



приобретение оружия службами авиационной безопасности, либо утвердить данное право постановлением Правительства РФ, в котором указать порядок приобретения и использования служебного оружия службами авиационной безопасности в целях выполнения ими своей основной задачи по защите авиации от актов незаконного вмешательства в соответствии с Воздушным кодексом РФ.

4. В связи с приходом на рынок новой авиационной техники, интеграцией России в мировое авиационное сообщество необходимо **срочно усилить** в средних и высших учебных заведениях **дополнительную подготовку по английскому языку** с тем, чтобы все специалисты, выпускаемые из авиационных учебных заведений, имели **не ниже четвертого уровня**, а в дальнейшем и пятого, **как это рекомендует ИКАО**. Это — один из основных факторов безопасности полетов и быстрой адаптации молодых специалистов в производственных условиях.

С целью пополнения кадров гражданской авиации пилотами, инженерами и авиатехниками необходимо совместно с Министерством обороны РФ **производить мониторинг** на ближайшие годы **высвобождаемых из ВС РФ** указанных **специалистов**, разработать в ГА целевые учебные программы переучивания как минимум по трем специальностям: пилот (с правом ввода в строй КВС по сокращенной программе, с зачетом самостоятельного налета на боевой авиатехнике), авиационных инженеров и авиатехников, приходящих из строевых авиационных частей. Этот вопрос давно назрел.

В целом, считаю, что внедрение Руководства по управлению безопасностью полетов в предприятиях гражданской авиации и «Дорожной карты по БП» должно способствовать дальнейшему повышению уровня безопасности полетов в Российской Федерации.

Ивановский Н.Н.,
Президент МАРАП

*По материалам выступления на заседании коллегии
Федерального агентства воздушного транспорта (Росавиации)
по вопросу «О состоянии обеспечения безопасности полетов
в гражданской авиации», состоявшегося 24 июня 2009 года*

РОССИЯ-ЕС: СМУТНЫЕ ВРЕМЕНА ИЛИ BUSINESS AS USUAL?

В условиях полной стагнации межправительственного диалога Россия-ЕС в области воздушного транспорта единственным способом развития бизнеса в сфере международных воздушных сообщений становится отраслевой диалог.

2008 год не привнес в развитие официальных «авиационных» отношений между Россией и ЕС сколь-либо заметной позитивной динамики. Более того, узел, завязанный весной 2007 года, когда стало ясно, что Россия не даст хода парафированному Советом министров транспорта ЕС документу «Согласованные принципы модернизации существующей системы эксплуатации ТСМ» (подписанному несколькими месяцами ранее на Саммите Россия-ЕС в Хельсинки министром транспорта РФ Игорем Левитиным и Комиссаром ЕС Жаком Барро), затягивается все туже.

Официальный авиатранспортный диалог оказался практически заморожен. На уровне обычных, ежедневных действий авиационных администраций настрой - отчетливо негативный. Каждая из сторон уже практически не скрывает своего недовольства и раздражения и лишь ждет очередной мелкой гадости от своих визави. **Даже вполне нормальные действия авиационных властей, авиакомпаний, аэропортов стали рассматриваться сквозь конфронтационную призму.** Везде ищется скрытый подтекст.





2 апреля 2009 года был опубликован отчет Европейского парламента об отношениях России и ЕС. У русского читателя этого документа, который является рекомендациями Европарламента Совету ЕС по заключению нового Соглашения о партнерстве и сотрудничестве ЕС Россия (оно должно прийти на смену истекшему в 2007 году соглашению) пропадают любые надежды на то, что политический прогресс в отношениях России и Евросоюза может быть достигнут в ближайшем будущем.

Видимо, должно произойти что-то серьезное, чтобы участники рынка, который для России составляет более 70% всех международных перевозок, а для Европы является одним из самых быстрорастущих и высокодоходных континентальных сегментов, пришли в сознание и заняли более конструктивную позицию.

Неразрешенность вопроса о будущем использования транссибирских маршрутов, выставленного европейской комиссией в качестве главного приоритета в повестке двусторонних отношений ЕС-Россия в области гражданской авиации, полностью заблокировала возможность движения по другим направлениям, которые возможно, имеют большую важность в условиях нарастающего кризиса. В первую очередь, это касается области либерализации международных воздушных сообщений. Сегодня российский сегмент международных воздушных перевозок является одним из последних в мире осколков реликтовой системы воздушного сообщения, сложившейся в 1970-х гг. и основанной исключительно на двусторонних соглашениях между отдельными странами. Эта крайне неповоротливая система характеризуется чрезвычайной зарегулированностью, строится на основе жесткого паритета в отношении объема провозных мощностей с каждой стороны и вследствие своего монопольного характера обладает весьма ограниченным потенциалом развития.

