



системах многих государств отсутствовали эффективные внутренние законы, защищающие интересы участников лизинговых сделок в случае неисполнения обязательств по лизинговым платежам. В большинстве стран мира такие законы отсутствуют и сейчас, в том числе и в Российской Федерации. Зная об этом, финансирующие лизинг воздушных судов кредиторы, чтобы уберечь себя от возможных рисков, обычно страхуют себя тем, что повышают процентные ставки займов. Лизингополучатели воздушных судов перекладывают издержки по получению займов на перевозки. Точнее сказать, в конечном счете, расплачивается за это пассажир, что далеко не лучшим образом сказывается на объемах перевозок. Конвенция и Протокол позволяют устранить опасения кредиторов и предоставляют им столь высоко ценимые ими гарантии их финансовых интересов.

По смыслу Конвенции и Протокола кредиторы имеют пять вариантов защиты своих интересов в случае неисполнения обязательств. Кредитор может:

- 1) принять во владение предоставленное ему в порядке обеспечения неисполнения обязательства воздушное судно или установить контроль над ним;
- 2) продать или передать в лизинг любое воздушное судно;
- 3) получать любой доход или прибыль, которые образуются в результате управления воздушным судном или его использования;
- 4) добиваться deregистрации воздушного судна;
- 5) добиваться вывоза и физического перемещения авиационного объекта с территории, на которой он находится.

Выбор этих средств оговаривается кредитором с должником по лизинговой сделке. Важно учесть, что если кредитор и должник ни о чем не договорятся, кредитор вправе обратиться в местный суд и потребовать от него принятия соответствующего решения, и суд отказать ему в этом не имеет права. Таким образом, в двадцать первом веке в сфере финансирования лизинговых сделок на мировом рынке складывается новая правовая ситуация, которая должна учитываться российскими авиаперевозчиками при обновлении своего авиапарка. Международно-правовой режим гарантий, установленный Кейптаунской конвенцией и Авиационным протоколом к ней, позволит им требовать от кредитора значительного снижения процентных ставок по займам, предоставляемым банками для финансирования лизинговых сделок. С другой стороны, повысится требовательность иностранных кредиторов к лизингополучателям, и здесь очень важное значение будет иметь порядок работы национальной системы регистрации прав на воздушные суда и сделок с ними, качество национального закона, способного или неспособного защищать их интересы. Новый российский закон о регистрации такие задачи не решает и этим сильно затруднит использование позитивного потенциала Кейптаунской конвенции в интересах российских авиаперевозчиков.

*Бордунов В.Д.,
профессор Российского университета дружбы народов,
эксперт ИКАО, эксперт Комитета по транспорту Государственной Думы*



ВИДЕОКОНФЕРЕНЦИИ – РЕЗЕРВ ВРЕМЕНИ РУКОВОДИТЕЛЯ

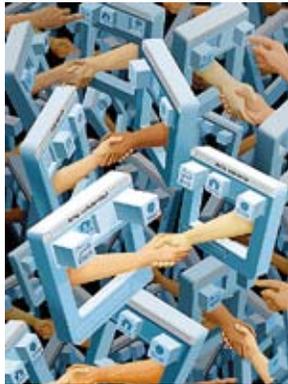
Динамичность изменений внешней среды в условиях кризиса вынуждает руководителей всех ветвей власти и уровней управления, предприятий различных форм собственности и видов деятельности переходить к новым формам коммуникаций. Привычные представления о методах взаимодействия властной вертикали государственного управления, с легкой руки нового руководства страны, дополняются возможностями интернет-технологий. Телемосты входят в практику работы различных министерств и ведомств, позволяя «федералам» мобильно взаимодействовать с «регионалами». Не вдаваясь в качество принимаемых при этом решений, можно априори утверждать, что потенциал новых технологий общения огромен и его эффективность еще предстоит оценить.

Широко известно, что деятельность руководителя любого авиапредприятия немислима без проведения или участия в разного рода совещаниях. По разным оценкам, на них тратится до 20% рабочего времени топ-менеджеров. Иными словами, около 50 дней в году руководители проводят на совещаниях. Эти затраты, как правило, стоят того: хорошо проведенное совещание, с четким регламентом, продуманной повесткой дня и качественно подготовленными выступлениями участников подчас помогает принять единственно верное решение, объединить усилия сотрудников и вывести бизнес на новый уровень.

К сожалению, до трети совещаний этим требованиям не отвечают, т.к. проводятся «для галочки», просто в силу формальных требований к их периодичности в данной организации. Как правило, участники заранее знают о том, что их ждет бесполезное мероприятие, но не быть на нем порой невозможно.

