть отделения «Гражданского контроля» в городах. В МАРАП они охватывают всю страну. Значит, нам сам Бог велел объединить усилия. В результате **может получиться обширная консолидированная сеть.** Тогда, если авиатор не может прийти к власти – придет «Гражданский контроль», и он сможет сказать то, что по каким-то причинам не может сказать авиатор, или они придут вместе. Вот такую философию сотрудничества мы закладываем. Сейчас совместно выясняем, где мы в регионах сильны, а где они, какими ресурсами располагаем и как можем их совместно использовать в общих интересах.

Мы нередко забываем, что вся власть нанимается народом. К сожалению, нас так воспитали: первично – государство, а все остальное – потом. На деле все же должно быть наоборот! Первично – общество, а государство – вторично. Поэтому **авиационная общественность и авиационный бизнес должны быть консолидированы.** Поэтому представители общественности и бизнеса **должны определиться с механизмом взаимодействия с властью.** Надо понять, как сделать так, чтобы нас у-с-л-ы-ш-а-л-и! Лучше договориться, но иногда и топнуть ногой! Это мы уже более 20 лет делаем через Клуб, чуть меньше через МАРАП и другие ассоциации, теперь – и через КАО. Но, может быть, топчем не с той ноги? Может, не в тех кабинетах? Может, туфли надеваем, не подбив подковами? Может, нам нужно все это делать по-другому, по возможности, без конфронтации, чтобы быть услышанными?

ШАЛАГИНОВ А.В.

Хочу задать вопрос двум опытным административным работникам. Здесь говорилось, что **авиационные власти стремятся к гармонизации российского опыта с общемировым, но у России есть своя специфика...** Очень часто приходится слышать, что, у русских какие-то особенности, хотя все ездят на иномарках, и нормально ездят, даже предпочитают их отечественным автомобилям. **Если есть мировой опыт, опробованный в рыночной экономике, чего еще выдумывать ?!** Мы сегодня услышали, что ведется ревизия нормативной базы ГА на соответствие документов действующему законодательству России. А это законодательство пока «кривое», «косое», оно еще не сложилось. Каков может быть результат? Многие прежние документы, выработанные жизнью

и реально позволяющие жить, будут приведены в соответствие с этим «косым» законодательством, и... мы только ухудшим ситуацию...

Другой аспект – несоответствие правовой базы реальному состоянию дел на местах. Хорошо, выявим мы эти проблемы, выпустим какие-то документы. На их подготовку уйдет масса времени.

Объясните мне, ну почему же нельзя взять мировой опыт?! Что уж у нас такого особенного?! Если нас интересуют французские машины, давайте возьмем «зимний пакет» и будем использовать его! Считаю, что лучше было бы начать что-то делать, запустить дело. Купили французский погрузчик, запустите его, увидите, какие-то слабые места – правьте! Поправите! Зачем изобретать новое, когда есть наработанный опыт?!

РУППЕЛЬ К.К.

В ответ приведу один только пример. **Во всем мире самолет – движимое имущество**, только в **Гражданском кодексе РФ** в закреплено, что воздушное судно – **недвижимое имущество**. Вот и особенность! Попробуйте теперь все остальное (мировой опыт) согласовать с этой нормой. Ведь должно быть наоборот! И таких казусов гораздо больше, чем Вы думаете. **Наша законодательная база «верхнего уровня» не позволяет «стыковать» ведомственные документы с Международными документами в области ГА.** Проблема в этом!

ШАЛАГИНОВ А.В.

Но законодательная база верхнего уровня РФ тоже ведь формируется под воздействием норм международного права. А как иначе? **Законы формируются на основе всех аспектов**, в результате которых самолеты, наконец, «превратятся» в движимое имущество.

РЕВЕНКО В.В.

Короткое дополнение. **Чтобы наши правила полностью «стыковались» с международными, необходимо все их признать действующими на территории РФ.** Мы готовы сегодня к этому? С 5 марта 2008 года мы должны перейти к выполнению пока только международных полетов с использованием 4-го уровня знания английского языка. А если действовать так, как предлагаете Вы, то мы должны были перейти к использованию английского языка при выполнении в-с-е-х полетов! Мы сегодня к этому н-е г-о-т-о-в-ы.

СМИРНОВ О.М.

Предложения в проект программы КАО.

Первое. Сейчас вместо НПП 85-го года **разрабатываются ФАП по производству полетов**. Этот документ никуда не годится и во второй редакции. Весь документ нельзя отвергнуть, поскольку в нем – колоссальный труд, и есть разумные вещи. Но в проекте ФАП не отражено, во-первых, современное состояние ГА, необходимость решения срочных вопросов, а во-вторых, он по ряду исключительно серьезных позиций не гармонизирован с международной документацией и с рекомендациями ИКАО. Поэтому **предлагаю в нашем проекте поручить провести экспертизу проекта ФАП** и внести конкретные предложения. **Привлечь к экспертизе руководителей аэропортов** (поскольку НПП касаются всех), **авиакомпаний, УВД и других сфер деятельности ГА.**

Второе. **Консолидировать все наши предложения** по вопросам, требующим оперативного решения, и **подготовить проект дополнений и изменений в Воздушный кодекс.**

Третье. По пункту 3 проекта программы. ГА России по существу переходит в новое качество. Впервые за 85-летнюю историю **объем перевозок пассажиров на западной технике достигнет примерно 50% от общего объема перевозок на российском рынке.** А к 2010 году, по прогнозам экспертов, на западной авиатехнике будет перевозиться до 90% пассажиров. К этому надо тщательно готовиться и авиакомпаниям, и аэропортам, и всем остальным уже сейчас. Это надо обязательно отразить в пункте «В области развития материально-технической базы...».

По проекту решения КАО – два предложения.

Первое. В разделе «Основные проблемы развития аэропортовой сети» **указать, что инфраструктура многих аэропортов неконкурентоспособна с западными.**

Второе – по земельному вопросу. **Отразить в документе, что основной проблемой аэропортов является неурегулированность земельного вопроса, и необходимость внесения изменений в Земельный кодекс РФ** в части уточнения правового статуса земель, занимаемых аэропортами.



ЛОБАНОВ ВИКТОР САНЖИЕВИЧ

председатель Совета директоров ОАО «Авиакомпания «Бурятские авиалинии»

Мы здесь собрались со всей России и обсуждаем самые «больные» проблемы ГА. Пысенков В.Г. в начале дискуссии призвал всех спуститься на землю, обсуждать насущные проблемы аэропортов, и четко их обозначил.

А мне вспомнилось первое заседание Клуба, в 1986 году в Братске, председателем которого был командир Братского ОАО Хуснутдинов Халил Галиевич. Тогда обсуждалась тема «Пути совершенствования организационной структуры авиационных предприятий». Мне представляется,

сегодняшнее совместное заседание Клуба и КАО – продолжение того разговора. Жаль только, что от Минтранса и Росавиации нет ни одного представителя, полномочного принимать решения и донести наше мнение до своих руководителей. Никто из них не счел нужным приехать на Клуб и выслушать руководителей. Это и наша недоработка. В этой связи хотел бы высказать критические замечания в адрес организаторов Клуба и руководства МАРАП. **Наше влияние на решения органов власти в последнее время снижается.** Ну, поговорим мы, напишем свои замечания и предложения... А кто донесет этот документ до органов власти?! **Надо искать новые пути и формы повышения своего влияния.** Поддерживаю прозвучавшее здесь предложение активнее использовать ресурс представительной власти. Ведь ни в Государственной Думе, ни в каком другом общественно значимом органе нет представителей ГА, которые бы защищали интересы отрасли. Над этим нам надо тоже работать.

ИВАНОВСКИЙ Н.Н.

Виктор Санжиевич правильно сказал. Работаю президентом первый год, но смею утверждать: мы открыты для диалога с властью, используем все наши ресурсы, но, к сожалению, процесс идет медленно. Почему? Мы с вами – директорский корпус. **Когда власть игнорирует директорский корпус, это, в первую очередь, – показатель некомпетентности и слабости** (как Олег Михайлович подсказывает) **этой власти.** Но власть мы не назначаем. Мы с ней сотрудничаем. Идеи и предложения директорского корпуса мы и впредь будем доводить до ее сведения. А то, что нас не всегда слышат, так и власть меняется. Выхода другого нет! Иначе в будущем вопросами авиации будет заниматься уже Генеральная прокуратура и Совет Безопасности.

СУЛЕЙМАНОВ Р.Р.

Помните, датчане на «Тайм Менеджер» нас учили – благодари за критику! Спасибо В.С.Лобанову. **Власть не слышит еще и потому, что мы действуем врозь.** В ГА, как нигде, – с десяток ассоциаций. Надо идти от имени всех. Врозь власти очень удобно. Сегодня она примет Ассоциацию эксплуатантов, завтра – Ассоциацию «Аэропорт», потом – МАРАП. В результате – один не знает, что делает другой. Власть удобно, а нам – нет. Я не оглупляю власть, давайте посмотрим на себя. **Нам нужно консолидироваться и вырабатывать общие позиции,** несмотря на то, что это очень трудно. Мы обречены на сотрудничество, как между собой, так и с властью. В заключение – цитата из интервью руководства МАРАП в «Воздушном транспорте» в канун нашего заседания: «Пока ситуация напоминает театр абсурда. **Чем неопытнее люди, приходящие в авиационную власть, тем меньше они проявляют интерес к взаимодействию с представителями авиационной общественности.**»

ИВАНОВСКИЙ Н.Н.

Уважаемые коллеги, позвольте на этом подвести черту. У вас есть первичный вариант решения и программы КАО. Все замечания и предложения, сделанные вами в ходе заседания, записаны на магнитофон. Мы их обработаем, и они будут внесены в документы. Предложение к тем, кто не успел выступить – сегодня и завтра передавать материалы непосредственно нам, а после возвращения на места – направить в дирекцию МАРАП. В течение ближайших двух-трех недель мы совместно с Ассоциацией «Аэропорт» доработаем проект документов. После этого они будут направлены на согласование сопредседателям КАО и размещены для обсуждения в открытой части сайта МАРАП. По завершении процедуры согласования, решение и программа будут направлены в органы государственной власти и всем присутствующим. **Хочу еще раз поблагодарить всех участников заседания за активное участие в нашей работе!**





XXXIV Клуб Командиров

13 июля 2007г. Новосибирск

Андрей С. С.



ИМИДЖ КАК ИММУНИТЕТ РУКОВОДИТЕЛЯ



Новый Президент России ориентирует бизнес и общество на **четыре «И»**: инвестиции, инновации, инфраструктура, институты. Уже предлагается дополнить эти ориентиры «интеллектом».

В нашем случае имеет значение еще два «И» – **имидж и иммунитет**. Смею утверждать, что «имидж» может смело претендовать на место в этом ряду составляющих успешного развития России. О связи имиджа с иммунитетом и пойдет речь.

Сегодня в моде слово «бренд». Авиакомпании вкладываются в ребрендинг. К примеру, «Сибирь» стала S7. Новые успехи авиакомпании многие связывают с ее новым брендом. Позитивный имидж дорогого стоит!

Имиджмейкеры на наших глазах формируют бренд новых лидеров. МАРАП преуспела в формировании имиджа руководителей даже больше, чем в их защите, и удостоилась в 2005 году «Золотой колесницы» Минтранса России.

Вопрос в том, является ли имидж иммунитетом руководителя? Статус депутата – да! Им об имидже надо беспокоиться раз в четыре года, в период выборов. Руководитель авиапредприятия постоянно формирует свой имидж своими делами. Зatem, как известно, имидж начинает работать на него.

Бывают люди – брэнды. Это – те, с кем ассоциируются какие-то события, дела, результаты. Есть такие люди и среди нас. Их принято называть лидерами.

Они на виду и на слуху. Их удел – решение самых сложных проблем и высокая ответственность. В случае успеха им достаются лавры, в случае неудач они становятся «крайними». Отношение к ним – неоднозначное: кто-то уважает, кто-то завидует, кто-то мешает. Обычно они принципиальны, что помогает делу, но не устраивает их оппонентов, особенно, если задеваются их бизнес или иные интересы.

Два года назад в статье В. Хайрюзова «20 лет спустя или «человеческий фактор»» (журнал «МАРАП», 2006, с. 48-51) наряду с другими директорскими историями рассказывалось о досрочном освобождении Ю. Дмитриева от должности генерального директора ОАО «Международный аэропорт Волгоград» по директиве Росимущества. **Имидж в качестве иммунитета не сработал.** Признанный директорами и коллективом лидер, золотой лауреат Первого Открытого национального конкурса «Руководитель года гражданской авиации России», президент МАРАП, Заслуженный работник транспорта РФ, награжденный высшей общественной наградой страны – Орденом Петра Великого I степени, обеспечивавший в течение 20 лет отличные результаты работы предприятия, был освобожден от должности без объяснения причин.

Спустя два года пришло время объяснить эти причины. Был запущен тот же механизм, который использовался в 1986 году в отношении командира Братского ОАО, первого председателя Клуба командиров Х. Хуснутдинова, а впоследствии и других руководителей авиапредприятий, – формальное **открытие уголовного дела по надуманным основаниям. Реальные причины** – конфликт интересов успешного аэропорта и не столь успешной базовой авиакомпании (на почве равного доступа других перевозчиков к услугам аэропорта), конфликт руководителя аэропорта и руководителя областного органа внутренних дел (на почве передачи средств на обеспечение охраны аэропорта). Этот список можно было бы продолжить, но... в другом месте и в другое время.

Как в 1986 году, так и в этом случае, **дело «рассыпалось»**. Так же, как и тогда, на разбирательство ушло два года. **Инициаторы** (слово, кстати, тоже начинается с «И») **дела потерпели фиаско**. Более того, «иных уж нет, а те далече»*.

Имидж Ю. Дмитриева формально восстановлен. Правом на реабилитацию наш коллега пока не воспользовался. В директорской среде Юрий Яковлевич в ребрендинге не нуждался и не нуждается. 31 января 2008 года (за несколько месяцев до прекращения дела) он был избран членом Совета МАРАП и членом Совета СРО АБ (см. также с. 64). В отличие от **власть предержащих директора и впредь рассчитывают на профессиональный и человеческий ресурс Юрия Яковлевича!**

Р. Сулейманов, вице-президент, генеральный директор МАРАП, Засл. работник транспорта РФ

* От редакции: начальник ГУВД по Волгоградской области от должности отстранен, в отношении него ведется уголовное преследование по иным основаниям.

МВД России
ГЛАВНОЕ УПРАВЛЕНИЕ
ВНУТРЕННИХ ДЕЛ
по Волгоградской области
Главное следственное управление
ул. Голубинская д.8, Волгоград. 400131

г. Волгоград.
ул. Рокоссовского, д. 40 «а», кв. 11
Дмитриеву Ю.Я.

01.04.08 № 5/2267
на № _____ от _____

Уважаемый Юрий Яковлевич!

Уведомляю Вас, что уголовное преследование в отношении Вас по ст. 201 ч. 2 УК РФ 4 марта 2008 года по уголовному делу № 4005 прекращено по основанию, предусмотренному п. 2 ч. 1 ст. 24 УПК РФ.
Одновременно Вам разъясняется, что настоящее постановление может быть обжаловано в установленном законом порядке руководителю следственного органа или в суд Центрального района г. Волгограда.

Приложение: копия постановления на 9 листах.

О.И. Копейко

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 • Видеозапись 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 • Нейролингвистическое 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 Геннадий 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 – КОЗЛОВ 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 Звезлина 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 – ПЫСЕНКО 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) • В цитадели науки



КК-35 • Июль 2008 • Архангельск
Председатель Клуба – КОРОТЯЕВ Владимир Михайлович
Тематика: Саморегулирование авиационного бизнеса: иллюзии или реальность
Впервые на Клубе:
 Заседание совместно с Саморегулируемой организацией авиационного бизнеса (СРО АВ) • В гостях у региональной власти



КОЛЛЕГИЯ АВИАЦИОННОЙ ОБЩЕСТВЕННОСТИ (КАО)



РЕШЕНИЕ КОЛЛЕГИИ

по вопросу «Современное состояние и перспективы развития аэропортовой сети Российской Федерации»

г. Новосибирск

13 июля 2007 года

Обсудив на совместном заседании Коллегии авиационной общественности и Клуба командиров авиапроизводства России современное состояние и перспективы развития аэропортовой и аэродромной сети, уровень государственного регулирования аэропортовой деятельности, участники заседания особо подчеркнули, что аэропорты наряду с авиационными компаниями и предприятиями по организации воздушного движения являются ключевыми элементами системы гражданской авиации, выполняют функцию интегрирующей и социально ориентированной инфраструктуры экономики страны.