В сегодняшних условиях такая система, очевидно, сдерживает развитие воздушного транспорта и, в более широком контексте, – экономических связей между странами Европы и Россией.

Либерализация воздушных перевозок в 1970-е годы в США и 1990-е годы в Европе привела к колоссальному росту рынка и мобильности населения в этих странах. В России система ограничений на внутренние перевозки была снята в 1999 г., что также привело к тому, что к 2008 году количество пассажиров, перевезенных на внутренних рейсах, выросло более чем на 70%, с 15 до 26 млн. человек.

Либерализация рынка международных воздушных перевозок ЕС началась в 2003 году, когда регулирующие права стали передаваться от национальных властей властям ЕС. Создав свободный рынок внутри ЕС, Европа стала предлагать соседним странам заключить «горизонтальные» соглашения об открытом небе, когда бы все европейские компании вне зависимости от «национальности» могли бы выполнять рейсы из любой точки ЕС в направлении третьих стран. На сегодня Евросоюз заключил подобные соглашения уже с почти сотней стран, включая США. Как ожидается, в 2009-2010 гг. Евросоюз завершит переговоры по этому вопросу с Китаем и Канадой.

Россия вследствие описанных выше проблем оказывается отрезанной от этого процесса. Можно сколько угодно говорить о специфике национальных интересов, но совершенно очевидно, что изоляционизм и выпадение из общемировых тенденций редко становится выигрышной стратегией.

Стагнация диалога на общеевропейском направлении в 2008 году наложила отпечаток и на двусторонние отношения. Достаточно вспомнить многочисленные переносы запланированных на начало года российско-германских двусторонних переговоров, которые так и не состоялись в 2008 году. Отчетливые проблемы во взаимоотношениях авиационных властей России и Германии – лучшая иллюстрация серьезности ситуации: на протяжении последних десятилетий именно российско-германские отношения в области воздушного транспорта задавали положительный тон и привели к созданию самого либерального и развитого рынка.

Сложившаяся обстановка сильно тормозит не только российско-европейские отношения в целом, но и развитие собственно отечественной гражданской авиации, которая в области международных перевозок находится по-прежнему в сильно зарегулированной и неконкурентной среде, по сути дела – на периферии развития мировой гражданской авиации.

Безрадостная ситуация на «официальном фронте» развивается, а точнее стагнирует, на фоне масштабных событий в воздушном транспорте России и Европы, каждое из которых способно в ближайшие десятилетия определять и вектор, и качество развития отношений между двумя влиятельными и неразрывно связанными соседями.

В РОССИИ

- Крах альянса AirUnion оставил крупнейший в мире глобальный альянс без российского партнера. Star Alliance, который на протяжении нескольких лет выстраивал свой транспортный узел в московском аэропорту Домодедово, внезапно оказался без «подвоза» из удаленных регионов России, когда остатки AirUnion были переведены в другой московский аэропорт, Внуково. Сложившаяся ситуация ставит перед руководством альянса и его наиболее активными на российском рынке членами-основателями, Lufthansa и Austrian, непростую и крайне ответственную задачу привлечения в альянс нового российского партнера, способного решать задачи



сложных экономических условиях, когда жизнеспособность сетей маршрутов авиакомпаний–членов альянса в регионы России может оказаться под угрозой. Причем делать это следует, не откладывая в долгий ящик: третий альянс, **One World**, несмотря на переживаемые трудности, также активизировал свои действия по привлечению российского партнера и официально объявил о приглашении присоединиться к альянсу крупнейшего российского внутреннего перевозчика S7.

