



РЕГИОНАЛЬНАЯ АВИАЦИЯ: ОТ ВОССТАНОВЛЕНИЯ К РАЗВИТИЮ



БОРИСОВ ЕГОР АФАНАСЬЕВИЧ

Президент Республики Саха (Якутия)

От имени руководства и всего многонационального народа Республики Саха (Якутия) приветствую вас на земле Якутии и поздравляю с началом 37-го заседания Клуба командиров авиапроизводства. Позвольте выразить благодарность Клубу командиров и Международной ассоциации руководителей авиапредприятий за выбор нашей северной республики в качестве места проведения заседания. Считаю, что наша встреча здесь – это еще один шаг вперед к восстановлению и развитию региональной авиации в Российской Федерации. Ведь именно в Якутии, где населенные пункты и производительные силы географически разбросаны огромными пространствами, авиационный транспорт имеет решающее значение.

Мы с вами находимся на одной из самых больших территорий субъектов Российской Федерации. Территория Республики Саха (Якутия) сопоставима с территорией государства Индия – это 1/5 часть территории российского государства. Мы сегодня реализуем в республике очень много конкретных программ, интегрированных в сводном документе «Схема комплексного развития производительных сил, транспорта и энергетики Республики Саха (Якутия) до 2020 г.», который утвержден Правительством РФ в феврале 2007 г. Наша республика представила данную Схему в правительство страны в числе первых среди всех субъектов Российской Федерации.

Схемой предусмотрено решение главных задач по трем основным направлениям:

Первое направление – это поддержка традиционных отраслей экономики республики, и, прежде всего, горнодобывающей промышленности, которая представлена алмазодобывающей, золотодобывающей и угольной промышленностью, а также уникальной сельскохозяйственной отрасли, которая работает в условиях вечной мерзлоты и создает условия для жизни многих людей. Уникальность заключается в том, что никто на планете Земля, кроме Республики Саха (Якутия), не занимается земледелием и животноводством на таких северных широтах.

Реализация первой задачи, предусмотренной Схемой, позволит решить много проблем, потому что традиционные для республики отрасли были, есть и, конечно же, должны быть в будущем.

Второе направление – это диверсификация экономики республики с учетом того, что происходит в мировой экономике и в экономическом развитии нашей страны. Создаем новые отрасли экономики. Прежде всего, в соответствии с задачами, которые поставлены в Схеме, мы уже создали в республике нефтедобывающую промышленность. На базе нефтяных месторождений, которыми богата Западная Якутия, такими компаниями, как «Сургутнефтегаз», «Роснефть», «Газпром нефть» и др., у нас созданы и начали работать добывающие предприятия. В стадии создания газодобывающая промышленность. Речь идет, прежде всего, об освоении крупнейших, мирового уровня, месторождений газа, находящихся на территории нашей республики, которые сопоставимы с Западно-Сибирскими месторождениями. Создаваемый Якутский центр газодобычи будет уникальным и не уступит по масштабам Западно-Сибирскому. Таким образом диверсификация экономики республики по мере реализации Схемы уже получает вполне конкретные очертания.

Третье направление – создание развитой производственной инфраструктуры для привлечения наших инвесторов и стратегических партнеров. Речь идет о строительстве железных дорог. Мы строим сейчас железную дорогу до города Якутска, и через 3–4 года, после постройки совмещенного железнодорожно-автомобильного моста через Лену, она будет доведена до столицы республики, до того места, где мы сейчас сидим.

Строится много линий электропередач к местам, где предстоит осваивать крупные месторождения – наши главные энергетические ресурсы. Развитие инфраструктуры предполагает и создание опорной сети автомобильных дорог. В этом направлении тоже ведется огромная работа. И, конечно же, без развития авиации мы не видим свое будущее.