Приоритетное внимание участники заседания уделили следующим аспектам, характеризующим современное состояние и перспективы развития аэропортовой сети гражданской авиации России:

- количество аэропортов и аэродромов, допущенных к эксплуатационному обслуживанию гражданских воздушных судов, включая аэродромы совместного базирования и (или) использования;
- состояние основных производственных фондов аэропортов и аэродромов;
- права собственности на имущество аэропортов и аэродромов;
- земельный вопрос;
- взаимозависимость развития аэропортов и других элементов системы воздушного транспорта;
- современные тенденции и проекты концепции развития аэропортовой деятельности.

Участники признали в качестве позитивного момента повышение внимания органов государственной власти к проблемам гражданской авиации страны и, в том числе, к развитию аэропортовой и аэродромной сети.

Утверждены Федеральная целевая программа (ФЦП) «Модернизация транспортной системы России (2002–2010 годы)» и некоторые другие программы по отдельным направлениям развития авиатранспортного комплекса страны; Стратегия экономического развития Сибири, включающая, в том числе, блок мероприятий по развитию авиации региона. Приняты Государственной Думой и одобрены Советом Федерации изменения в Федеральный закон РФ от 6 октября 1999 года № 184 «Об общих принципах организации законодательных (представительных) и исполнительных органов государственной власти субъектов Российской Федерации», в соответствии с которыми появляется механизм и создаются предпосылки для передачи аэропортов и аэродромов в ведение субъектов Федерации. Подготовлена и находится на рассмотрении у Правительства РФ ФЦП «Развитие Дальнего Востока и Забайкалья до 2013 года», которой предусмотрены значительные капиталовложения в развитие транспортного комплекса, в том числе, и аэропортовой сети региона. Положительным моментом можно также считать решение Правительства РФ рассмотреть разработанную Росавиацией «Концепцию развития аэродромной (аэропортовой) сети ГА РФ на период до 2020 г.».

Участники заседания Коллегии отмечают:

Несмотря на наметившиеся позитивные тенденции, состояние дел в аэропортовой и аэродромной сети Российской Федерации вызывает у авиационной общественности и граждан страны серьезную озабоченность.

1. В области состояния аэропортовой и аэродромной сети:

1.1. Общесистемный кризис гражданской авиации России привел к сокращению объемов авиатранспортной работы в отрасли с 86,0 млн. пассажиров в 1991 году до 20 млн. в 1993 году. Лишь в последние годы наметилась тенденция к их постепенному увеличению (до 38 млн. пассажиров в 2006 году).

1.2. Количество действующих аэропортов на территории Российской Федерации, начиная с 1991 года по настоящее время, сократилось с 1450 до 351, то есть выбыло 1099 аэропортов. В 2006 году процесс продолжался, было выведено из эксплуатации 32 аэропорта. Сокращение количества аэропортов происходит в основном за счет аэропортов регионального значения и аэропортов местных воздушных линий (МВЛ), которые расположены, как правило, в районах Сибири, Дальнего Востока и Крайнего Севера. Таким образом, аэропортовая и аэродромная сеть России сократилась за указанный период более чем в 4(!) раза.

1.3. Состояние инфраструктуры отрасли (ее основных фондов и материально-технической базы), т.е. аэродромов гражданской авиации, находящихся в федеральной собственности, на сегодняшний день нельзя признать в полной мере обеспечивающим безопасность полетов.



1.4. Из общего количества аэропортов только 214 (61%) аэродромов в настоящее время имеют взлетно-посадочные полосы (ВПП) с искусственным покрытием, остальные 137 аэродромов имеют грунтовые взлетно-посадочные полосы.

150 (70%) взлетно-посадочных полос с искусственным покрытием были построены более 20 лет назад, и только 51 ВПП из 214 (24%) за последние 10 лет реконструировалась. Срочного проведения реконструкции требуют 26 (12%) взлетно-посадочных полос с искусственным покрытием.

Конструкции большей части грунтовых аэродромов из-за отсутствия государственной поддержки в значительной мере утратили эксплуатационные качества. Региональные и местные аэропорты испытывают сложности в работе, особенно в период межсезонья. 25 (18%) взлетно-посадочных полос с грунтовым покрытием требуют капитального ремонта.

Это обуславливает высокий уровень физического и морального износа основной части ВПП.

1.5. Из общего количества аэропортов только 168 (48%) аэродромов оборудованы светосигнальной системой, на 24-х из них (14%) указанная система требует замены.

1.6. Состояние основной части региональных аэропортов и аэропортов МВЛ характеризуется следующим образом:

- износ основных производственных фондов составляет до 80%;
- средний уровень обеспечения производственными зданиями и сооружениями не более 50%;
- государственное финансирование поддержания и развития указанных аэропортов с 1991 года по данным Росавиации практически отсутствовало; планом 2007 года предусмотрено финансирование всего 4-х региональных аэропортов (Воронеж, Киров, Палана, Менделеево).

Капитальные вложения осуществляются только за счет собственных средств, местных бюджетов или инвесторов (преимущественно градообразующих предприятий).

К сожалению, собственные средства аэропортов крайне ограничены из-за отсутствия достаточного объема авиоперевозок. В большинстве случаев, частота полетов в некоторые аэропорты МВЛ – в интервале от одного в день до одного в неделю. Причина – не в отсутствии у граждан потребности и желания передвигаться, а в высоких тарифах, не соответствующих их платежеспособности.

1.7. В результате указанных причин большинство аэропортов регионального и местного значения пребывают в критическом состоянии, а часть их находится на стадии прекращения существования. Аэропорты, находящиеся в федеральной собственности, у которых объемы работ сократились в 10 и более раз по сравнению с концом 1980-х годов, продолжают функционировать только в тех регионах, где им оказывается реальная финансовая поддержка как со стороны местных властей, так и со стороны преуспевающих предприятий других отраслей, заинтересованных в существовании аэропортов (Ханты-Мансийск, Ярославль, Когалым, Нижнекамск и др.).

1.8. Следствием изложенных выше процессов стало разрушение за последние 17 лет межрегиональных авиационных связей и существенная деформация рынка авиационных перевозок.

Фактически из оставшихся 351 аэропортов перевозки осуществляются только через 260.

Доля аэропортов Московского авиационного узла (МАУ) в общем объеме авиаперевозок на территории России за указанный период возросла с 25 до 50%. Названная тенденция перераспределения пассажиропотоков ведет к концентрации основных объемов пассажирских и грузовых перевозок не более чем в 12 крупных узловых аэропортах и не позволяет использовать в полной мере транзитно-трансфертный потенциал страны.

1.9. Принципиальное несогласие вызывают приоритеты государственных органов в финансировании работ по поддержанию и развитию аэропортовой и аэродромной сети страны.

Средства на указанные цели выделяются без учета реальных потребностей воспроизводства основных фондов, по остаточному принципу, вследствие чего планово-предупредительный ремонт элементов аэродромов сводится только к текущему ремонту, который не может заменить капитальный ремонт и предотвратить некомпенсируемый износ имущества аэродромов.

1.10. В результате недостаточного финансирования аэропортовой и аэродромной инфраструктуры на протяжении длительного времени не решаются проблемы физического и морального износа, а также дефицита производственных мощностей по техническому обслуживанию и ремонту воздушных судов (ВС), в том числе дефицита ангарных комплексов, необходимых для технического обслуживания и ремонта современных ВС отечественного и зарубежного производства.

1.11. Установленные государством таможенные пошлины на импортное аэропортовое оборудование и комплектующие изделия завышены, что тормозит техническое перевооружение аэропортов и негативным образом сказывается на финансовом состоянии как аэропортов, так и потребителей их услуг.

Подводя итог анализу состояния аэропортовой и аэродромной сети РФ, следует особо подчеркнуть, что:

- В целом износ основных фондов аэродромной сети приблизился к 80%. При таком уровне износа любая техническая и производственная система теряет устойчивость.
- Закрытые аэропорты перестали существовать и в качестве запасных. Вследствие этого авиакомпании, в ущерб коммерческой загрузке, вынуждены брать на борт ВС дополнительные запасы авиатоплива для обеспечения посадки в случаях ухода на запасные аэродромы, что, в свою очередь, отрицательно влияет на обеспечение безопас-



ности полетов и экономические результаты. Особо это опасно в районах со сложными климатическими условиями при выполнении региональных и местных авиаперевозок.

- Имущество и соответствующие земельные участки ряда закрытых аэропортов утрачены для использования в интересах воздушного транспорта.

- Не менее разрушительны и социальные последствия указанных выше процессов. В результате закрытия и вывода из эксплуатации аэродромов около 50 тыс. человек потеряли рабочие места. 12 млн. граждан России, проживающих в данных местностях, лишены возможности реализовать свое конституционное право на свободу передвижения. Зачастую вскоре после закрытия аэропорта прекращает свое существование и населенный пункт. Пространство России, и без того мало заселенное за Уралом, оголяется, демографические показатели ухудшаются.

- Ротация руководящих кадров аэропортов, находящихся в федеральной собственности, проводится недостаточно объективно, без учета мнения авиационной общественности. Между Росимуществом и Росавиацией отсутствует четкое распределение прав и ответственности в процедуре назначения и освобождения руководителей данных аэропортов. Указанная неопределенность породила порочную практику вседозволенности органов власти при освобождении неугодных профессионалов и назначении некомпетентных лиц, что наносит экономический ущерб деятельности хозяйствующих субъектов, подрывает доверие к представителям власти у авиационной общественности и граждан России.

- В своем нынешнем состоянии аэропортовая и аэродромная сеть не способна в полной мере и с требуемым качеством выполнять свои основные функции в интересах экономики и граждан страны, не способствует нормальному развитию авиационного бизнеса и обеспечению национальной безопасности России.

2. В области государственной политики и регулирования деятельности аэропортов и аэродромов:

2.1. Финансирование аэропортовой инфраструктуры.

2.1.1. Одной из основных причин создавшегося положения в наземной базе гражданской авиации является недостаточный объем инвестиций, направляемых на поддержание и развитие аэропортов, отсутствие платежеспособного спроса на услуги аэропортов, обслуживающих, прежде всего, региональные и местные перевозки.

2.1.2. При потребном среднегодовом объеме финансирования развития существующей на данный момент аэродромной сети в размере 65,1 млрд. руб., только в отношении действующих 351 аэропортов с 1991 года было недофинансировано около 996 млрд. руб.

2.1.3. В течение 1991–1999 гг. финансирование модернизации и развития аэропортовой и аэродромной сети из федерального бюджета практически не осуществлялось.

2.1.4. В период с 2000 по 2006 гг. из федерального бюджета были выделены незначительные средства в размере около 48,6 млрд. руб., основной объем которых был направлен на реконструкцию и развитие наиболее крупных аэродромов и аэропортов в рамках подпрограммы «Гражданская авиация» федеральной целевой программы «Модернизация транспортной системы России (2002–2010 годы)».

При этом капитальные вложения в аэродромы и аэропорты регионального и местного значения практически не осуществлялись. В то же время, значительная часть субъектов Российской Федерации заинтересована в развитии указанных аэродромов и аэропортов, в том числе за счет собственных бюджетных ресурсов. Однако до недавнего времени действующее законодательство не предусматривало возможность передачи федерального имущества аэродромов и аэропортов регионального и местного значения в собственность субъектов Российской Федерации для целей модернизации и развития за счет их бюджетов.

2.1.5. Постоянный дефицит финансирования привел к критическому износу инфраструктуры и в целом неудовлетворительному состоянию основных фондов (см. раздел 1).

2.2. Правовое обеспечение аэропортовой деятельности.

Федеральная и ведомственная нормативно-правовые базы не соответствуют современным требованиям. Данное обстоятельство, наряду с недостаточным финансированием, является одной из главных причин нынешнего критического состояния аэропортовой и аэродромной сети.

Наиболее существенными пробелами в правовом поле, регулирующем аэропортовую деятельность, являются:

2.2.1. Ни в одном из нормативных правовых актов не закреплены юридический статус аэропорта и правовые основы его взаимодействия с пользователями аэропортовых услуг; правовое положение и взаимоотношения главных операторов и операторов аэропортовой деятельности.

2.2.2. Не уточнено правовое содержание понятий «авиационная» и «неавиационная» деятельность.

2.2.3. До недавнего времени не был законодательно решен вопрос о передаче аэропортов и аэродромов из федеральной собственности в собственность субъектов Федерации, что создавало серьезные правовые препятствия для участия органов власти субъектов Федерации в финансировании программ поддержания и развития указанных объектов из собственного бюджета.

2.2.4. Не урегулированы земельные отношения предприятий наземной инфраструктуры гражданской авиации:

- требуется уточнение Земельного кодекса РФ в части правового статуса земель, занимаемых объектами воз-



душного транспорта, включая установление запрета на изъятие указанных земель для нужд, не связанных с данным видом деятельности;

- не определен порядок государственного резервирования земель для объектов инфраструктуры воздушного транспорта в соответствии с Земельным кодексом РФ (ст. 90, п. 7);

- установленные Земельным кодексом РФ арендные ставки на землю существенно ухудшают финансовое состояние аэропортов и способны привести к банкротству не только региональные и местные аэропорты, но даже часть аэропортов федерального значения. По мнению авиационной общественности, с государственных авиапредприятий не должен взиматься земельный налог, поскольку государство фактически облагает налогом само себя.

2.2.5. Налоговое бремя для предприятий, осуществляющих аэропортовую деятельность, является чрезмерным и препятствует их нормальному функционированию и развитию.

2.2.6. Существующая система сертификации и лицензирования деятельности аэропортов крайне несовершенна, препятствует их нормальному функционированию и на протяжении многих лет подвергается справедливой критике со стороны директоров хозяйствующих субъектов гражданской авиации. Предложения по этому вопросу, представленные в органы госрегулирования ГА ассоциацией «Аэропорт» ГА неоднократно, начиная с 2000 года, а также предложения экспертной группы директоров – членов МАРАП, подготовленные еще в начале 2004 года, так и не были реализованы.

2.2.7. Требования по сертификации аэропортов не дифференцированы в зависимости от классности аэропортов и особенностей их деятельности.

2.2.8. Не решены в полной мере правовые аспекты деятельности службы авиационной безопасности (САБ) аэропортов в зависимости от масштабов и специфики их деятельности, в том числе – вопросы финансирования мероприятий по обеспечению авиационной безопасности и передачи отдельных функций САБ в ведение органов внутренних дел.

2.2.9. Не решена проблема специализации региональных и местных аэропортов для целей авиации общего назначения, в том числе возможности их передачи в частную собственность или долгосрочную аренду.

2.2.10. Нормативная правовая база, регулирующая аэропортовую деятельность, не гармонизирована с нормами международного воздушного права и рекомендациями ИКАО и ИАТА.

Восполнение указанных пробелов должно осуществляться как путем издания отдельных законов и ведомственных нормативных правовых актов (в том числе – федеральных авиационных правил и т.п.), так и путем внесения необходимых изменений в действующие законодательные и иные нормативные правовые документы.

Важными условиями совершенствования нормативной правовой базы, регулирующей деятельность гражданской авиации в целом и аэропортовую деятельность – в частности, являются:

- во-первых, государственное финансирование данной работы;
- во-вторых, ее полная кодификация;
- в-третьих, комплексное проведение данной работы как силами Департамента государственной политики в области гражданской авиации Минтранса России с привлечением отраслевой науки и ассоциаций (в части пересмотра всей действующей нормативной правовой базы гражданской авиации), так и силами специалистов авиапредприятий и независимых юридических агентств.
- в-четвертых, привлечение специалистов авиапредприятий и независимых юридических агентств к разработке проектов новых нормативных правовых актов.

2.3. Государственное регулирование аэропортовой деятельности.

Государственное регулирование аэропортовой деятельности является органичной частью сложной многозвенной системы государственного регулирования деятельности гражданской авиации и для него характерны недостатки, присущие бездарно проведенной в отрасли административной реформе.

2.3.1. Ответственность за функционирование гражданской авиации, как известно, размыта между несколькими федеральными органами власти. Это приводит к несогласованности их действий и некомпетентности принимаемых решений.

2.3.2. 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 функционировании гражданской авиации в целом и аэропортовой деятельности – в частности.

2.3.3. Процедура согласования и принятия управленческих решений крайне усложнена, в ней задействовано большое число органов и лиц, не имеющих прямого отношения к данным решениям. Оперативность деятельности государственных органов как в части, непосредственно касающейся гражданской авиации, так и в вопросах управления госсобственностью и аэропортовой деятельностью чрезвычайно низка.

2.3.4. Продекларированный властью процесс консолидации в Росавиации всех функций по регулированию деятельности ГА и превращения ее в единый уполномоченный орган гражданской авиации в соответствии с рекомендациями ИКАО неоправданно затянут. В результате в Росавиации до сих пор отсутствует ряд важных функций, закрепленных за уполномоченным органом ГА в Воздушном кодексе РФ.