- На месте исчезнувшего AirUnion возник новый амбициозный проект, потенциально способный привести к радикальному изменению конфигурации как внутреннего, так и международного сегментов российского рынка авиаперевозок. Консолидация государственных активов, в том числе и таких крупных как ГТК «Россия», в рамках авиакомпании «Росавиа» в сочетании с мощным административным ресурсом учредителей может позволить новому игроку быстро набрать критическую массу. Планы «Росавиа» в области международных перевозок сразу привлекли к себе внимание свежим и бескомпромиссным подходом, который, несомненно, окажет серьезное влияние на сегмент международных перевозок и на отношения Россия-ЕС. Намерение новой авиакомпании стать конкурентом «Аэрофлота» на международном рынке, очевидно, потребует радикального пересмотра всех или большинства межправительственных соглашений о воздушном сообщении для включения в них «Росавиа» в качестве назначенного перевозчика. Стремление обеспечить справедливые конкурентные условия для «Росавиа» подвигло создателей авиакомпании обратиться в Федеральную антимонопольную службу с просьбой расследовать законность получения «Аэрофлотом» роялти за использование иностранными авиакомпаниями транссибирского маршрута. Складывается впечатление, что это лишь начало, и «Росавиа» еще удивит многих своими неординарными действиями.
- 2008 год ознаменовался новыми попытками приобретения европейских активов российскими предпринимателями («Аэрофлот» / Alitalia, «Аэрофлот» / JAT, s7 / Austrian). К сожалению для российской стороны, все они закончились неудачами. Является ли это следствием направленного противодействия европейцев участию российского капитала в воздушном транспорте стран ЕС или следствием недостаточной проработки этих проектов с российской стороны, остается неясным. Неясна и стратегия российских авиакомпаний, участвующих в подобных проектах. Чего они на самом деле хотели добиться в условиях, когда по европейскому законодательству в том случае, если нерезиденты ЕС владеют более 49% акций авиакомпании в Европе, она теряет наиболее привлекательные права действительно европейской авиакомпании?
- Достаточно неожиданно на авансцену отношений Россия-ЕС вышли грузовые перевозчики. Lufthansa Cargo отметилась тем, что уступила давлению российской стороны и согласилась выполнять рейсы в Юго-Восточную Азию через Красноярск, а не через Астану. Российская грузовая авиация в лице группы компаний «Волга-Днепр» совершила серьезный прорыв, наращивая, несмотря на очевидные сложности, перевозки между Европой и ЮВА и войдя в число 20 крупнейших грузовых перевозчиков мира. Однако «силовые» методы регулирования деятельности иностранных грузовых перевозчиков, которые стали практиковать в 2008 году и в России, и в Германии, вызывают серьезную озабоченность в отрасли. Не хотелось бы, чтобы авиакомпании группы «Волга-Днепр», работающие на европейском рынке, стали заложниками сложных межгосударственных отношений или просто игры мускулами авиационных чиновников двух стран.

В ЕВРОПЕ

- Консолидация европейских авиакомпаний пошла полным ходом – на этапе «осень 2008 – весна 2009» отчетливо лидирует Lufthansa. В этом году к активам самого успешного авиаперевозчика в Европе, а возможно и мире, прибавляются SN Brussels и BMI, началась работа по покупке Austrian. Справится ли менеджмент Lufthansa с задачей интеграции пяти авиакомпаний (включая Swiss), это большой вопрос: никогда еще немцы не занимались столь крупным международным проектом в области гражданской авиации. Если же это получится, то каковы будут последствия? Вторая масштабная сделка 2008 года между British Airways и Iberia шла с большими трудностями. При этом складывается впечатление, что Еврокомиссия еще не выработала четкого отношения к подобного рода межнациональным слияниям и их соответствию антимонопольным требованиям ЕС. С точки зрения отношений России и ЕС, одно несомненно – двухсторонние СВС все более и более не соответствуют европейским реалиям. (Lufthansa Italia – на самом деле это немецкая или итальянская авиакомпания?). В контексте нарастающей консолидации европейских сетевых перевозчиков интересно полное отсутствие интереса иностранных отраслевых инвесторов к российским авиакомпаниям. Некоторые из них выглядели в 2008 году (и в первой половине года, и во второй) вполне привлекательно для потенциальных стратегических инвесторов, однако, насколько известно, даже предварительные переговоры на эту тему не велись. Если крупные европейские перевозчики и планируют рассмотреть возможность покупки авиационных активов в России, то едва ли это произойдет до 2013 года.
- Горячие баталии в странах ЕС по поводу введения новых экологических требований по выбросам CO₂ не докатились еще до России. Однако очевидно, что данный вопрос требует повышенного внимания, так как таит в себе целый ряд потенциально негативных моментов для деятельности российских авиакомпаний. Евросоюз, по сути дела, ставит «не-европейские» авиакомпании перед фактом возникновения дополни-



тельного финансового бремени при полетах в Европу, которое, с полным правом, можно назвать «экологическим налогом». Интересно, что в этом вопросе Россия оказалась в «одной лодке» с такими разными и влиятельными странами как, например, США, Канада, Китай и Индия. Специалисты по «евроэкологии» обещают в следующем году еще более опасные для авиакомпаний сюжеты, связанные с выбросами окислов азота...