В условиях действующей системы государственного управления гражданской авиацией количество обязательных для посещения коллегий, совещания, советов и т.п. коммуникаций многократно возросло, что в буквальном смысле слова «растаскивает» руководителей авиапредприятий, особенно региональных. Сегодня стало привычным проведение подобных мероприятий продолжительностью в несколько часов без перерыва из-за понятного опасения властей не увидеть после перерыва в зале «приличного» количества участников.

Немаловажными, с точки зрения содержательной стороны такого рода коммуникаций, являются ограниченность доступа участников к трибуне, зависимость от предпочтений и воли председательствующего.



Основываясь на критическом анализе практики и в целях создания условий для многовекторного диалога представителей авиационной власти, авиационного бизнеса и авиационной общественности, один из авторов статьи (генеральный директор МАРАП) предложил создать виртуальные общественные приемные вышеназванных сторон и организовать их регулярное взаимодействие на основе интернет-технологий. Указанные предложения официально представлены в Росавиацию и рассмотрены, в числе других, на рабочей встрече руководства МАРАП, СРО АБ и Росавиации 22 апреля 2009 года. Предполагается, что в подобных коммуникациях могут принимать участие и любые работники гражданской авиации в соответствии с заданной тематикой или в произвольной форме. Как показало изучение имеющихся технологий, проведение открытых коллегий, конференций и подобного рода коммуникаций не представляет особых трудностей. Таким образом можно не только существенно повысить их эффективность с точки зрения экономии времени и средств, но и приблизить представителей власти к реалиям состояния дел на местах (без посредников из числа представителей региональных органов управления).

Эффект от приближения власти к работникам предприятий многократно возрастет в случае принятия ими оперативных решений или, как минимум, выявления имеющихся проблем в условиях кризиса. С другой стороны, **потенциал такого рода коммуникаций может быть использован для повышения качества управления авиационным бизнесом**, имеющим корпоративные связи со своими подразделениями в различных регионах страны (например, руководства авиакомпаний с филиалами, представительствами) или для решения задач социального партнерства. Нет нужды более подробно говорить о том, какой эффект дало бы более широкое применение видеоконференций в гражданской авиации. Возможны «мосты» между подразделениями, КБ и эксплуатантами, с участием пассажиров (прямо из аэропортов, можно даже в полете!) и т.п.

Коротко о технологической стороне коммуникаций. На рынке РФ имеется как минимум два технических решения, позволяющих с минимальными затратами организовать видеоконференцию с неограниченным количеством участников. Для этого каждый из них должен иметь только компьютер (ноутбук) с любым Интернет-браузером, желательно WEB-камеру и микрофон, и, конечно, канал в Интернет. Ширины канала в 32 кбит/сек достаточно, чтобы слышать докладчика, 128 кбит/сек позволяют и слышать, и видеть, а 512 кбит/сек – вещать на неограниченное количество участников.

При этом у ведущего и участников имеются следующие возможности: 1) видеть изображение от всех участников с WEB-камерами (можно более 6 одновременно, однако, это не рекомендуется, т.к. канал делится на то же число); 2) вести общий чат; 3) сервис «голосований» с мгновенным отображением результатов; 4) демонстрация «доски» и собственного «рабочего стола» с любым запущенным на нем приложением; 5) место для общедоступных всем участникам конференции файлов; 6) возможность делегировать права ведущего любому участнику («включить микрофон»); 7) запись экрана.

По информации от известного в мире производителя средств измерений Agilent Technologies, насчитывающего более 19000 работников, в месяц ими проводится более 4000 интернет-видеоконференций. Отмечается, что экономия за счет отказа от поездок весьма значительна.

В июне 2009 года представители МАРАП и СРО АБ провели рабочую встречу в офисе фирмы, предоставляющей указанные услуги в Москве. Стороны договорились о тестовом использовании отечественного сервиса видеоконференций в интересах авиационного бизнеса.

Каждая новая информационная технология призвана значительно экономить наш главный ресурс – время. Однако, чтобы это произошло, надо делать шаги ей навстречу, само ничего не появится!

Сулейманов Р.Р.,

генеральный директор МАРАП, кандидат экономических наук, доцент

Сорока В.М.,

генеральный директор ООО «Авиа-Медиа», кандидат технических наук, ст. науч. сотрудник

По всем вопросам организации видеоконференций можно обращаться к нашему координатору – генеральному директору ООО «Авиа-Медиа» Сороке В.М. E-mail: victor_soroka@hotmail.com