2.3.5. В структуре Росавиации отсутствует подразделение, занимающееся анализом экономической деятельности авиационного транспорта, в том числе и аэропортового комплекса. Нельзя считать нормальным и положение с кадрами в Управлении аэропортовой деятельности Росавиации, где данными вопросами практически некому заниматься.

2.3.6. Росавиация не укомплектована специалистами высокой квалификации с авиационным образованием и опытом практической работы, способными принимать профессиональные решения. Без решения кадровой проблемы предполагаемое перераспределение функций между Департаментом государственной политики в области ГА, Ространснадзором и Росавиацией не даст желаемого результата и даже усугубит сложившуюся ситуацию.

2.3.7. Серьезные претензии у директоров хозяйствующих субъектов гражданской авиации имеются не только к существующей системе сертификации и лицензирования деятельности аэропортов, препятствующей нормальной работе аэропортов. В равной мере это может быть отнесено и к практике проведения федеральными органами и органами прокурорского надзора многочисленных проверок аэропортов (как документальных, так и с выездом на объекты). Не лишним будет упомянуть в связи с этим о том, что, по оценкам директоров многих авиапредприятий, инженерно-технические службы аэропортов скоро не смогут выполнять свои основные функции и целиком превратятся в службы по «отпискам». Государственное регулирование технического обслуживания и ремонта авиационной техники как одного из основных видов аэропортовой деятельности отсутствует.

2.3.8. Большую тревогу у руководителей авиапредприятий и авиационной общественности вызывают настойчивые действия федеральных органов госрегулирования ГА по разделению объединенных авиапредприятий на авиакомпании и аэропорты без учета масштабов самих предприятий и специфики их деятельности. Следует подчеркнуть, что при проведении указанных мер должно приниматься во внимание то, что многие из них, по сути, являются предприятиями смешанного типа, занимающимися наряду с аэропортовой деятельностью обслуживанием отраслей народного хозяйства. В связи с тем, что входящие в состав таких предприятий аэропорты и летные подразделения технологически неразрывно связаны и решают единую задачу обеспечения нужд экономики и граждан региона, разделять их категорически нельзя.

2.3.9. Не меньшее беспокойство руководителей аэропортов связано с наметившейся в последние годы тенденцией концентрации управляющих пакетов акций приватизируемых региональных аэропортов в руках авиакомпаний, базирующихся на территории данных аэропортов, и безразличным отношением к этой ситуации Росавиации и Росимущества. Указанная тенденция ведет к монополизму, ограничению объемов региональных авиаперевозок и снижению качества предоставляемых авиационных услуг.

2.3.10. До настоящего времени не получило должного развития частно-государственное партнерство, играющее важную роль в возрождении и развитии региональных авиаперевозок и аэропортов МВЛ, несмотря на то, что с помощью данного механизма многие проблемы могут быть решены. Следует подчеркнуть, что в последние годы интерес органов власти субъектов Федерации и частных инвесторов к развитию региональной авиации существенно возрос, о чем наглядно свидетельствуют примеры Красноярского края, Хакасии (Абакана) и Новосибирской области.

2.3.11. Вызывает беспокойство созданное органами государственного регулирования ФГУП «Администрация гражданских аэропортов». Подобные структуры не выполняют никакой объективно обусловленной функции, кроме взимания платы за использование государственной собственности, концентрации финансовых потоков в Москве и их субъективного перераспределения между хозяйствующими и иными субъектами ГА.

2.3.12. Настораживают очередная инициатива органов госрегулирования ГА и планы создания российской управляющей аэропортовой компании. Директора авиапредприятий и авиационная общественность считают, что эти меры ведут к ограничению экономической и финансовой самостоятельности хозяйствующих субъектов, во многом противоречат принципам рыночной экономики, не будут способствовать реализации принятого Государственной Думой и одобренного Советом Федерации закона о возможности передачи аэропортов в собственность субъектов Федерации.

2.3.13. Нуждаются в упорядочении, с учетом передового опыта и рекомендаций ИКАО и ИАТА, документация и процедуры заключения соглашений между авиакомпаниями и аэропортами, включая предоставление слотов, а также процедура допуска аэропортов к приему новых типов ВС.

2.3.14. В связи с критическим дефицитом персонала требуют скорейшего решения вопросы подготовки (с учетом современных тенденций развития и новых технологий) высококвалифицированных руководящих кадров, инженерно-технических и иных специалистов для региональных аэропортов и аэропортов МВЛ.

2.3.15. Крайнее недоумение вызывает упорное игнорирование руководством Минтранса России, Росавиации и Ространснадзора мнения директорского корпуса гражданской авиации и авиационной общественности по актуальным проблемам ГА, в том числе и по вопросам аэропортовой деятельности.

2.4. О Концепции развития аэродромной и аэропортовой сети.

Следует признать положительным сам факт разработки федеральными органами госрегулирования ГА «Концепции развития аэродромной (аэропортовой) сети гражданской авиации Российской Федерации на период до 2020 года».

В документе предпринята попытка экономического анализа состояния перевозок и аэродромной (аэропортовой) сети Российской Федерации, а также формулирования основных проблем ее развития, целей и задач Концепции; даны классификация аэродромов (аэропортов), принципы формирования опорной аэродромной сети; указаны основные экономические показатели Концепции; сделан прогноз развития перевозок на период до 2020 года; определены



возможности инфраструктуры по обеспечению роста перевозок и прогнозные сценарии с учетом финансирования; рассмотрены проблемы развития социально значимых авиаперевозок; сформулированы выводы и предложения.

Однако указанная Концепция по заложенному в ней концептуальному подходу не соответствует требованиям, предъявляемым к документам подобного уровня, и нуждается в кардинальной переработке по следующим причинам:

2.4.1. В Концепции не сформулированы миссия аэропортового комплекса России и его главная функция – обеспечение мобильности граждан и товаров при гарантированном качестве предоставляемых услуг и высокой степени безопасности, а также обороноспособности государства.

2.4.2. В Концепции не определены цели и приоритеты деятельности государства на рынке аэропортовых услуг.

Концепция, как и предыдущие документы (ФЦП), призванные определять перспективы и направления развития отдельных звеньев авиатранспортного комплекса страны, представляет собой локальный документ, не увязанный с выше названными программами, не связывает основные цепочки технологического процесса, недостаточно учитывает интересы и тенденции развития других сфер авиационного бизнеса. В частности, перспективы аэропортов рассмотрены в Концепции, без учета тенденций развития парка современных ВС, стратегии поддержания их летной годности, системы управления воздушным движением, модернизации структуры топливного обеспечения аэропортов, внедрения информационных технологий, в частности электронных билетов и т.п.

2.4.3. Концепция не содержит «стыковочных узлов» для синхронизации ее в перспективе с новой редакцией Транспортной стратегии России и Стратегией развития гражданской авиации, к разработке которых намерены приступить органы государственного регулирования.

2.4.4. Концепция основана на философии ограничения финансовых средств, вкладываемых в развитие аэропортовой и аэродромной сети. При таком подходе, в принципе, ни одна проблема гражданской авиации страны, а не только ее аэропортовой сети не будет решена в разумные сроки.

2.4.5. При определении источников и механизмов финансирования развития аэропортовой и аэродромной сети не в полной мере учтена возможность использования потенциала частных инвесторов.

2.4.6. Вновь создаваемые органы государственного регулирования деятельности аэродромов, находящихся в федеральной собственности (см. п. 2.3.12), не учитывают объективные требования экономики и существующую систему межбюджетных отношений.

2.4.7. В Концепции не прописаны вопросы имущественных и земельных отношений, а следовательно, ни одно из выдвинутых в указанном документе предложений не позволит решить проблемы аэропортового комплекса страны в полной мере.

2.4.8. Обойдена проблема «открытого неба» в России, без учета которой хозяйствующие субъекты, включая аэропорты и другие элементы производственной инфраструктуры ГА, могут оказаться неподготовленными к ситуации, когда государство откроет свое воздушное пространство в соответствии с нормами международного воздушного права.

2.4.9. В Концепции не проведена оценка рисков на рынке авиаперевозок, что не позволяет говорить о детальной проработке блока экономических вопросов Концепции (включая прогнозные выводы).

2.4.10. Концепция разработана на основе «глобального» подхода к развитию аэропортового комплекса страны и в ней не нашли отражения текущие и повседневные вопросы и проблемы субъектов аэропортового бизнеса.

2.4.11. Отсутствует анализ состояния, тенденций и перспектив развития системы топливного обеспечения аэропортов – одного из важнейших элементов аэропортовой инфраструктуры. Вместе с тем происходящие в ней процессы вызывают серьезную озабоченность авиакомпаний, аэропортов и, как следствие, других потребителей аэропортовых услуг. Авиакомпании страдают от монополизма ТЗК, высоких цен на топливо, откровенно подрывающих их платежеспособность, и вынуждены постоянно повышать тарифы на пассажирские и грузовые перевозки, что не может продолжаться бесконечно. Экономика аэропортов находится в сильной зависимости от топливной составляющей и колебаний цен на рынке топливных услуг.

2.4.12. Данные проблемы должны были бы в развитие Концепции найти отражение либо в специальной подпрограмме реструктуризации и модернизации системы топливного обеспечения аэропортов, увязанной по направлениям, ресурсному и правовому обеспечению как с Концепцией, так и с другими подпрограммами развития гражданской авиации, либо в отдельном разделе Концепции. При этом путь сложных решений вопросов, которые того не требуют, не может быть признан эффективным. В ряде случаев более эффективны простые и ясные решения проблемы обеспечения авиаГСМ, как это сделано, например, в аэропорту «Нижневартовск».

2.4.13. Никак не учитывается современная тенденция резкого роста международных транзитных авиаперевозок через российские аэропорты и в связи с этим необходимость перестройки работы органов таможенного контроля по принципу «одного окна».

2.4.14. В Концепции сформулирован общий взгляд на перспективу развития главным образом крупных аэропортов. Не определены (с учетом уникальных преимуществ конкретных территорий и особенностей их экономико-географического положения) перспективы и направления развития аэропортов и аэродромов для малой авиации и авиации общего назначения, большая часть которых расположена в районах Крайнего Севера, Сибири и Дальнего Востока. При этом следовало бы иметь в виду, что аэропортовую инфраструктуру и воздушные суда для малой авиации необходимо готовить заранее, не дожидаясь создания всех правовых предпосылок для ее развития, как это делает, например, руководство ОАО «Завод № 411 ГА».



2.4.15. Концепция предполагает дальнейшее уменьшение в 2 раза количества узловых и международных аэропортов. В случае реализации этого намерения диспропорция в распределении объемов авиаперевозок (см. п. 1.8) усугубится. Нагрузка на МАУ возрастет, повысится вероятность задержек рейсов, что приведет к снижению качества обслуживания пассажиров.

2.4.16. В Концепции в целом не учтено современное административно-территориальное деление России на федеральные округа, не предусмотрена возможность уточнения перспектив развития региональных аэропортов с субъектами Федерации и аэропортов МВЛ – с муниципальными органами управления, в первую очередь заинтересованными в развитии объектов воздушного транспорта на своей территории.

2.4.17. В Концепции не уделено должного внимания вопросам подготовки (с учетом современных тенденций развития и новых технологий) высококвалифицированных руководящих кадров, инженерно-технических и иных специалистов для региональных аэропортов и аэропортов МВЛ.

2.4.18. Заимствованные из зарубежной практики и используемые в Концепции понятия, например, «хабов» не учитывают российские объемы и структуру пассажиропотоков, многократно отличающихся от иностранных аналогов. Отнесение к «опорным» аэропортам, по мнению профессионалов и авиационной общественности, проведено недостаточно компетентно, по оторванным от реальной жизни критериям, без учета положения дел на рынке аэропортовых услуг.

2.4.19. Концепция, как, впрочем, и другие документы федеральных органов госрегулирования ГА подобного уровня, готовилась келейно и в ходе разработки не обсуждалась с профессионалами в области аэропортовой деятельности и представителями авиационной общественности. В нарушение Конституции РФ она не согласовывалась и с субъектами Федерации, интересы которых напрямую затрагиваются мерами, предусмотренными данным документом.

2.4.20. В Концепции не указаны основные инструменты ее реализации, нет перечня необходимых нормативных правовых актов, которые следует разработать и принять в развитие Концепции.

2.4.21. По всем изложенным выше аспектам Концепция нуждается в дополнении в части, касающейся модернизации инфраструктуры аэропортовой и аэродромной сети, развития магистральных аэропортов, аэропортов для малой авиации и авиации общего назначения, авиации ПАНХ, центров ТОиР, системы топливного обеспечения аэропортов, подготовки кадров и др.


В целом российская аэропортовая и аэродромная сеть и система государственного регулирования аэропортовой деятельности в современном своем состоянии не отвечают потребностям граждан и экономики страны, интересам национальной безопасности России.

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

предлагают

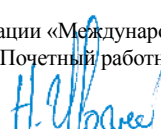
**ПРОГРАММУ «ПЕРВООЧЕРЕДНЫЕ МЕРЫ ПОДДЕРЖКИ И РАЗВИТИЯ
АЭРОПОРТОВОЙ И АЭРОДРОМНОЙ СЕТИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ» (приложение).**

**Председатель заседания
Сопредседатель КАО, Президент
Некоммерческой организации «Ассоциация
“Аэропорт” гражданской авиации»**

 **Назарян В.В.**

Сопредседатели КАО:

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

 **Ивановский Н.Н.**

Президент Некоммерческой организации «Ассоциация агентств воз-
душного транспорта», Заслуженный работник транспорта РФ

 **Бородин Э.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», Заслуженный пилот СССР

 **Смирнов О.М.**

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

 **Тимошкин В.Е.**

Генеральный директор Объединения работодателей
«Ассоциация аэронавигационного обслуживания»

 **Шабаев Н.А.**

Исполнители: Ассоциация «Аэропорт» и МАРАП
(499) 157 36 66; (383) 222 47 77, 222 18 82
e-mail: global@airport.org.ru; marap-info@yandex.ru



Приложение
к решению КАО от 13.07.2007 г.

ПРОГРАММА КОЛЛЕГИИ АВИАЦИОННОЙ ОБЩЕСТВЕННОСТИ (КАО) «ПЕРВООЧЕРЕДНЫЕ МЕРЫ ПОДДЕРЖКИ И РАЗВИТИЯ АЭРОПОРТОВОЙ И АЭРОДРОМНОЙ СЕТИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ»

№ п/п	Первоочередные меры	Комментарии. Ожидаемый эффект	Уровень подготовки и принятия решений	Период реализации
1	2	3	4	5
1. В области доработки Концепции развития аэродромной и аэропортовой сети.				
1.1	Внести в «Концепцию развития аэродромной (аэропортовой) сети гражданской авиации Российской Федерации на период до 2020 г.» следующие изменения:		Минтранс России, Росавиация, ГППИ и НИИ ГА «Аэропроект», Гос НИИ ГА, Гос НИИ «Аэронавигация», КАО	2007 год
1.1.1	Сформулировать Миссию аэропортового комплекса России и его главную функцию	По мнению авиационной общественности Миссия аэропортового комплекса России заключается в обеспечении конституционных прав и мобильности граждан и товаров при гарантированном качестве предоставляемых услуг и высокой степени безопасности перевозок, а также национальной безопасности государства.		
1.1.2	Сформулировать общий взгляд на перспективу развития аэропортовой и аэродромной сети до 2020 года.	Данный подход должен основываться на понимании – предназначения аэропортов и аэродромов в РФ; – необходимости развития не только крупных, но и региональных и местных аэропортов и аэродромов, а также для целей АОН, ПАНХ и бизнес-авиации;		



1	2	3	4	5
		– необходимости дифференцированного подхода к аэропортам и аэродромам в зависимости от экономико-географических и климатических условий регионов, в которых они расположены (в особенности, для Крайнего Севера, Сибири, Дальнего Востока, отдаленно Якутии).		
1.1.3	Концепция должна опираться на положение, что аэропорт в современных условиях является, с одной стороны, объектом производственной инфраструктуры и естественной монополией, а с другой – выступает как экономический агент на рынке товаров и услуг. Соответственно, в развитии аэропортовой и аэродромной сети в равной мере заинтересованы как хозяйствующие субъекты ГА, так и субъекты РФ, и государство в целом.	Позволит скоординировать и гармонизовать интересы субъектов авиационного бизнеса, субъектов РФ и государства в целом, более широко и эффективно использовать механизм частно-государственного партнерства.		
1.1.4	Определить цели и приоритеты деятельности государства на рынке аэропортовых услуг на основе комплексного подхода.	Позволит: – увязать Концепцию с другими документами (ФЦП), призванными определять перспективы и направления развития отдельных звеньев авиатранспортного комплекса страны; – связать основные цепочки технологического процесса; – учесть интересы и тенденции развития других сфер авиационного бизнеса (в частности, тенденции развития парка современных ВС, системы управления воздушным движением, модернизации структуры топливного обеспечения аэропортов, внедрения информационных технологий, в том числе электронных билетов и т.п.).		
1.1.5	Определить «стыковочные узлы» для синхронизации Концепции в перспективе с новой редакцией Транспортной стратегии России и Стратегией развития гражданской авиации, к разработке которых намерены приступить органы государственного регулирования.	Позволит обеспечить комплексный подход к решению основных вопросов функционирования и развития авиатранспортной системы и ее отдельных звеньев, а также взаимосвязь с развитием транспортного комплекса России в целом.		



