



СОВРЕМЕННЫЕ ТЕНДЕНЦИИ В РАЗВИТИИ АЭРОПОРТОВ

13-14 июля 2007 года в г. Новосибирске под председательством генерально-го 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 рассуждает 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 ступок 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 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 пролоббирует». 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... Удастся 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 оставим. 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, производственники, 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 подписывайте 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 низка, сеть наземных транспортных коммуникаций минимальна и на 90% территории имеет сезонный характер: автотрассы 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 сомнения. 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 «Хакассия» 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 имеем 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 важные вопросы и 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 покритикуем 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 Нижневартковского 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, Росавиавиации 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 кроссполярные 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.

Александр Руфович, Вам приходилось летать самому?

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

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...

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 стремяночки 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 авиатопливно-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



НАЗАРЯН В.В.

ПИБОВАРОВ А.Р.

НАЗАРЯН В.В.

ПИБОВАРОВ А.Р.

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 привести 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 наткнется 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 МАРАП 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 Абега Гезовича Аганбеяна 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.

С МЕСТА:

Возражений нет?

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

«пути», 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 пути – 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.

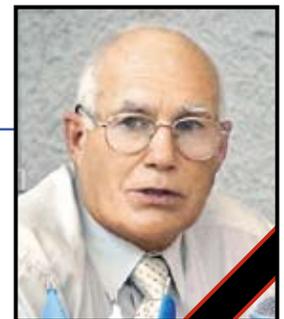
Состав собственных продуктов, отвечающих потребностям развивающегося аэропорта. Мы предлагаем развивающимся аэропортам универсальные продукты для перрона. Технология позволяет использовать универсальное оборудование, которое дает возможность обслуживать любые типы самолетов, и технологически организовать 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 ТООР 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 ТООР. 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 – СибНИИ – 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 понадобится. 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 проверка подлежат все вертолетные площадки, все аэродромы – и летные, 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 ни-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 бюрократизирована. 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 Росимущество, 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 написано, 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 Нижнеартовске 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 механизмом 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.

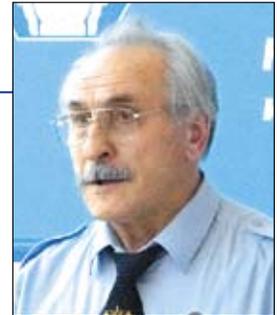
По пункту 1.3.2 (**о ФАП по лицензированию деятельности в области гражданской авиации** 1998 года № 85). 23 июня вышло постановление Правительства РФ № 397, которое утвердило новый порядок лицензирования грузовых и пассажирских перевозок. Поэтому пункт тоже требует корректировки.

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 инфраструктуры многих аэропортов неконкурентоспособны 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 оглуляю власть, давайте посмотрим на себя. **Нам нужно консолидироваться и выработать 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!**