Таким образом, при реализации Схемы–2020, которая предусматривает решение задач по трем названным направлениям, главной из них является создание развитой инфраструктуры, в т.ч. развитие авиационной отрасли республики. Правительство Республики Саха (Якутия) при поддержке Правительства РФ делает для этого все необходимое. Прежде всего, программный метод управления экономикой республики дает нам очень много новых возможностей. Мы все проблемы рассматриваем и решаем комплексно. Локальными, авральными решениями нам не поднять экономику республики. Это же относится и к авиации.



Сегодня у нас работает программа развития транспортного комплекса Республики Саха (Якутия), в рамках которой мы, прежде всего, поддерживаем региональную авиацию. Выкупили 7 самолетов Ан-3, покупаем (и они у нас уже работают) самолеты Ан-140. Авиация республики представлена сегодня пятью авиакомпаниями. Две – это магистральные авиакомпании «Якутия» и Мирнинское авиапредприятие АК «АЛРОСА», три – компании, обслуживающие местные авиалинии. Для того чтобы авиация была доступна для населения республики (особенно, ее северных территорий), мы оказываем поддержку местной авиации, субсидируем не только межрайонные, но и внутрирайонные перевозки. (Представьте себе, в некоторых районах расстояние между населенными пунктами доходит до 500 км, и сообщение между ними возможно только самолетом). Строим новый аэровокзальный комплекс в г. Якутске (многие, наверное, его уже видели), который стоит около двух млрд. руб. Средства на эти цели выделяет наша республика, и к 1 июля 2012 г. строительство объекта должно быть закончено. И мы это сделаем!

Сегодня рассматривается вопрос о строительстве, на базе государственно-частного партнерства и при участии федерального правительства (и мы это «пробьем»!), аэропортового комплекса в поселке Витим, в котором мы должны создать все необходимые условия для развития нефтегазодобывающей промышленности в Западной Якутии.

Учитывая, что проблема дефицита авиационных кадров в последнее время обострилась, Правительство Республики Саха (Якутия) уделяет большое внимание и подготовке кадров, причем не только у нас, но и за пределами республики. Делаем мы это за счет своего бюджета. В результате такой поддержки со стороны республиканского правительства, а также благодаря помощи со стороны Правительства Российской Федерации, наши ведущие авиакомпании работают успешно и с надеждой смотрят в будущее. Если за последнее время многие российские авиакомпании снизили объемы работы и потеряли свою нишу на рынке России, то наши авиаперевозчики, мы надеемся на это, не только сохраняют, но и укрепят свои позиции. Такие цели и задачи мы перед нашими авиаторами поставили. Нас обнадеживает и тот факт, что между правительством республики и Федеральным агентством воздушного транспорта заключено соглашение и разработан план мероприятий по его реализации. Уверены, что это взаимодействие позволит создать необходимые условия для развития авиации не только в нашей республике, но и на Дальнем Востоке в целом.

Проблемы, которые нас беспокоят.

Первое. Общая для транспортного комплекса государства проблема – медленный процесс переоснащения наших авиакомпаний авиационной техникой, воздушными судами нового поколения. К сожалению, то ведомство, которое должно решать эту проблему (Министерство промышленности), ответа на данный вопрос, особенно по самолетам для региональной авиации, нам не дает. Поэтому нам необходимо общими усилиями сформировать соответствующую атмосферу и выработать общее мнение для привлечения внимания к этой проблеме. Без решения этого вопроса в тех регионах России, где авиатранспорт является единственным средством сообщения, в самое ближайшее время могут начаться глубочайшие кризисные явления в системе перевозки граждан.

Второе. Необходимость поддержки федеральным центром усилий региональных властей по сохранению и развитию авиатранспортной инфраструктуры в регионах, без которой невозможно устойчивое развитие авиатранспортного комплекса страны в целом. Финансовых ресурсов субъектов федерации, в т.ч. и у Республики Саха (Якутия), в последнее время недостаточно для реализации соответствующих региональных программ. Нам необходимо сегодня обратить внимание Правительства РФ на это обстоятельство, учитывая перспективы развития авиации в целом.