1	2	3	4	5
1.1.6	Пересмотреть подход к финансированию программ и мероприятий, предусматриваемых Концепцией.	При подходе, основывающемся на философии ограничения финансовых средств, вкладываемых в развитие аэропортовой и аэродромной сети, ни одна проблема гражданской авиации страны, а не только ее аэропортовой сети не будет решена в разумные сроки.		
1.1.7	Исключить из Концепции раздел «Консолидация управленческих ресурсов».	Планы создания российской управляющей аэропортовой компании – в качестве вновь создаваемого органа государственного регулирования деятельности аэропортов, находящихся в федеральной собственности (см. п. 2.3.12 Решения КАО), – не учитывают объективные требования экономики и существующую систему межбюджетных отношений.		
1.1.8	Разработать критерии классификации аэропортов на «опорные» и не являющиеся таковыми.	При разработке критериев учесть современное административно-территориальное деление России, в том числе и на федеральные округа, а также реальное положение дел на рынке аэропортовых услуг; наличия сети предприятий и организаций по поддержанию летной годности и потребностей в ее расширении и/или модернизации. Предусмотреть возможность уточнения перспектив развития региональных аэропортов с субъектами РФ и аэропортов МВЛ – с муниципальными органами управления, в первую очередь заинтересованными в развитии объектов ГА на своей территории.		
1.2	Дополнить Концепцию следующими разделами / положениями:			
1.2.1	расчеты необходимых инвестиций в развитие аэропортовой и аэродромной сети, с учетом возможностей, путей и механизмов более широкого использования потенциала частных инвесторов;	Позволит: – оценить затраты на поддержание и развитие аэропортовой и аэродромной сети на основе долгосрочных инвестиционных программ; – оптимально задействовать все имеющиеся источники финансирования;		



1	2	3	4	5
		– решить задачу финансирования и доведения инфраструктуры аэропортов до международных стандартов.		
1.2.2	оценка рисков на рынке авиаперевозок;	Отсутствие такого анализа не позволяет говорить о детальной проработке экономических вопросов Концепции (включая прогнозные выводы).		
1.2.3	имущественные отношения;	Позволит определить необходимые экономические предпосылки для развития аэропортового комплекса страны.		
1.2.4	земельные отношения;	Позволит определить необходимые экономические предпосылки для развития аэропортового комплекса страны.		
1.2.5	развитие региональных и местных авиаперевозок;	Должны быть определены условия и механизмы развития региональных и местных авиаперевозок, процедура их поддержки за счет бюджетов разных уровней. Позволит в перспективе преодолеть или уменьшить диспропорцию в распределении объемов авиаперевозок (см. п. 1.8 Решения КАО)		
1.2.6	развитие нормативной правовой базы, регулирующей аэропортовую деятельность.	Должен быть определен перечень нормативных правовых актов, которые необходимо принять / изменить в развитие Концепции и в целях создания условий для эффективного функционирования и развития аэропортового комплекса страны. Разработка нормативных правовых документов должна осуществляться на основе комплексного подхода к вопросам правового регулирования гражданской авиации в целом.		
1.2.7	мероприятия по перестройке работы органов таможенного контроля в аэропортах по принципу «одного окна».	Позволит учесть современные тенденции резкого роста международных транзитных авиаперевозок через российские аэропорты и в связи с этим необходимость перестройки работы.		



1	2	3	4	5
1.2.8	мероприятия по подготовке хозяйствующих субъектов ГА, включая аэропорты и другие элементы производственной инфраструктуры ГА к вступлению России в ВТО, в том числе по подготовке к введению режима «открытого неба» в соответствии с нормами международного воздушного права.	Необходим SWOT-анализ и на его основе своевременная подготовка хозяйствующих субъектов к работе в новых условиях.		
1.3.	Разработать в качестве приложений к Концепции следующие программы и проекты:			
1.3.1	Модернизация инфраструктуры аэропортовой и аэродромной сети.	В программе должна быть учтена тенденция резкого увеличения авиаперевозок на ВС зарубежного производства, разработаны бизнес-планы по приоритетным проектам, подготовлены и представлены в Инвестиционный фонд Правительства РФ бизнес-программы по модернизации аэродромов, реконструкции, модернизации и расширению технологических комплексов по поддержанию летной годности. Предусмотрены меры стимулирования авиакомпаний в развитии национальной и международной маршрутной сети через аэропорты РФ.		
1.3.2	Развитие магистральных аэропортов.	<p>В проекте должны быть предусмотрены:</p> <ul style="list-style-type: none">– система и механизм взаимодействия между магистральными аэропортами по минимизации издержек (как для авиакомпаний, так и для пассажиров);– ответ на вопрос – за счет государства, за счет роста тарифов на взлет и посадку должны развиваться аэродромы и аэропорты, или за счет развития дополнительных услуг, развития логистических авиатранспортных комплексов, развития кластеров;– необходимость разработки соглашений по взаимодействию между администрациями регионов, муниципалитетами и аэропортами по формированию авиатранспортных логистических комплексов.		



1	2	3	4	5
1.3.3	Развитие аэропортов и аэродромов для АОН, ПАНХ и бизнес-авиации.	<p>В проекте необходимо:</p> <ul style="list-style-type: none"> – определить перспективы и направления развития аэропортов и аэродромов, большая часть которых расположена в районах Крайнего Севера, Сибири и Дальнего Востока, Якутии; – учесть уникальные преимущества конкретных территорий и особенностей их экономического географического положения; – определить, какие аэродромы являются основными для этих видов авиации; – предусмотреть формирование и развитие их материально-технической базы; – предусмотреть необходимость развития нормативной правовой базы, регулирующей деятельность и развитие этих видов авиации (в частности, решение вопроса о возможности регистрации субъектов малой авиации в России, а не за рубежом). <p>Позволит в перспективе преодолеть или уменьшить диспропорцию в распределении объемов авиаперевозок (см. п. 1.8 Решения КАО).</p>		
1.3.4	Программа решения экологических проблем, связанных с функционированием и развитием аэропортовой и аэродромной сети.	<p>Позволит учесть на перспективу современные экологические требования.</p>		
1.3.5	Программа развития системы топливного обеспечения аэропортов.	<p>В программе необходимо:</p> <ul style="list-style-type: none"> – дать анализ состояния, тенденций и перспектив развития системы топливного обеспечения аэропортов; – предусмотреть необходимость, механизмы и источники финансирования реструктуризации и модернизации системы топливного обеспечения аэропортов; – увязать указанную программу по направлениям, ресурсному и правовому обеспечению как с Концепцией, так и с другими подпрограммами развития ГА; – разработать экономические и правовые механизмы, препятствующие монополизации ТЭК данной сферы бизнеса; 		



1	2	3	4	5
		– предусмотреть дифференцированный подход к решению проблем топливного обеспечения аэропортов с учетом передового опыта.		
1.3.6	Программа подготовки (с учетом современных тенденций развития и новых технологий) высококвалифицированных руководящих кадров, инженерно-технических и иных специалистов для региональных аэропортов и аэропортов МВЛ.	Позволит укомплектовать аэропорты профессиональными специалистами, повысить качество предоставляемых аэропортами услуг, конкурентоспособность отечественной ГА, создать мобилизационный резерв для Минобороны России.		
1.4.	Общие выводы:	Концепция разработана на основе «глобального» подхода к развитию аэропортового комплекса страны. Наряду с методическими недоработками, в ней не нашли отражения текущие проблемы субъектов аэропортового бизнеса и их решения.		
1.5.	Дальнейшие действия: Представить доработанный вариант Концепции на обсуждение профессионалов в области аэропортовой деятельности и представителей авиационной общественности. Согласовать его с субъектами Федерации, интересы которых напрямую затрагиваются мерами, предусмотренными данным документом. Только после этого представить «Концепцию» на рассмотрение Правительства РФ.			
2. В области правового обеспечения аэропортовой деятельности.				
2.1.	Подготовить проекты федеральных законов:			
2.1.1	«Об аэропортах Российской Федерации».	Позволит законодательно закрепить: <ul style="list-style-type: none">• Юридический статус аэропорта;• Главного оператора и операторов аэропорта;• Земли аэропорта;• Авиационную и неавиационную деятельность;• Взаимоотношения главного оператора с операторами аэропорта;• Взаимодействие аэропорта с пользователями его услуг.	Правительство РФ, Гос. Дума, Совет Федерации ФС РФ, Минюст России Минтранс России, Росавиация, КАО	2008 год



1	2	3	4	5
2.1.2	«О защите гражданской авиации Российской Федерации от актов незаконного вмешательства»	<p>Позволит законодательно закрепить:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Правовой статус службы авиационной безопасности (САБ) аэропортов и ее действий в отношении третьих лиц; • Взаимоотношения с силовыми структурами РФ; • Финансирование мероприятий по обеспечению авиационной безопасности. 	Правительство РФ, Гос. Дума, Совет Федерации ФС РФ, Минюст России, ФСБ России, МВД России, Минфин России, Минтранс России, Ространснадзор, Росавиация, КАО	2008 год
2.2.	Внести дополнения и изменения в действующие федеральные законы:			
2.2.1	«Земельный кодекс РФ» «Налоговый кодекс РФ» Снизить /отменить размер платы за земельные участки, занятые под аэродромами и другими стратегическими объектами аэропорта (служба ГСМ, СПАСОП, объекты ГО)	<p>Аэропорт является объектом транспортной инфраструктуры страны и земли, занимаемые аэропортом, с учетом генплана развития, должны быть приравнены к землям транспорта, в связи с чем аренда плата за земельные участки, занятые под аэродромами и другими стратегическими объектами аэропорта (служба ГСМ, СПАСОП, объекты ГО) не должна превышать:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 0,1 % от кадастровой стоимости земли; или • 100 руб. за 1 га земли; или <p>аэропорт должен быть полностью освобожден от платы за земли, занимаемые под госсобственностью и стратегическими объектами.</p> <p>Установление нормативов платы за землю передано в ведение субъектов Российской Федерации, поэтому необходимо убедить их закреплять земли аэропортов, имеющих социальное значение, в безвозмездное пользование последних.</p>	Правительство РФ, Гос. Дума, Совет Федерации ФС РФ, Минюст России, ФНС России, Минэкономразвития России, Минтранс России, Росавиация, КАО	2008 – 2009 годы
2.2.2	«Земельный кодекс РФ» Установить запрет на изъятие из оборота земельных участков, занимаемых объектами воздушного транспорта (см. п. 2.2.1), для нужд, не связанных с данным видом деятельности.	<p>В результате того, что указанные земельные участки относятся к категории земель, ограниченных в обороте (но не изъятых из оборота), земли части закрытых за последние годы</p>	Правительство РФ, Гос. Дума, Совет Федерации ФС РФ, Минюст России	IV кв. 2007 – II кв. 2008 года



1	2	3	4	5
	региональных аэропортов и аэропортов МВЛ утрачены для использования в интересах воздушного транспорта.		Минтранс России, Росавиация, КАО	
2.2.3	«О концессионных соглашениях в РФ»	Дополнить в части возможности: <ul style="list-style-type: none">• заключения договоров концессии между юридическими лицами;• передачи на условиях конкурса прав на строительство (модернизацию) и последующую коммерческую эксплуатацию объектов аэропортовой инфраструктуры, в т.ч. и государственности (аэродром), до полной окупаемости инвестиций.	Правительство РФ, Гос. Дума, Совет Федерации ФС РФ, Минюст России, Минэкономразвития России, Минтранс России Росавиация, КАО	2007 – 2008 годы
2.2.4	«Таможенный кодекс РФ» Снизить /отменить таможенные пошлины и иные таможенные платежи при ввозе импортной наземной авиационной техники, оборудования для аэропортов, а также запасных частей и комплектующих к ним, не имеющих российских аналогов.	Позволит: <ul style="list-style-type: none">• резко снизить уровень ставок сборов и тарифов на услуги аэропортов, предоставляемые авиакомпаниям, а также стоимость авиационных;• ускорить модернизацию аэропортов с применением современного импортного аэропортового оборудования, направленного на обеспечение авиационной безопасности, и оборудования для обслуживания пассажиров и клиентуры.	Правительство РФ, Гос. Дума, Совет Федерации ФС РФ, ФТС России, Минэкономразвития России, Минтранс России, Росавиация	2007 – 2008 годы
2.3	Разработать нормативные правовые акты, регулирующие порядок резервирования земель для государственных и муниципальных нужд, включая резервирование земель для объектов воздушного транспорта (см. п. 2.2.1). Представить указанные нормативные правовые акты на обсуждение заинтересованных сторон и представителей авиационной общественности.	Реализация Федерального закона от 10 мая 2007 г. № 69-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части установления порядка резервирования земель для государственных или муниципальных нужд» (ст. 10). Позволит создать правовые и, как следствие, экономические основы (предпосылки) для развития аэропортов и аэродромов на длительную перспективу. Повышение качества принимаемых решений.	Правительство РФ, Минюст России, Минтранс России, Росавиация КАО	2007 год
2.4	Внести дополнения и изменения в действующие ФАПы и нормативные документы Минтранса России:			



1	2	3	4	5
2.4.1	<p>ФАП «Сертификация аэропортов. Процедуры» Приказ ФСВТ Минтранса России от 24.04.2000 г. № 98</p>	<p>Разработаны:</p> <ul style="list-style-type: none"> Дифференцированные требования по сертификации аэропортов в соответствии с их классификацией. Установить срок действия сертификата аэропорта не менее 5-лет. <p>В дальнейшем (в соответствии с мировой практикой) установить бессрочное действие сертификата с последующими регулярными инспекторскими проверками.</p>	<p>Минюст России Минтранс России, Ространнадзор, Росавиация, КАО</p>	<p>2008 – 2009 годы</p>
2.5	<p>Провести экспертизу перечня документов, необходимых для принятия решения о передаче имущества из федеральной собственности в собственность субъектов РФ, установленно-го постановлением Правительства РФ от 13.06.2006 N 374, с учетом особенностей аэропортовой деятельности.</p>	<p>Перечень документов необходимо отразить и в ФЗ «Об аэропортах Российской Федерации» (см. п. 2.1.1). Кроме того, необходимо внести соответствующие изменения и в ФЗ от 6 октября 2003 года № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации» (в последней редакции). В целом необходимо проанализировать все нормативные документы, регламентирующие вопросы собственности земель аэропортов, внести предложения по внесению в них соответствующих изменений, либо вообще отменить их действие, если они вступают в противоречия с новыми нормами.</p>	<p>Минюст России Минтранс России, Ространнадзор, Росавиация, КАО</p>	<p>III – IV кв. 2007 года</p>
2.6	<p>Определить понятия и условия специализации региональных и местных аэропортов и аэродромов для целей АОН, ПАНХ и бизнес-авиации, в том числе возможность их передачи в частную собственность или долгосрочную аренду.</p>	<p>Этот вопрос следует отразить и в ФЗ «Об аэропортах Российской Федерации» (см. п. 2.1.1), допустив возможность передачи аэропортов и аэродромов в частную собственность с понуждением собственников /арендаторов соблюдать сертификационные требования. Указанные требования должны быть дифференцированы под новые условия.</p>	<p>Правительство РФ, Минтранс России, Ространнадзор, Росавиация, КАО</p>	<p>III кв. 2007 – II кв. 2008 года</p>
2.7	<p>Провести полную кодификацию нормативной правовой базы, регулирующей деятельность гражданской авиации в целом и аэропортовую деятельность – в частности.</p>	<p>Комплексное проведение данной работы: • силами Департамента государственной политики в области гражданской авиации Минтранса</p>	<p>Минтранс России, Минфин России, Отраслевые научные</p>	<p>2007 – 2008 годы</p>