В начале июля 2008 года Европейский парламент одобрил законопроект о включении авиаперевозок в систему по торговле квотами на выбросы парниковых газов (ETS). Программа заработает 1 января 2012 г., и в нее попадут все рейсы, выполняемые внутри Европы, а также в Европу и из Европы вне зависимости от того, в какой стране зарегистрирован перевозчик.

В 2012 г. объем допустимых выбросов для отрасли будет установлен на 3% меньше среднего объема выбросов, произведенных авиакомпаниями в 2004-2006 гг. С 2013 г. допустимый уровень составит на 5% меньше показателей 2004-2006 гг. Сертификаты на 85% объемов будут раздаваться перевозчикам бесплатно, еще на 15% — продаваться на аукционах. Действие ETS распространяется не только на коммерческие, но и на литерные рейсы. Однако из системы исключат маленькие компании, количество выбросов которых сочтут незначительным; самолеты со взлетной массой менее 5,7 т; полеты, выполняемые в рамках гуманитарных миссий ООН; рейсы пожарной авиации, а также врачей, полицейских и военных; полеты с исследовательскими целями.

За мониторинг работы и объема выбросов каждого из перевозчиков будут отвечать авиационные власти одной из стран союза (как правило, контролирующее государство определяется на основе частоты полетов авиакомпании).

- Партнеров на российском рынке ищут не только глобальные альянсы, но и их главные конкуренты — свободные объединения авиакомпаний нового типа (уже язык не поворачивается назвать их low cost — так все перемешалось в мире бизнес-моделей авиакомпаний). Заключение соглашения о сотрудничестве и code-share между Air Berlin / Niki и S7 стало поистине знаковым событием, вызвавшим бурную реакцию по обе стороны границы. Очевидно, что это — лишь первая ласточка.

Обе половины 2008 года (первая — сытная и благодатная, и вторая — голодная и нервная), равно как и первая половина 2009 года убедительно продемонстрировали, что **бизнес авиакомпаний не останавливается даже в обстановке кризиса официальных отношений**. Поэтому многие и в России, и в Европе связывают надежды с прямым диалогом хозяйствующих субъектов — авиакомпаний, который в принципе способен наполнять политические процессы экономическим содержанием, давая им дополнительный импульс развития.

Попыткой движения в этом направлении стала проведенная в мае 2008 года в Брюсселе конференция «Россия-ЕС: диалог авиакомпаний», которая впервые в истории собрала в одном месте руководителей российских и европейских авиакомпаний, представителей российских и европейских законодательных и исполнительных властей различных уровней, российских и зарубежных дипломатов, работающих на европейском направлении, членов экспертного сообщества. Несмотря на многочисленные трудности, с которыми столкнулись организаторы конференции, **по мнению участников этой встречи, она оказалась весьма полезной**. Было принято решение проводить подобные конференции на регулярной основе.

Весенняя, 2009 года, конференция авиакомпаний ЕС и России, прошедшая 15 мая в Вене при поддержке МИД РФ, стала очередным важным шагом в налаживании отраслевого диалога. На этот раз к традиционным участникам добавилась представительная делегация Государственной Думы и Совета Федерации. Сегодня очевидно, что межпарламентские связи могут сыграть большую роль в расширении поля диалога, чего, к сожалению, в прошлом не происходило. Тот интерес, который стали проявлять Государственная Дума и Совет Федерации, внушает серьезный оптимизм. Остается надеяться, что новый состав Европейского парламента, выборы которого состоялись в первую неделю июня, также займет конструктивную позицию.

В декабре этого года в Брюсселе будет проводиться третья конференция «Воздушный транспорт России и ЕС». Хотелось бы надеяться, что к работе в ней активно присоединятся профессиональные ассоциации (и европейские, и российские), которые на протяжении последних лет на этом направлении ведут либо исключительно закулисную работу, либо не ведут никакой работы вовсе.

Пора развеять искусственно созданные в последние десятилетия мифы, посмотреть на вещи спокойно и трезво, занять конструктивную позицию и с помощью практических действий улучшить ситуацию, способствовать развитию бизнеса. Представляется, что сегодня важна инициатива снизу, непосредственно из отрасли авиаперевозок. В противном случае трудно рассчитывать на то, что клубок сложных геополитических проблем, формирующий сегодня мощный негативный фон, на котором вынуждена действовать гражданская авиация, разрешится быстро.

Рыбак Б.Б.,

генеральный директор консалтинговой фирмы «Инфомост»