И последнее. Проблема подготовки кадров для авиации, в первую очередь, летных кадров. Учитывая процессы, происходящие, необходимо уделить этому особое внимание. Наша страна в свое время славилась системой подготовки кадров, и их «кузницей», в частности, являлась Якутия. Однако в современных экономических условиях без поддержки федерального правительства решить эту проблему очень сложно.

Я очень надеюсь, что на сегодняшнем заседании все перечисленные проблемы будут обсуждаться, и будут выработаны определенные подходы для их решения. Сохранение и развитие авиации – задача не только регионов, но и государства. Поэтому и решать ее надо совместными усилиями региональной и федеральной власти. С одной стороны, повышать ответственность органов власти субъектов Российской Федерации за решение указанных проблем. С другой, – требовать решения этих вопросов от тех органов федеральной власти, которые обязаны их решать. Что касается Республики Саха (Якутия), то мы и в дальнейшем будем придерживаться выработанной нами политики поддержки авиации в регионе.

В заключение хочу пожелать вам успехов, плодотворной работы и хороших впечатлений от пребывания в Якутии. Сегодня Якутия является субъектом стабильности. Мы – один из немногих субъектов, который имеет естественный прирост населения. Валовой региональный продукт на душу населения в республике является одним из самых высоких в Российской Федерации, и мы уверенно смотрим в свое будущее.



Якутия – край уникальный, край холодный (в зимнее время у нас –60°С), край теплый (летом жара достигает +40°С), край контрастный (перепад температур достигает 110°). Почувствуйте это, пребывая в нашей Якутии. Спасибо.



ИЛЛАРИОНОВ АНДРЕЙ АРКАДЬЕВИЧ

Сопредседатель КК-37, генеральный директор ГУП «Аэропорт Якутск», член Совета МАРАП, председатель Саха (Якутского) РО ассоциации

Дорогие коллеги, уважаемые гости, якутские авиаторы имеют честь приветствовать вас в нашей гостеприимной республике. Объявляю 37-е заседание Клуба командиров авиапроизводства открытым.

В работе Клуба принимают участие Президент Республики Саха (Якутия) Борисов Е.А.; Руководитель Росавиации Нерадько А.В.; Председатель Правительства Республики Данчикова Г.И.; первый заместитель Председателя Правительства Стручков А.А.; заместитель Председателя Правительства Скрыбыкин А.Н.; Министр транспорта, связи и информатизации Республики Винокуров С.В.; глава Городского округа «Город Якутск» Заболев Ю.В. и другие представители высших органов государственной власти республики и органов власти г. Якутска; заместитель Руководителя Росавиации Клим О.О.; заместитель начальника управления Росавиации Мартыненко С.И.; заместитель председателя комиссии Межгосударственного авиационного комитета Творогов М.П.; директор Департамента Счетной палаты РФ Руппель К.К.; председатель Правления Независимого института международного права, эксперт ИКАО, профессор Бордунов В.Д.; директор НМЦ «Аэропрогресс», профессор МГТУ ГА Фридлянд А.А.; член бюро «Heli Club de France» Жан-Пьер Мари Нобле; руководство Клуба «Опыт» и отраслевых профсоюзов; ветераны ГА Якутии, первые лица авиапредприятий, организаций и управлений ГА; другие заинтересованные лица.



ПРОСТИТ ИВАН АЛЕКСЕЕВИЧ

Сопредседатель КК-37, генеральный директор ОАО «Авиакомпания «Якутия»

Дорогие коллеги, уважаемые гости, нам доставляет особое удовольствие видеть вас в канун знаменательного праздника – 85-летия авиации республики. Вдвойне приятно, что в эти дни исполняется 20 лет со времени проведения 9-го заседания Клуба в Якутске в 1990 году. Наши предшественники заложили прочный фундамент наших клубных отношений и традиций в гражданской авиации. Впереди у нас – серьезный профессиональный разговор о проблемах региональной авиации страны. Нам есть, что рассказать об опыте решения этих вопросов в Республике Саха (Якутия). Позвольте пожелать вам плодотворной работы и приятного отдыха в нашей замечательной республике, тем более что вы прибыли к нам из различных уголков России и даже из зарубежья. Спасибо.