1	2	3	4	5
		России с привлечением отраслевой науки и ассоциаций (в части пересмотра всей действующей нормативной правовой базы ГА);	организации, Ассоциации КАО	
		• силами специалистов авиапредприятий и независимых юридических агентств.		
2.8	Привести федеральную и ведомственную нормативные правовые базы в части, регулирующей аэропортовую деятельность, в соответствие с нормами международного воздушного права и рекомендациями ИКАО и ИАТА.	Позволит интегрировать и признать российские документы в международных организациях ГА (ИКАО, ИАТА, ЕСАС и др.)	Правительство РФ, Гос. Дума, Совет Федерации ФС РФ, Минюст России, Минтранс России, КАО	2007 – 2009 годы
3. В области государственного регулирования аэропортовой деятельности.				
3.1	Определить единый уполномоченный государственный орган в сфере гражданской авиации.	Выполнение требований ИКАО	Президент РФ, Правительство РФ, Минтранс России	Немедленно
3.2	Восстановить независимый государственный уполномоченный орган по надзору за безопасностью полетов.	Выполнение требований ИКАО	Президент РФ, Правительство РФ	Немедленно
3.3	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	III-IV кв. 2007 года
3.4.	Восстановить государственное регулирование аэропортовой деятельности и деятельности по поддержанию летной годности в части, касающейся обеспечения безопасности полетов.		Минтранс, Ространснадзор, Росавиация	Немедленно
3.5	Предусмотреть в структуре Росавиации подразделение, занимающееся анализом экономической деятельности авиационного транспорта, в том числе и аэропортового комплекса.	Создание условий для эффективного государственного регулирования.	Минтранс России	IV кв. 2007 года
3.6	Укомплектовать Росавиацию специалистами высокой квалификации с авиационным образованием и опытом практической работы.	Повышение качества принимаемых решений.	Росавиация	IV кв. 2007 года



1	2	3	4	5
3.7	Упорядочить распределение прав и ответственности между Росимуществом и Росавиацией (включая территориальные органы) по управлению тоссобственностью, процедурам назначения и освобождения руководителей ФГУП, в том числе аэропортов.	Устранение неопределенности в полномочиях и безответственности органов власти при освобождении неугодных профессионалов и назначении некомпетентных лиц, уменьшение размера экономического ущерба деятельности хозяйствующих субъектов, повышение доверия к представителям власти у авиационной общественности и граждан России.	Правительство РФ, Минтранс России, КАО	IV кв. 2007 года
3.8	Завершить разделение авиапредприятий (федерального значения) на аэропорты и авиакомпании.	В целях прозрачности деятельности каждого хозяйствующего субъекта, принимаемая во внимание масштабы и специфику деятельности авиапредприятий. Не разделять предприятия смешанного типа, занимающиеся наряду с аэропортовой деятельностью обслуживанием отраслей народного хозяйства в связи с тем, что входящие в их состав аэропорты и летные подразделения технологически неразрывно связаны и решают единую задачу обеспечения нужд экономики и граждан региона.	Правительство РФ, Минтранс России, Ространснадзор, Росавиация, КАО	2007 – 2009 годы
3.9	Упразднить ФГУП «Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)» /балансодержателей аэродромов/.	Исключение неэффективного метода управления госимуществом, т.к. ФГУП является – промежуточной структурой, требующей особого финансирования за счет доходов от эксплуатации аэродрома, т.е. от взлета/посадки и стоянки ВС, что в конечном итоге увеличивает стоимость авиабилета.	Правительство РФ, Минтранс России, Росавиация	2008 год
Взамен предусмотреть следующее:		Реализация требует внесения изменений в законодательные и иные нормативные правовые акты.	Правительство РФ, Гос. Дума, Совет Федерации ФС РФ, Минюст России, Минэкономразвития России, Минтранс России, Росавиация	2008 год
<ul style="list-style-type: none"> • Территориальным органам Росимущества напрямую заключать договоры (концессии, аренды, доверительного управления и т.п.) с аэропортами. Контроль за эффективностью содержания и использования аэродромов осуществляется окружными управлениями Росавиации. • Финансирование развития и реконструкции из госбюджета осуществляется через Росавиацию адресно на аэропорт. 				



1	2	3	4	5
3.10.	Признать целесообразным создание российской управляющей аэропортовой компании.	Эти меры ведут к ограничению экономической и финансовой самостоятельности хозяйствующих субъектов, во многом противоречат принципам рыночной экономики, не будут способствовать реализации принятого Государственной Думой и одобренного Советом Федерации закона о возможности передачи аэропортов в собственность субъектов Федерации.	Минтранс России, Росавиация	Немедленно
3.11	Создать экономические условия для формирования в перспективе на территории РФ крупных авиатранспортных узлов (хабов).	Совершенствование авиатранспортной системы, повышение уровня авиационного сервиса.	Правительство РФ Минэкономразвития России, Минтранс России, Росавиация	2008 – 2010 годы
3.12	Решить вопрос о снижении /отмене таможенных пошлин и иных таможенных платежей при ввозе импортной наземной авиационной техники, оборудования для аэропортов, а также запасных частей и комплектующих к ним, не имеющих российских аналогов.	Позволит: • резко снизить уровень ставок сборов и тарифов на услуги аэропортов, предоставляемые авиакомпаниям, а также стоимость авиабилетов; • ускорить модернизацию аэропортов с применением современного импортного аэропортового оборудования, направленного на обеспечение авиационной безопасности, и оборудования для обслуживания пассажиров; • повысить качество обслуживания пассажиров и клиентуры.	Правительство РФ, Гос. Дума, Совет Федерации ФС РФ, ФТС России, Минэкономразвития России, Минтранс России, Росавиация	2007 – 2008 годы
3.13	Разработать и утвердить программу, предусматривающую оказание государственной поддержки аэропортам и авиакомпаниям, обеспечивающим социально-значимые авиасервисы в районах Сибири, Дальнего Востока и расположенным на Крайнем Севере и приравненным к ним местам, Якутии.	Позволит увеличить пассажирооборот через аэропорты местных воздушных линий и реанимировать деятельность данных аэропортов.	Правительство РФ, Минфин России, Минэкономразвития России, Минтранс России, Росавиация	2008 – 2009 годы
3.14	Упорядочить, с учетом передового опыта и рекомендаций ИКАО и ИАТА, документацию и процедуры: • заключения соглашений между авиакомпаниями и аэропортами, включая предоставление слотов; • допуска аэропортов к приему новых типов ВС.	Формирование конкурентной среды, унификация методики и совершенствование практики взаимодействия авиакомпаний и аэропортов, повышение оперативности рассмотрения вопросов в органах власти.	Минюст России, Минтранс России, Ространснадзор, Росавиация, КАО	I кв. 2008 года



1	2	3	4	5
3.15	Разработать и утвердить комплекс мер, направленных на обеспечение профессиональной подготовки высококвалифицированных руководящих кадров, инженерно-технических и иных специалистов наземного авиационного персонала в соответствии с потребностями аэропортов с учетом современных тенденций развития и новых технологий.	Укомплектование аэропортов высокопрофессиональными специалистами.	Правительство РФ, Минфин России, Минэкономразвития России, Минобрнауки России, Минтранс России, Росавиация, КАО	2008 год
3.16	Разработать и утвердить положение о порядке приобретения и консолидации управляющих пакетов акций приватизируемых аэропортов, предусмотрев при этом строгое ограничение в приобретении одной авиакомпанией блокирующего пакета (не более 5%)	Позволит повысить конкуренцию в авиаперевозках и ликвидировать монополизацию одной авиакомпании.	Правительство РФ, Минэкономразвития России, Росимущество, Минтранс России, Росавиация	2008 год
3.17	Разработать и утвердить комплекс мер, направленных на развитие в ГА государственно-частного партнерства, включая разработку механизма возврата инвестиций (рассмотреть перемещение в раздел финансирования).	Дополнительные инвестиции позволят ускорить процесс восстановления и развития производственной базы аэропортов.	Правительство РФ, Минэкономразвития России, Минтранс России, Росавиация	2008 год
3.18	Разработать и утвердить программу создания альтернативных ТЗК в аэропортах, согласно международному опыту и рекомендациям ИКАО.	Создание конкурентной среды между ТЗК в аэропортах.	Правительство РФ, Минтранс, Росавиация Топливные компании	2008 год
3.19	Рекомендовать к использованию в аналогичных условиях практику организации обеспечения ГСМ в ОАО «Нижневартоскавиа».	Распространение передового опыта, экономия ресурсов авиакомпаний и аэропортов.	Росавиация, КАО	Немедленно
3.20	Упорядочить практику проведения федеральными органами и органами прокурорского надзора проверок аэропортов (как документальных, так и с выездом на объекты).	Исключение дублирования надзорных функций и отвлечения руководства и специалистов авиационных предприятий от основной деятельности.	Прокуратура РФ, Минтранс России	Немедленно



1	2	3	4	5
	4. В области состояния и финансирования аэропортовой и аэродромной сети.			
4.1	Определить оптимальный состав и требуемое количество аэропортов на территории РФ с учетом среднесрочной и долгосрочной перспективы, уделяя приоритетное внимание аэропортам регионального значения и местных воздушных линий (МВЛ), расположенных в районах Сибири, Дальнего Востока и Крайнего Севера.	Совершенствование развития сети аэропортов, удовлетворение потребностей граждан и экономики.	Субъекты РФ, Минэкономразвития России, Минтранс России, Ространснадзор Росавиация, КАО	IV кв. 2007 – I кв. 2008 года
4.2	Рассмотреть возможность и условия передачи федерального имущества аэродромов и аэропортов регионального и местного значения в собственность субъектов РФ для целей модернизации и развития за счет их бюджетов в соответствии с ФЗ от 6 октября 1999 года N 184-ФЗ «Об общих принципах организации законодательных (представительных) и исполнительных органов государственной власти субъектов Российской Федерации» в редакции ФЗ от 19 июля 2007 года N 133-ФЗ.	Оптимизация аэропортовой и аэродромной сети, привлечение дополнительного финансирования.	Субъекты РФ, Минтранс России, Росавиация, КАО	IV кв. 2007 – I кв. 2008 года
4.3	Изменить приоритеты государственных органов по поддержке и развитию инфраструктуры отрасли (ее основных фондов и материально-технической базы), т.е. аэродромов, находящихся в федеральной собственности: <ul style="list-style-type: none"> • Поэтапно обеспечить возможности для строительства основных сооружений и объектов (пассажирские и грузовые комплексы, объекты технического обслуживания ВС, ТЗК, объекты охраны природы) и доведение среднего показателя до: <ul style="list-style-type: none"> • 70% • 80% • 90% 	С осуществлением комплекса мероприятий по развитию наземной производственной базы, с целью доведения сервиса аэропортов до международного уровня. Предотвращение некомпенсируемого износа имущества аэродромов.	Правительство РФ, Гос. Дума, Совет Федерации ФС РФ, Минфин России, Минэкономразвития России, Минтранс России	2010 год 2015 год 2020 год
4.4	Скорректировать ФЦП «Модернизация транспортной системы России (2002 – 2010 годы) подпрограмма «Гражданская авиация» в части включения в нее мероприятий по развитию и модернизации аэропортовой инфраструктуры обеспечения и поддержания летной годности ВС.	Доведение объектов ТО и ремонта ВС в аэропортах ГА до нормативных требований.	Правительство РФ, Гос. Дума, Совет Федерации ФС РФ, Минфин России, Минэкономразвития России, Минтранс России, Ространснадзор, Росавиация	2007 год



1	2	3	4	5
4.5	<p>Разработать и утвердить ФЦП капитальных вложений (федеральный бюджет) на период 2010 – 2020 г.г. для реализации мероприятий по развитию производственной базы опорной сети аэропортов, предусмотрев следующие разделы:</p> <ul style="list-style-type: none"> • аэродромные сооружения (ВПП, РД, МС, перрон); • светосигнальное оборудование; • объекты обслуживания пассажиров и грузовых перевозок; • объекты техобслуживания ВС (ангары); • объекты авиаГСМ; • оборудования обеспечения авиационной безопасности; • объекты вспомогательного назначения, инженерные сети, природоохранные объекты 	<p>Развитие производственной базы аэропортов и доведение ее до установленных стандартов</p>	<p>Правительство РФ, Гос. Дума, Совет Федерации ФС РФ, Минфин России, Минэкономразвития России, Минтранс России, Росавиация</p>	<p>2008 – 2009 годы</p>

Председатель заседания

Сопредседатель КАО, Президент
Некоммерческой организации «Ассоциация
«Аэропорт» гражданской авиации»



Назарян В.В.

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.

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



Кёстер П.В.

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



Смирнов О.М.

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



Тимошкин В.Е.

Генеральный директор Объединения работодателей
«Ассоциация аэронавигационного обслуживания»



Шабает Н.А.

В основу Программы положены около 150 предложений участников заседания и мнение более 30 экспертов КАО и форума на сайте www.marp.ru.

Исполнители: Ассоциация «Аэропорт» и МАРАП
(499) 157 36 66; (383) 222 47 77, 222 18 82, e-mail: global@airport.org.ru; marap-info@yandex.ru



ПОСЛЕСЛОВИЕ ПЕРВОЕ: ИТОГИ РАБОТЫ КАО В 2007 ГОДУ



ПРЕСС-РЕЛИЗ КОЛЛЕГИИ АВИАЦИОННОЙ ОБЩЕСТВЕННОСТИ (КАО) о заседании 29 ноября 2007 года

29 ноября 2007 года в г. Москве в здании «Госкорпорации по ОрВД» состоялось заседание Коллегии авиационной общественности, на котором подведены итоги деятельности Коллегии в 2007 году.

Участники заседания отметили, что **деятельность Коллегии** в 2007 году осуществлялась **в полном соответствии с Миссией и Регламентом КАО и оправдала намерения ее создателей**. Особо было подчеркнуто, что профессионалы и авиационная общественность дали высокую оценку **качеству итоговых документов заседаний КАО** по вопросам «Отечественный парк воздушных судов (самолеты): состояние и перспективы» от 17.04.2007 и «Современное состояние и перспективы развития аэропортовой сети Российской Федерации» от 13.07.2007, **достигнутому за счет консолидации предложений участников основных видов деятельности ГА**.

Вместе с тем участники заседания с сожалением констатировали: несмотря на актуальность поднятых Коллегией проблем и **стремление оказать конструктивную помощь** властям с целью их практического решения, **органы государственного регулирования ГА не отреагировали** должным образом **на предложения Коллегии**, подготовленные профессионалами. В связи с этим сопредседатели **КАО** были вынуждены **14 ноября 2007 года обратиться непосредственно к Председателю Правительства России Зубкову В.А.***

Состоялась содержательная дискуссия по проекту плана работы Коллегии **на 2008 год**, в результате которой была **сформирована тематика предстоящих заседаний КАО**. Принято решение обратиться к Министру транспорта РФ Левитину И.Е. с предложениями о проведении торжественных мероприятий, посвященных 85-летию Гражданской авиации России, с широким привлечением авиационной общественности и средств массовой информации; о присвоении торжественным мероприятиям статуса «Авиационного съезда».

Рассмотрены заявления руководящих органов **ОПАР, ПРИАС ГА России, ПЛС России** о присоединении к КАО. Названные отраслевые профсоюзы **приняты в члены Коллегии**.

Сделано **официальное предложение ФПАД России и ПАРРиС России рассмотреть возможность присоединения к КАО** в целях консолидации усилий на решении актуальных проблем ГА.

В преддверии Дней Республики Саха (Якутии) в Москве, посвященных 375-летию вхождения Якутии в состав России, состоялась **премьера документального видеофильма «Аэропорт Якутск. Путь в небо начинается с земли»**, созданного Новосибирской студией «Репортер» при участии МАРАП в рамках совместного проекта «Аэропорты России в реальном масштабе времени».

В соответствии с Уставом и процедурными документами МАРАП генеральному директору ФГУП «Госкорпорация по ОрВД», Герою России Горбенко В.М. и генеральному директору НОУ ВКШ «Авиабизнес» Григорьеву Ю.М. **вручены удостоверения и нагрудные знаки членов Ассоциации**.

В заседании приняли участие руководители организаций – создателей и членов Коллегии, отраслевых профсоюзов, «Госкорпорации по ОрВД», НОУ ВКШ «Авиабизнес», ООО «Авиа-Медиа» (разработчик Центральной нормативно-методической библиотеки по поддержанию летной годности ВС на базе компьютерных технологий), представители авиакомпаний – эксперты КАО и Партнерства «Безопасность полетов».

* Публикуем обращение КАО к Зубкову В.А.



Заседание Коллегии авиационной общественности 29.11.2007 г., Зал переговоров в здании ФГУП «Госкорпорация по ОрВД»



Слева направо: **Ивановский Н.Н.**, сопредседатель КАО, президент МАРАП; **Сулейманов Р.Р.**, вице-президент, генеральный директор МАРАП; **Смирнов О.М.**, сопредседатель КАО, президент Фонда «Партнер ГА»



Тимошкин В.Е., сопредседатель КАО, исполнительный директор Ассоциации «Авиаремонт»



Кёстер П.В., сопредседатель КАО, председатель Генерального Совета МОО «Гражданский контроль»



14.11.2007, исх. № 211

О рассмотрении предложений
по развитию гражданской авиации**Председателю Правительства
Российской Федерации
Зубкову В.А.****Уважаемый Виктор Алексеевич!**

Коллегия авиационной общественности (КАО), выражая крайнюю озабоченность состоянием дел в гражданской авиации России (ГА), обращается к Вам, как к новому председателю Правительства РФ, со следующими предложениями.

В текущем году КАО рассмотрела и представила в органы власти комплексные предложения по ключевым проблемам ГА: «Отечественный парк воздушных судов (самолеты): состояние и перспективы» (17.05.2007, исх. № 038), «Современное состояние и перспективы развития аэропортовой сети Российской Федерации» (15.08.2007, исх. № 0195). Предложения авиационной общественности не вызвали должной реакции органов исполнительной власти.

В связи с этим направляем Вам упомянутые материалы заседаний КАО и просим обязать соответствующие органы исполнительной власти не только рассмотреть наши предложения, но и приступить к их практической реализации с учетом решений, принятых президиумом Госсовета 13.11.2007 г. в г. Красноярске.

Готовы к конструктивному сотрудничеству в целях решения изложенных и иных актуальных проблем гражданской авиации, состояние дел в которой характеризуется следующим:

1. После распада СССР гражданская авиация не может выйти из состояния системного кризиса. Все эти годы авиационная общественность неоднократно представляла предложения по совершенствованию деятельности ГА в высшие органы законодательной и исполнительной власти РФ, но они не принимались во внимание.

2. Управление отраслью фактически дезорганизовано в результате бесконечных реорганизаций и административной реформы 2004 года. Ответственность за функционирование ГА размыта между несколькими федеральными органами власти, их взаимодействие не налажено, принимаемые решения недостаточно компетентны. Упразднив авиационную администрацию как единый уполномоченный и ответственный орган, Россия отошла от общепринятого в мировой практике принципа государственного регулирования деятельности ГА. Снизилась оперативность деятельности госорганов как в части, непосредственно касающейся ГА, так и в вопросах управления госсобственностью. Ослабилось их влияние на состояние дел в регионах. Неоправданно возросли бюджетные затраты на содержание столь сложной структуры управления. В «штабах» отрасли наблюдается нехватка высокопрофессиональных специалистов. Недостатки, выявленные в ходе реформирования системы управления ГА, не устраняются, а международная практика во внимание не принимается.

3. Существующие «концепции», «стратегии» и «федеральные целевые программы» развития отдельных звеньев авиатранспортного комплекса страны не увязаны между собой и недостаточно учитывают интересы граждан и авиационного бизнеса. Большинство из этих документов в последние годы готовились келейно, в ходе разработки не обсуждалась с профессионалами и представителями авиационной общественности.

4. Гражданская авиация и гражданское самолетостроение функционируют сами по себе, хотя объективно от их взаимодействия зависят перспективы дальнейшего развития отечественного авиатранспорта. Несмотря на многократно увеличившиеся бюджетные средства российский авиапром не в состоянии удовлетворить в настоящее время и ближайшем будущем потребности отечественных авиакомпаний в новых воздушных судах.

5. Нормальному процессу расширенного воспроизводства в отрасли препятствует крайне недостаточный уровень бюджетного финансирования развития ГА, и, в первую очередь, ее наземной инфраструктуры, научных исследований и системы подготовки специалистов.

6. Происходит интенсивное проникновение на отечественный рынок иностранной авиатехники и авиакомпаний. Это стало возможным вследствие воздействия перечисленных факторов в сочетании с отсутствием государственной программы поддержания летной годности действующего и нового парка воздушных судов, недостатков инвестиционной, промышленной, налоговой и таможенной политики в области ГА. Вступление России в ВТО в таких условиях создаст для отечественной гражданской авиации новые серьезные проблемы.

Особенно плачевно состояние отечественной деловой авиации. При общем интенсивном росте объемов авиаперевозок, выполняемых этой авиацией (до 40% в год) доля российских перевозчиков составляет 3-5%. Основной объем перевозок осуществляются зарубежными авиакомпаниями на воздушных судах иностранного производства.

7. Федеральная и ведомственная нормативно-правовые базы не соответствуют современным требованиям. Существующее правовое поле не способствует эффективному ведению авиационного бизнеса и более полному удовлетворению потребностей экономики и потребителей услуг ГА. Формирование новых нормативно-правовых документов идет крайне медленными темпами, отстающими от современных потребностей.

Этот факт может существенно дискредитировать отечественную гражданскую авиацию в глазах мирового авиационного сообщества в ходе предстоящей в мае 2008 года проверки ее деятельности инспекцией ИКАО. Из 9300 вопросов, по которым производятся такие проверки, более половины не находят своего отражения в документах нормативной правовой базы российской ГА.



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

9. Отсутствие (вопреки мировой практике) независимого органа по расследованию авиационных происшествий, решения которого были бы обязательны для всех министерств и ведомств, привело к необъективному во многих случаях расследованию их причин и, вследствие этого, – к невозможности устранения предпосылок для их возникновения в дальнейшем.

10. Состояние инфраструктуры отрасли (ее основных фондов и материально-технической базы) и, в первую очередь, аэропортов и аэродромов ГА, находящихся в федеральной собственности, на сегодняшний день нельзя признать в полной мере обеспечивающим безопасность полетов. В целом износ основных фондов инфраструктуры гражданской авиации приблизился к 80%. При таком уровне износа любая техническая и производственная система теряет устойчивость.

11. За последние 17 лет на территории России фактически прекратилась деятельность более 1000 (!) из 1450 аэродромов, разрушены межрегиональные авиационные связи и произошла существенная деформация рынка авиационных перевозок.

12. Не менее разрушительны и социальные последствия указанных выше процессов. В результате закрытия и вывода из эксплуатации аэропортов и аэродромов многие десятки тысяч человек потеряли рабочие места, а миллионы граждан России, проживающих в данных местностях, лишены возможности реализовать свое конституционное право на свободу передвижения.

13. Снижение конкурентоспособности отечественной ГА на мировом авиационном рынке и падение авторитета России как авиационной державы является признанным фактом в глазах международной общественности. Наиболее наглядное свидетельство этого – резкое сокращение за последние два десятилетия объема авиаперевозок со 140 млн. до 38 млн. человек в год. За этот же период авиаперевозки в США возросли более чем в 2 раза и приближаются к миллиардному рубежу.

14. Отсутствует конструктивное взаимодействие между Минтрансом, включая подведомственные ему Росавиацию и Ространснадзор, и отраслевыми общественными и некоммерческими организациями. Указанные органы фактически игнорируют предложения профессионалов и авиационной общественности по повышению эффективности и безопасности функционирования хозяйствующих субъектов и отрасли в целом.

На основании вышеизложенного, ответственно заявляем, что в своем нынешнем состоянии гражданская авиация России не способна в полной мере и с требуемым качеством выполнять свои основные функции в интересах экономики и граждан страны, сложившаяся в ней ситуация не способствует нормальному развитию авиационного бизнеса и обеспечению национальной безопасности России.

Для справки: информация о КАО размещена на сайте www.maraf.ru

Приложение: 1. документы КАО на 35 листах;
2. перечень органов власти, получивших указанные документы на 4 листах.

Сопредседатели КАО:

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

 **Бородина Э.Н.**

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

 **Ивановский Н.Н.**

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

 **Кёстер П.В.**

Президент Некоммерческой организации «Ассоциация “Аэропорт” гражданской авиации»

 **Назарян В.В.**

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

 **Смирнов О.М.**

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, координатор КАО
(383) 222 47 77, 222 18 82, marap-info@yandex.ru



В центре: Кучерена А.Г.,
Левитин И.Е., Король Б.М.
Слева – сопредседатели КАО

ПОСЛЕСЛОВИЕ ВТОРОЕ: ВЛИЯНИЕ ЧЕРЕЗ ВЗАИМОПОНИМАНИЕ

ПРЕСС-РЕЛИЗ КОЛЛЕГИИ АВИАЦИОННОЙ ОБЩЕСТВЕННОСТИ (КАО) о совещании у министра транспорта РФ Левитина И.Е.

27 декабря 2007 года в г. Москве министр транспорта РФ Левитин И.Е. провел совещание, посвященное рассмотрению предложений Коллегии авиационной общественности (КАО) по развитию гражданской авиации.

В совещании приняли участие:

Кучерена А.Г. – председатель Комиссии Общественной палаты РФ по общественному контролю за деятельностью правоохранительных органов, силовых структур и реформированием судебно-правовой системы, председатель Общественного совета Минтранса России;

от Минтранса России и органов госрегулирования ГА – Король Б.М., зам. министра транспорта РФ; Лобачев Е.Н., Салеев В.Н., Юрчик А.А. – советники министра; Тасун В.Н., директор Департамента госполитики в области ГА; Курзенков Г.К., руководитель Ространснадзора; Бачурин Е.В., руководитель Росавиации; Ревенко В.В., зам. директора Департамента; Труфанов О.М., зам. директора Департамента – начальник отдела; Смирнов В.П., начальник отдела Департамента;

от КАО – сопредседатели Коллегии Бородин Э.Н. (президент Ассоциации агентств воздушного транспорта), Ивановский Н.Н. (президент Международной ассоциации руководителей авиапредприятий), Кёстер П.В. (председатель Генерального Совета Межрегиональной общественной организации содействия защите прав граждан «Гражданский контроль»), Назарян В.В. (президент Ассоциации «Аэропорт» ГА), Смирнов О.М. (президент Фонда «Партнер гражданской авиации»), Тимошкин В.Е. (исполнительный директор Ассоциации ремонтных предприятий воздушного транспорта России «Авиаремонт»); координатор КАО – Сулейманов Р.Р., генеральный директор МАРАП;

от Ассоциации аэронавигационного обслуживания – Мельников Е.В.;

от Клуба ветеранов высшего руководящего состава ГА (Клуба «Опыт») – председатель Совета Васин И.Ф., генеральный директор Дарымов Ю.П.;

от Союза транспортников России – президент Ефимов В.Б.;

от Координационного Совета ветеранов Минтранса России – председатель Совета Мальцев В.В.;

от Некоммерческого партнерства «Безопасность полетов» – вице-президент Аптуков Р.Л.

Левитин И.Е. во вступительном слове остановился на **состоянии и перспективах отрасли**, обратил внимание собравшихся на **усиление внимания государства к ее нуждам**, в том числе – на рост объемов авиаперевозок и многократное увеличение бюджетного финансирования гражданской авиации. Была высказана надежда, что в значительной степени накопившиеся в отрасли **проблемы могут быть решены совместными усилиями государства и авиационной общественности**, и в связи с этим – **готовность к конструктивному взаимодействию с КАО и другими отраслевыми некоммерческими и общественными организациями**. Особо была подчеркнута настоятельная **необходимость совершенствования совместными усилиями правовой базы гражданской авиации и воссоздания позитивного имиджа отечественной ГА** внутри страны и за рубежом. И.Е. Левитин призвал авиационную общественность к активному участию в подготовке и проведении торжественных мероприятий, посвященных 85-летию юбилею Гражданской авиации России.

Кучерена А.Г. подчеркнул, что **консолидация государства и общества** должна достигаться **усилиями** не только Общественной палаты РФ, но и **представителей авиационной общественности**. Была выражена **готовность к установлению сотрудничества** в целях гармонизации интересов сторон по вопросам эффективного и безопасного функционирования гражданской авиации России, позитивного отражения достижений ГА в средствах массовой информации.

На совещании выступили Смирнов О.М., Васин И.Ф., Ефимов В.Б., Назарян В.В. Сулейманов Р.Р.

Представители КАО обратили внимание руководства министерства на необходимость практической реализации разработанных Коллегией (с привлечением профессионалов и общественности) **программ** «Первоочередные меры поддержки производителей и эксплуатантов российских воздушных судов» и «Первоочередные меры поддержки и развития аэропортовой и аэродромной сети РФ» с учетом решений, принятых президиумом Госсовета 13.11.2007 в г. Красноярске. Наряду с проблемами парка ВС и состояния аэропортовой сети особый **акцент был сделан на неэффективности структуры органов госрегулирования ГА и существующего распределения функций** между ними, **отсутствии единого уполномоченного госоргана в сфере ГА**, на проблемах **кадрового обеспечения отрасли** на всех уровнях ее функционирования – от авиапредприятий до федеральных органов, на резком подорожании авиационного топлива.

Состоялся **конструктивный обмен мнениями** и достигнута **договоренность о механизмах, порядке и перспективах взаимодействия** Министерства транспорта РФ и подведомственных ему органов с Коллегией в интересах гражданской авиации страны. В том числе было рассмотрено **предложение КАО о возможности передачи отдельных функций саморегулируемой организации ГА** в соответствии с Федеральным законом от 01.12.2007 г. № 315-ФЗ «О саморегулируемых организациях».

В целом совещание стало важным шагом на пути к достижению взаимопонимания между органами власти и авиационной общественности.

Приведенные документы опубликованы на сайте МАРАП (www.marp.ru) и на информационных порталах AVIA.RU, AVIAPORT.RU.



СОВЕТ МАРАП БЬЁТ ТРЕВОГУ: ЦЕНЫ НА АВИАЦИОННОЕ ТОПЛИВО ПОДРЫВАЮТ ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ И РАЗВИТИЯ ВСЕГО АВИАТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА СТРАНЫ

Совет Международной ассоциации руководителей авиапредприятий крайне обеспокоен постоянным и неоправданным повышением цен на авиационное топливо.

Указанное обстоятельство существенно осложняет деятельность хозяйствующих субъектов гражданской авиации в интересах экономики и граждан страны, подрывает экономические основы функционирования и развития всего авиатранспортного комплекса страны, а также тех

отраслей экономики и сфер бизнеса, которые зависят от воздушного транспорта.

В связи с тем, что решение данного вопроса находится за пределами компетенции Минтранса России, Совет Международной ассоциации руководителей авиапредприятий был вынужден направить соответствующее обращение Председателю Правительства Российской Федерации В.В. Путину.

11.06.2008, исх. № 060

Председателю Правительства
Российской Федерации
Путину В.В.

О необходимости вмешательства в процессы
ценообразования на рынке авиационного топлива

Уважаемый Владимир Владимирович!

Совет Международной ассоциации руководителей авиапредприятий (МАРАП) крайне обеспокоен постоянным и неоправданным повышением цен на авиационное топливо. Указанное обстоятельство существенно осложняет деятельность хозяйствующих субъектов гражданской авиации в интересах экономики и граждан страны.

Считаем необходимым довести до Вашего сведения следующее:

1. С сентября 2007 года цена на авиационное топливо (по оценкам Росавиации) выросла на 70% и в настоящее время составляет более 35 тысяч рублей за тонну. По оценкам независимых экспертов, цена на авиационное топливо, с учетом скачка на 30% прошлой осенью, за последние полтора года фактически удвоилась.

2. Российские нефтяные компании мотивируют свою ценовую политику тем, что они вынуждены «подтягивать» цены на авиационное топливо и другие нефтепродукты на внутреннем рынке до уровня цен, сложившихся на мировом рынке. Однако, с конца мая и до настоящего времени средняя мировая котировка цены на авиационное топливо снижается, тогда как на внутреннем рынке она, наоборот, растет.

3. Вышеуказанные процессы, по нашему мнению, обусловлены, в первую очередь, продолжающейся монополизацией российского рынка авиационного топлива нефтяными компаниями, отсутствием рыночных регуляторов и высокими ставками акцизов и налогов, величина которых составляет от 60 до 70% от оптовой цены.

4. Систематическое повышение стоимости авиационного топлива уже привело к тому, что:

– затраты на эти цели даже у эксплуатантов высокоэкономичных иностранных воздушных судов составляют около 40 процентов себестоимости;

– ухудшается финансовое состояние авиапредприятий, существенно подрываются экономические основы функционирования и развития всего авиатранспортного комплекса страны;

– происходит постоянное удорожание стоимости пассажирских и грузовых авиаперевозок, что вызывает справедливое неудовольствие у потребителей услуг гражданской авиации и препятствует реализации гражданами России конституционного права на свободу передвижения;

– сужаются возможности для решения социальных задач (в первую очередь, в части подготовки персонала, повышения заработной платы и улучшения условий труда авиаработников).

5. Положение усугубляется тем, что из-за низкой топливной эффективности воздушных судов отечественного производства эксплуатанты вынуждены дополнительно нести повышенные расходы на приобретение иностранной авиационной техники, запасных частей к ней и оплату таможенных пошлин. Данное обстоятельство так же, как и высокие цены на авиационное топливо, приводит к перекладыванию указанных расходов на потребителей услуг гражданской авиации и не позволяет сделать авиационный транспорт более доступным широкому кругу населения России.

В целом, сложившаяся ситуация препятствует нормальному развитию авиационного бизнеса и экономики России.

На основании вышеизложенного просим Вас:

1. предпринять на государственном уровне безотлагательные меры по демополизации рынка авиационного топлива;
2. снизить ставки акцизов и налогов на авиационное топливо;
3. отменить таможенные пошлины на все типы воздушных судов зарубежного производства и запасные части к ним.

По поручению Совета Ассоциации,

Президент МАРАП,
Почетный работник транспорта России

Н.Н. Ивановский



САМОРЕГУЛИРОВАНИЕ АВИАЦИОННОГО БИЗНЕСА: ИЛЛЮЗИИ ИЛИ РЕАЛЬНОСТЬ

По своей сути наш Клуб командиров и ассоциация, да и любая иная общественная или некоммерческая организация, являются саморегулируемыми организациями (СРО) поскольку регулируют свою деятельность самостоятельно. На принципах саморегулирования действуют такие признанные в мире структуры как ИКАО, ИАТА и многие другие.

О чем же мы собираемся говорить, если все, казалось бы, и так ясно? Ясность заканчивается там, где интересы СРО пересекаются с интересами других структур: бизнеса, власти или общества. Примером тому 20-летняя история взаимодействия Клуба, МАРАП и наших коллег из других ассоциаций с органами власти. Сегодня подобные контакты зависят от доброй воли сторон и ни к чему особенному эти стороны не обязывают. **Это – реальность.**

Иллюзии связаны с принятием и вступлением в силу Федерального закона от 1 декабря 2007 года № 315-ФЗ «О саморегулируемых организациях», который устанавливает «правила игры» между властью и бизнесом. В первую очередь, это касается перераспределения функций регулирования предпринимательской деятельности.

Предлагая тему КК-35, мы исходили из того, что для начала представителям авиационного бизнеса, авиационной власти и авиационной общественности надо разобраться в новых правилах поведения. Затем запустить в гражданской авиации **«винт саморегулирования» (рис. 1)**. Особую актуальность рассмотрение этих механизмов приобрело после выхода Постановления Правительства РФ от 23 июня 2008 года № 467 о совершенствовании государственного регулирования в области гражданской авиации.

Реальность в том, что **МАРАП**, как единственная в ГА многопрофильная ассоциация, руководствуясь законом, **организовала создание** единой консолидированной **СРО авиационного бизнеса (СРО АВ) из числа авиапредприятий**, возглавляемых членами ассоциации, других субъектов предпринимательской деятельности в ГА и смежных отраслях экономики. При этом в соответствии со стратегией, принятой в 2004 году, и упомянутым законом, **МАРАП трансформируется в СРО субъектов профессиональной деятельности** – руководителей авиапредприятий.

Деловая среда СРО АВ изображена на **рис. 2**. Наш подход основывается на том, что все хозяйствующие субъекты ГА объективно технологически взаимосвязаны и работают на единую цель – оказание услуг пассажирам и клиентуре. Следовательно, разработка и контроль соблюдения стандартов и правил, составляющих основу саморегулирования предпринимательской деятельности, должны находиться в компетенции единого СРО. В этом случае **СРО АВ становится системой (рис. 3)**, которая консолидирует и отражает общие позиции не только авиапредприятий, но и ассоциаций различных сфер деятельности ГА, и, таким образом, существенно разгружает авиационные власти от избыточных управленческих функций. Такая практика саморегулирования авиационного бизнеса оправдала себя во многих зарубежных странах.

Миссия и стратегические цели СРО АВ приведены на **рис. 4**.

Приоритетной сферой деятельности СРО АВ должны стать системные проблемы ГА (**рис. 5**).

СРО АВ представляется в качестве компактного органа (рис. 6) высококвалифицированных специалистов, тесно взаимодействующих с профильными комитетами отраслевых ассоциаций, органами сертификации/ лицензирования и специалистами субъектов предпринимательской деятельности-членов СРО АВ. В свою очередь, **руководство СРО АВ призвано**, используя механизмы саморегулирования, консолидировать и отстаивать интересы авиационного бизнеса путем конструктивного взаимодействия с органами авиационной, представительной и исполнительной власти на федеральном и региональном уровнях.

Уникальные возможности, которые получают предприниматели в результате создания СРО АВ, приведены на **рис. 7**.

В целом СРО АВ должна стать органом саморегулирования и консолидации субъектов предпринимательской деятельности всех сфер гражданской авиации.

Девиз СРО АВ: Влияние через саморегулирование.

Давайте основываться на этом, чтобы от иллюзий перейти к реальности!

Р.Р. Сулейманов,
кандидат экономических наук, доцент



ЗАПУСКАЕМ «ВИНТ» САМОРЕГУЛИРОВАНИЯ

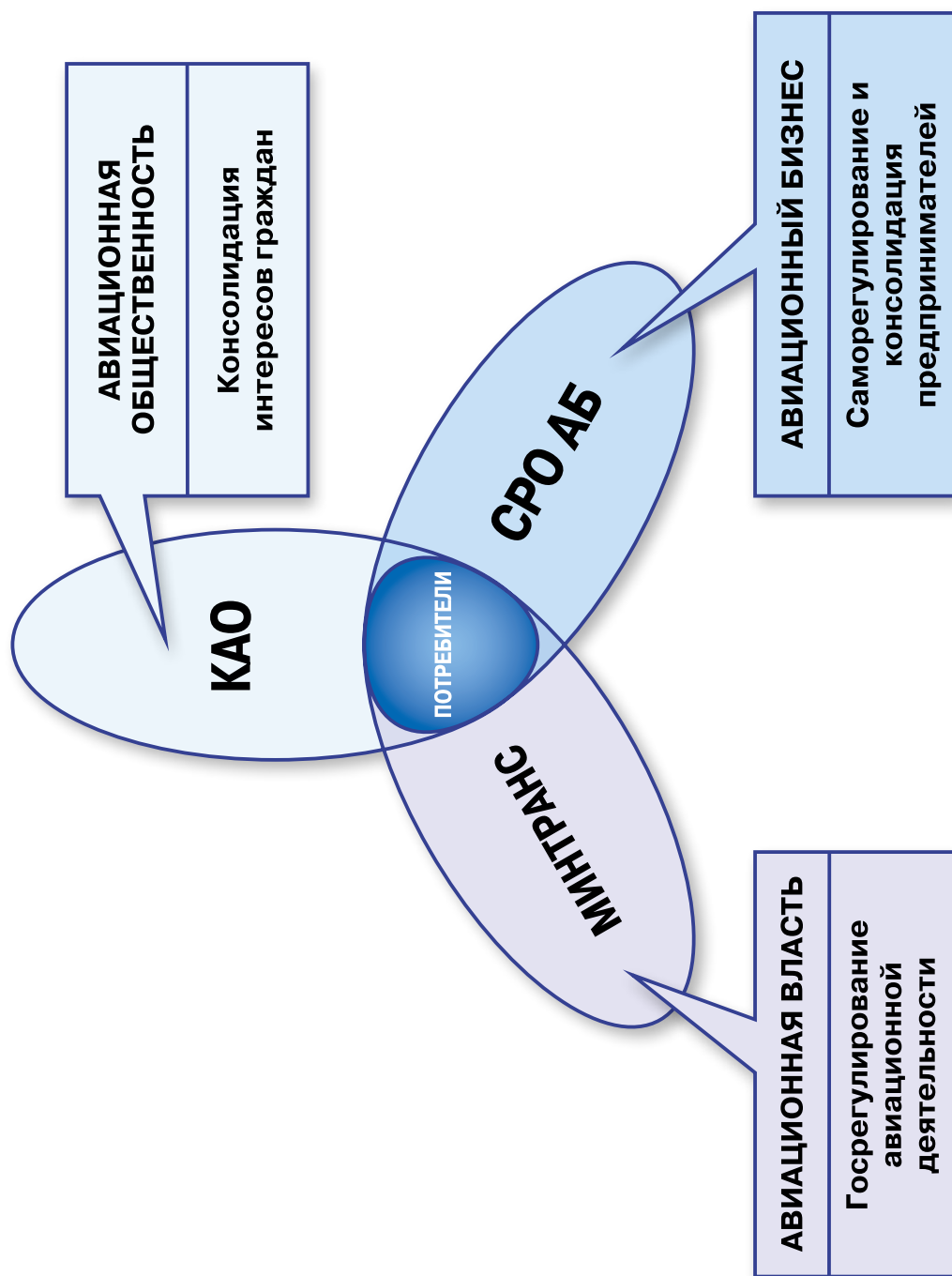


Рис. 1.

ДЕЛОВАЯ СРЕДА САМОРЕГУЛИРОВАНИЯ АВИАБИЗНЕСА

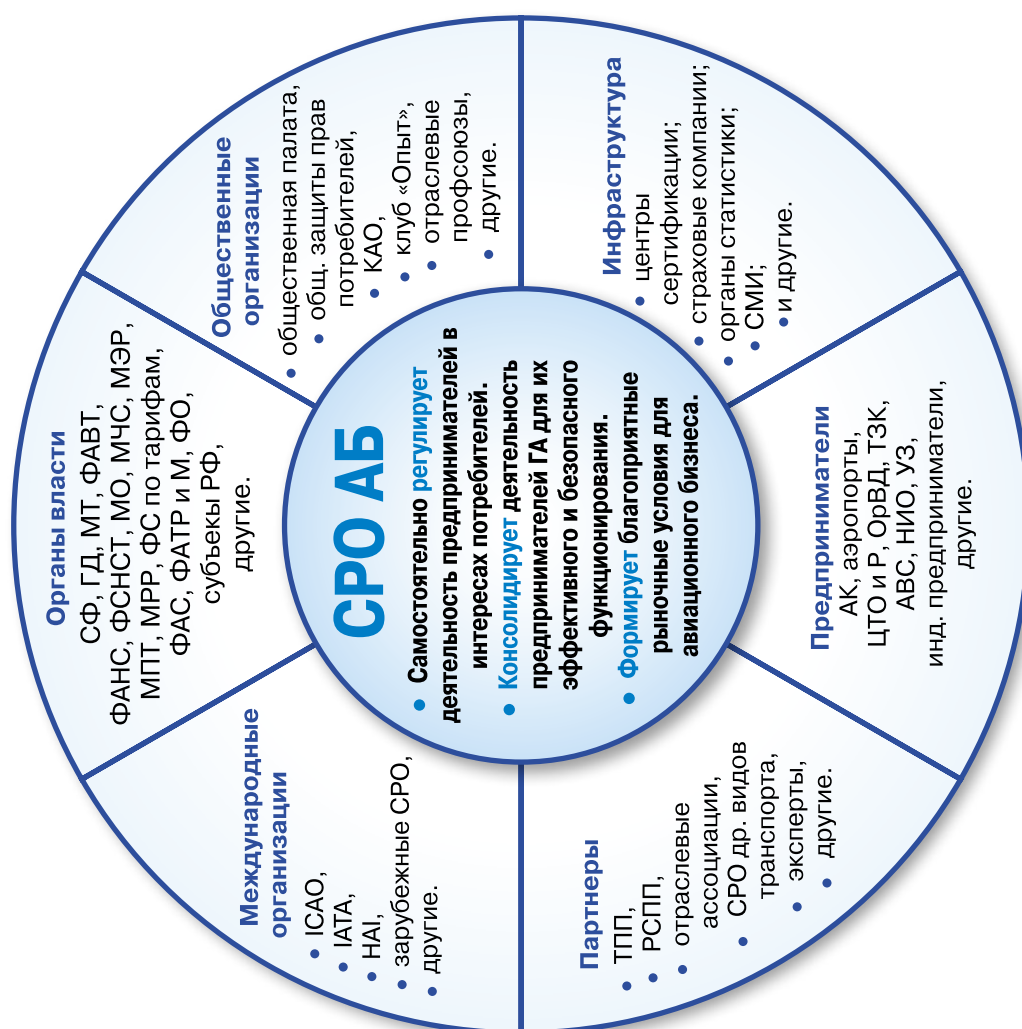
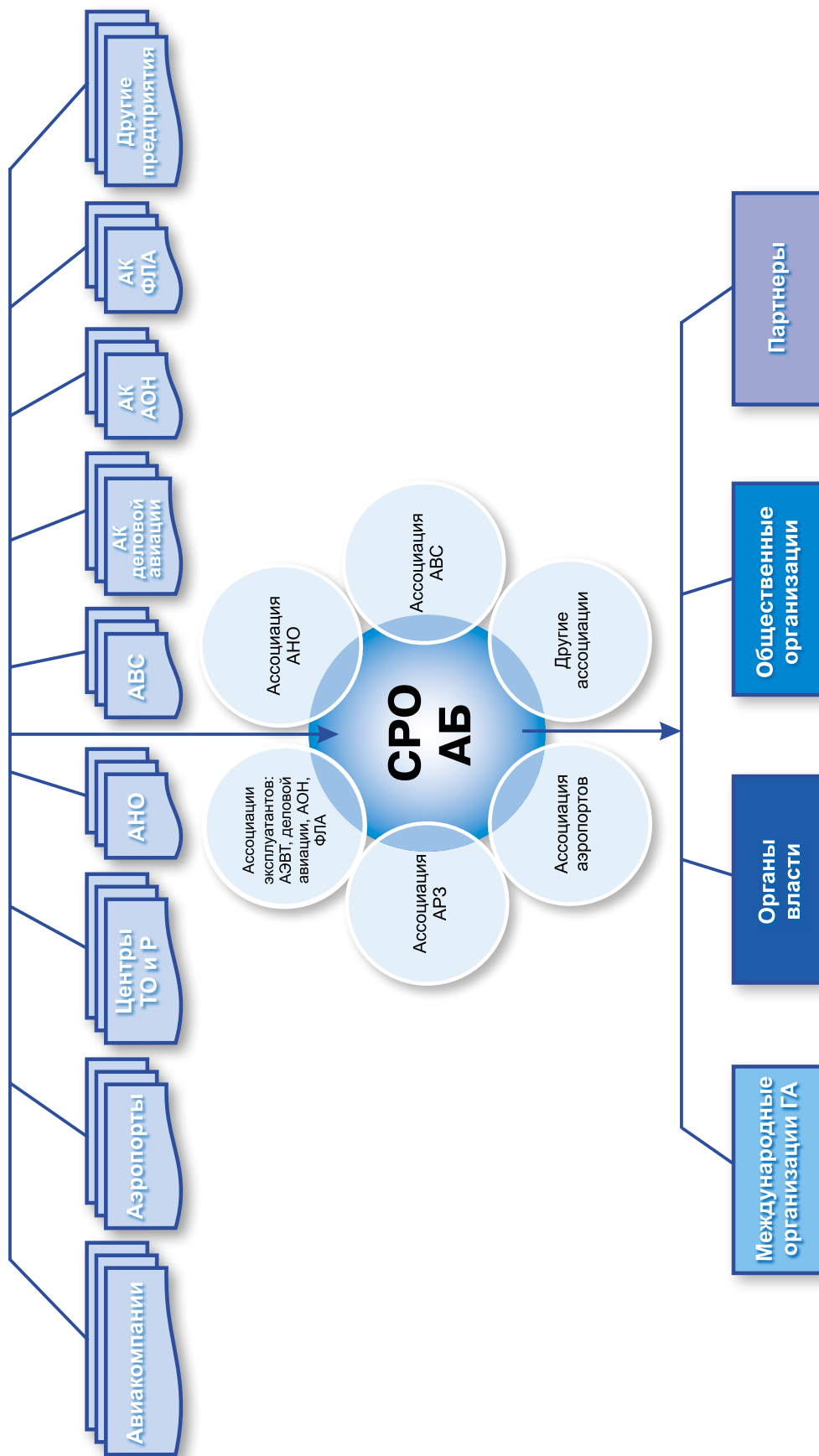


Рис. 2.



СРО АБ КАК СИСТЕМА

СУБЪЕКТЫ ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ





ВЛИЯНИЕ ЧЕРЕЗ САМОРЕГУЛИРОВАНИЕ

Миссия

Гармонизация интересов авиационного бизнеса, государства и потребителей на основе саморегулирования субъектов предпринимательской деятельности.

Стратегические цели

- **Самостоятельно регулировать деятельность предпринимателей ГА в интересах потребителей.**
- **Консолидировать деятельность предпринимателей ГА для их эффективного и безопасного функционирования.**
- **Формировать благоприятные рыночные условия для авиационного бизнеса.**



СФЕРЫ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ СРО АБ

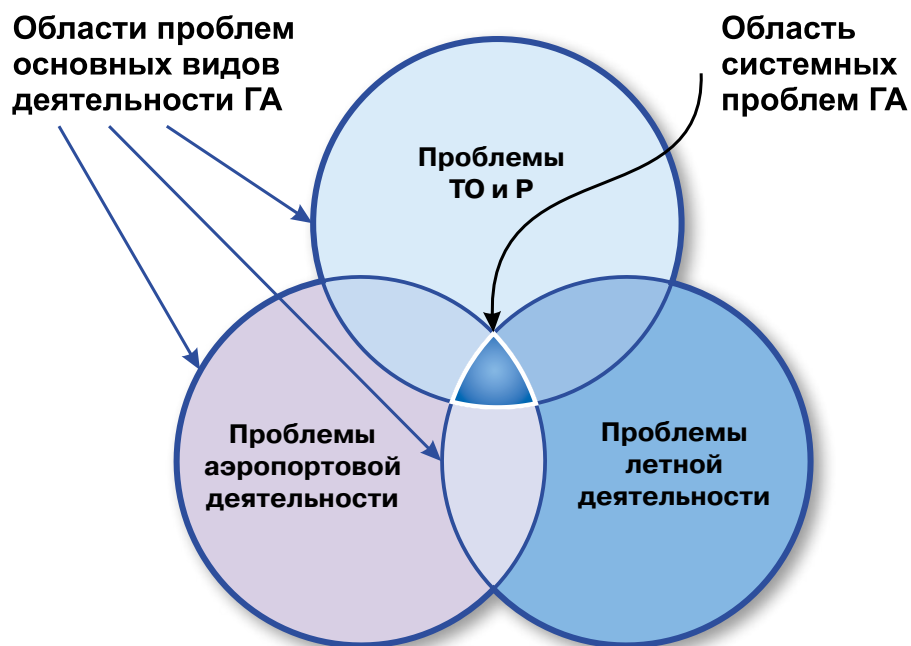
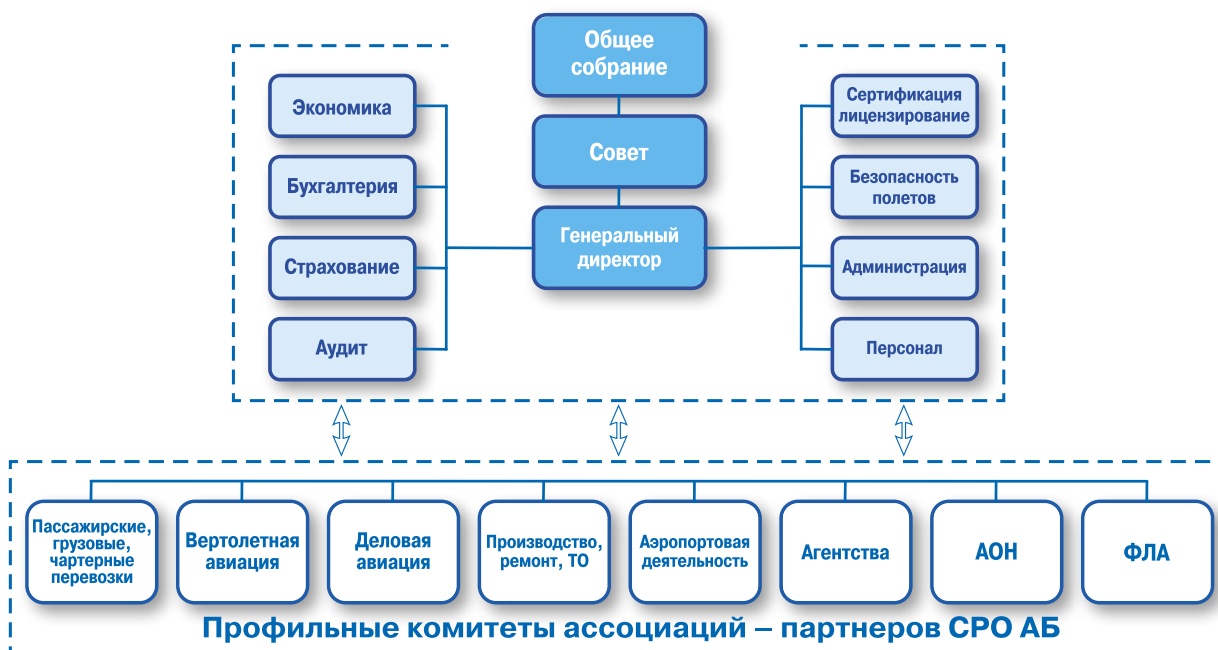


Рис. 5.

СТРУКТУРА СРО АБ





СРО АБ ПОЗВОЛИТ ПРЕДПРИНИМАТЕЛЯМ

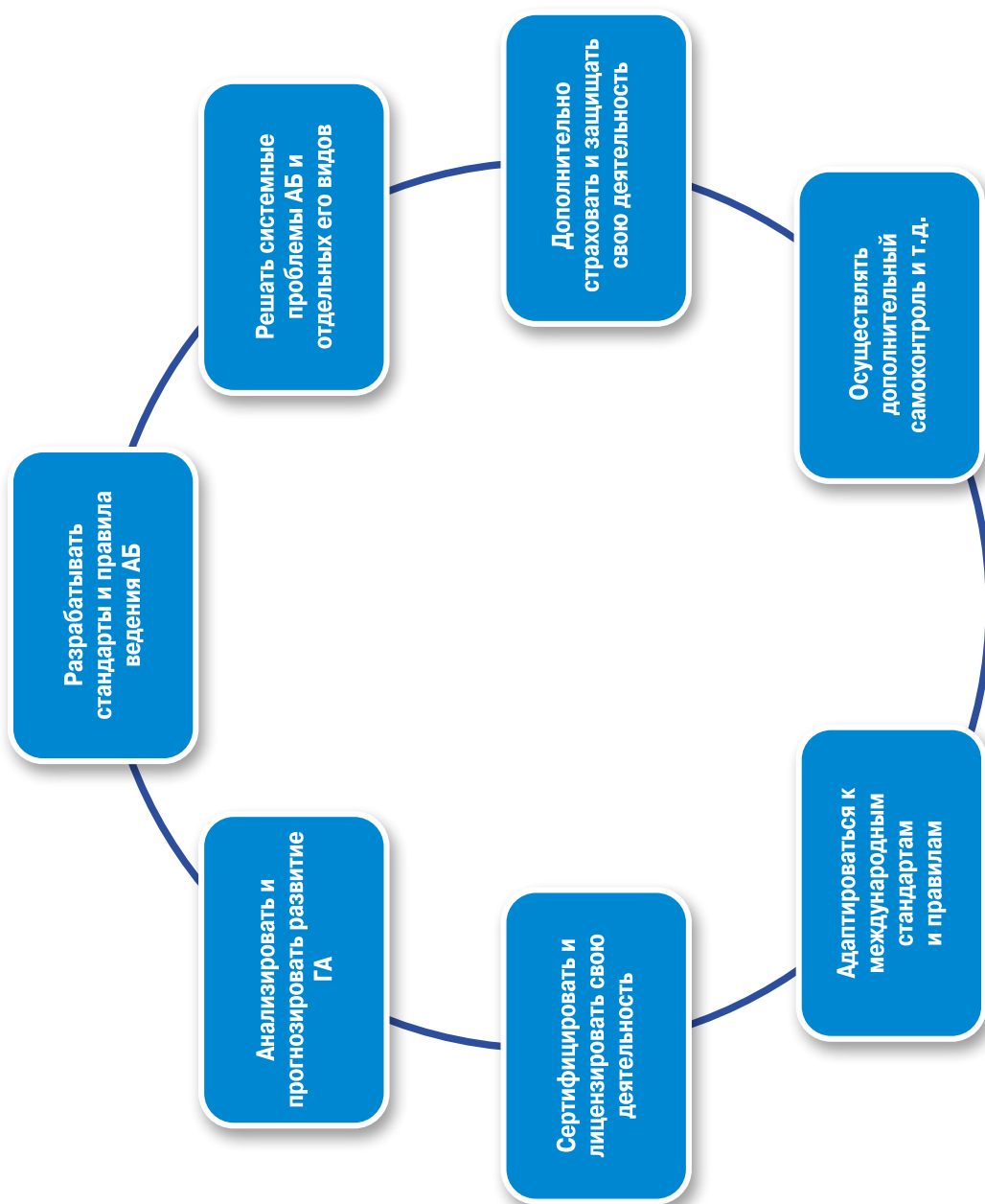


Рис. 7.

ЛАУРЕАТЫ ЧЕТВЕРТОГО ОТКРЫТОГО НАЦИОНАЛЬНОГО КОНКУРСА «РУКОВОДИТЕЛЬ ГОДА ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ РОССИИ»



**ЧЕРТЕНКОВ
АЛЕКСЕЙ НИКОЛАЕВИЧ**

**В НОМИНАЦИИ «ДЕБЮТАНТ
ДИРЕКТОРСКОГО КОРПУСА ГА РОССИИ»**
ОАО «АЭРОПОРТ ТОЛМАЧЕВО»



**ОСТРОВСКИЙ
ЕВГЕНИЙ АЛЕКСАНДРОВИЧ**

**В НОМИНАЦИИ «ГВАРДИЯ
ДИРЕКТОРСКОГО КОРПУСА ГА РОССИИ»**
ООО «ТОРГОВЫЙ ДОМ
«ТОПЛИВНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ АЭРОПОРТОВ»



**ТВЕРДОХЛЕБ
АЛЕКСЕЙ ИВАНОВИЧ**

**В НОМИНАЦИИ «СТАРЕЙШИНА
ДИРЕКТОРСКОГО КОРПУСА ГА РОССИИ»**
ФГУ «ПЕТРОПАВЛОВСК-КАМЧАТСКОЕ АП»



**КОЗЛОВСКИЙ
ВЛАДИМИР БОРИСОВИЧ**

**В НОМИНАЦИИ
«ПОБЕДИВШЕМУ ВРЕМЯ»**
ОАО НПК «ПАНХ»



**БАХМЕТЬЕВ
АЛЕКСАНДР МИХАЙЛОВИЧ**

**В НОМИНАЦИИ
«ЗА ВЕРНОСТЬ ПРЕДПРИЯТИЮ»**
ФГУП «АВИАПРЕДПРИЯТИЕ «ЧЕРЕМШАНКА»



**БАБАСКИН
ВАСИЛИЙ ВИКТОРОВИЧ**

**В НОМИНАЦИИ
«ЧЕСТЬ И ДОСТОИНСТВО»**
ФГУП «КАВМИНВОДЫАВИА»

**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.



МАРАП



МЕЖДУНАРОДНАЯ АССОЦИАЦИЯ РУКОВОДИТЕЛЕЙ АВИАПРЕДПРИЯТИЙ
THE INTERNATIONAL ASSOCIATION OF THE TOP MANAGER OF AVIATION ENTERPRISES

МАРАП	ОТДЕЛЕНИЯ, ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВА	КЛУБ КОМАНДИРОВ	КОНКУРС "РУКОВОДИТЕЛЬ ГОДА ГА"	КЛУБ "ОПЫТ"	КОЛЛЕГИЯ АВИАЦИОННОЙ ОБЩЕСТВЕННОСТИ	ЮРИДИЧЕСКОЕ АГЕНТСТВО	МОНИТОРИНГ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ
-------	---------------------------------	--------------------	--------------------------------------	----------------	---	--------------------------	----------------------------

Некоммерческая саморегулируемая общественная организация, представляющая профессиональные интересы руководителей и субъектов авиационного бизнеса России и зарубежья. Миссия, приоритеты, критерии успеха, механизмы влияния и цели ассоциации отражены в Стратегических намерениях МАРАП.

Учреждена 23 октября 1991 года на базе Клуба командиров авиапроизводства Урала, Сибири, Дальнего Востока и Клуба командиров Европейской части страны. В момент учреждения Ассоциация имела межрегиональный, с марта 1998 г. – международный статус. Зарегистрирована Минюстом России 27 декабря 1991 г., перерегистрирована 7 мая 1998 г., 28 октября 2004 г. и 7 марта 2008 г. (свидетельство о госрегистрации № 533).

Учредители Ассоциации – руководители авиапредприятий МГА СССР. В их числе: **Гусев В.А.** (1939–1998 гг.) – командир Львовского авиапредприятия; **Бугаенко В.И.** (1944–2005 гг.) – командир Элистинского авиапредприятия (1989–1998 гг.); **Дмитриев Ю.Я.** – генеральный директор ОАО «Международный аэропорт Волгоград» (1986–2006 гг.), Засл. работник транспорта РФ (в 1991 г. командир Волгоградского авиапредприятия); **Кухарь К.В.** (1938–2007 гг.) – командир Саранского авиапредприятия (1985–1997 гг.); **Нагаев А.В.** – командир Ачинского авиапредприятия (1982–2002 гг.); **Пилюгин В.Г.** (1937–2002 гг.) – генеральный директор ОАО «Аэропорт Астрахань», Засл. работник транспорта РФ (в 1991 г. командир Астраханского авиапредприятия); **Ревенко В.В.** – заместитель директора Департамента госполитики в области ГА Минтранса России (2007–2008 гг.), Засл. работник транспорта РФ (в 1991 г. директор авиационной фирмы «Урайавиа»); **Смирнов В.П.** – член Экспертного совета Комитета по транспорту Госдумы РФ (в 1991 г. начальник Туркменского УГА), Отличник воздушного транспорта; **Сулейманов Р.Р.** – генеральный директор МАРАП в ранге вице-президента (в 1991 г. директор АО «Авиаоргпроект», г. Новосибирск), Засл. работник транспорта РФ, канд. экон. наук, доцент; **Тимошенко В.И.** – директор ФГУП «Аэропорт Урай» (1999–2005 гг.), Засл. пилот РФ (в 1991 г. командир Нефтеюганского авиапредприятия) и другие руководители. Организатор учредительного собрания Ассоциации – **Бурнаев В.П.** – начальник Учебного аэродрома Самарского государственного аэрокосмического университета им. С.П. Королева (в 1991 г. генеральный директор АК «Башкирские авиалинии», г. Уфа), Отличник Аэрофлота.

Президенты Ассоциации: 1991–1994 гг. – **Гусев В.И.**; 1994–1998 гг. – **Ревенко В.В.**; 1998–2001 гг. – **Семенов Н.И.**, генеральный директор ОАО «Читаавиа», Засл. работник транспорта РФ, в настоящее время – начальник Управления программ в ЖКХ Росстроя; 2001–2006 гг. – **Дмитриев Ю.Я.**; с 2006 г. – **Ивановский Н.Н.**, генеральный директор ООО «Авиапредприятие «Северсталь», Почетный работник транспорта России.

В Ассоциации приняты «Кодекс чести членов МАРАП» (1997 г.) и «Стратегические намерения МАРАП» (2004 г.); созданы третейский суд для разрешения экономических споров и юридическое агентство. Ассоциация – соучредитель Клуба ветеранов высшего руководящего состава ГА (Клуба «Опыт»), инициатор создания в 2007 г. Коллегии авиационной общественности (КАО) и в 2008 г. – Саморегулируемой организации авиационного бизнеса (СРО АБ). Ассоциация проводит (с 2001 г.) Открытый национальный конкурс «Руководитель года гражданской авиации России» (Приз МАРАП). МАРАП является лауреатом Национальной Общественной премии транспортной отрасли России «Золотая колесница», награждена дипломом «За активное участие в формировании положительного общественного мнения об экономической и социальной политике Российской Федерации». Ассоциация имеет 16 региональных отделений, охватывающих всю Россию, и 4 зарубежных представительства (отделения) в Республике Беларусь, Великобритании, Германии, Латвийской Республике. Сайт Ассоциации в Интернете <http://www.marap.ru>



Клуб командиров авиапроизводства Урала, Сибири и Дальнего Востока (Россия – с 1994 г.) создан по инициативе **Сулейманова Р.Р.** и по примеру Клуба директоров промышленных предприятий (МКД – в настоящее время), основанного академиком **Аганбегяном А.Г.** в 1983 г. Председатель первого заседания (июнь 1986 г.) – командир Братского авиапредприятия **Хуснутдинов Х.Г.**

Клуб является первой в истории гражданской авиации СССР и России формой инициативных директорских коммуникаций и диалога с властью.

Клуб не является формализованной структурой. Председателем заседания избирается руководитель принимающего предприятия, постоянным заместителем председателя Клуба является генеральный директор МАРАП. За 21 год (1986–2007 гг.) проведено 34 заседания Клуба. Выработанные на заседаниях Клуба предложения первых лиц по актуальным проблемам ГА представляются в органы государственной и представительной власти, отраслевые органы управления.