СТРУЧКОВ АЛЕКСЕЙ АЛЕКСАНДРОВИЧ

Первый заместитель Председателя Правительства Республики Саха (Якутия)

Президентом Республики Саха (Якутия) абсолютно справедливо отмечено, что переоценить значение авиации для Якутии невозможно. Сегодня лишь чуть более 9% территории республики имеет круглогодичную транспортную доступность. Авиация играет ключевую роль в осуществлении пассажирских и грузовых перевозок в наибольшей части территории республики, и, прежде всего, в арктической зоне. Поэтому надеюсь, что в процессе намеченных дискуссий будут выработаны конструктивные решения по развитию региональной авиации. В своем выступлении я хотел бы кратко проинформировать вас о перспективах социально-экономического развития республики.

Экономическое развитие республики связано с реализацией крупнейших инвестиционных проектов. Несмотря на сложные климатические и особые экономико-географические условия, республика стабильно развивается и оказывает значительное влияние на социально-экономическое развитие всего Дальнего Востока и страны в целом. По абсолютным значениям показателей валового регионального продукта и промышленного производства на душу населения республика стабильно входит в первую десятку регионов России. Большую часть объемов промышленного производства обеспечивают цветная металлургия, предприятия топливно-энергетического комплекса и добывающая промышленность. Прежде всего, это – добыча алмазов, добыча золота и т.д. На территории республики добывается уголь, природный газ, работают предприятия электроэнергетики. Их доля составляет более 90% в общем объеме продукции собственного производства Якутии.

Республика входит в десятку субъектов Российской Федерации, имеющих рейтинги международных агентств. Несмотря на влияние глобального финансового кризиса, в марте 2010 года повышен прогноз по рейтингам республики с негативного на стабильный ввиду заметного улучшения ее финансовых и экономических показателей.



Огромную роль в достижении заметных успехов в экономическом развитии республики сыграло стратегическое планирование. Принят целый комплекс документов, касающихся всех аспектов развития экономики республики и влияющих на развитие всего Дальнего Востока. На их основе идет планомерная системная работа по реализации инвестиционных проектов.

Как уже говорил Президент нашей республики, Якутия – один из первых дальневосточных субъектов РФ, в котором была разработана долгосрочная «Схема комплексного развития производительных сил, транспорта и энергетики Республики Саха (Якутия) до 2020 г.». В 2007 году начата ее реализация. Схема учитывает отраслевые стратегии, разработанные по ключевым направлениям развития экономики Российской Федерации, в т.ч. различных видов транспорта, и синхронизирована со стратегиями развития крупнейших компаний страны, которые сегодня реализуют на территории нашей республики крупные инвестиционные проекты. Это такие компании, как «Газпром», «Российские железные дороги», «Сургутнефтегаз», «Полюс Золото», «АЛРОСА», Стальная группа «Мечел» и многие другие. Основным ориентиром Схемы, несомненно, является повышение уровня жизни населения, которое достигается на основе экономического развития республики.

Основным условием реализации этих проектов, существенного увеличения темпов экономического роста республики является активное внедрение механизмов государственно-частного партнерства. Общий объем необходимых для реализации Схемы капитальных вложений мы оцениваем почти в 3 трлн. руб., и основная их часть (более 70%) будет привлечена за счет средств частных инвесторов.

Вместе с тем, стабильное развитие республики, реализация столь масштабных проектов невозможны без опережающего развития инфраструктуры, прежде всего, в области транспорта и энергетики. Это наш приоритет.

Сегодня в республике реализуются такие крупные инфраструктурные проекты, как строительство железной дороги Беркаит – Томмот – Якутск, строительство железной дороги Улак – Эльга, формируется опорная сеть автомобильных дорог, строится новый аэровокзальный комплекс в г. Якутске. В результате реализации этих проектов в центральной Якутии будет сформирован Якутский транспортно-логистический узел.

Стоит напомнить, что на большей части территории республики главным видом транспорта остается авиация. В этой связи вопросы развития авиационной отрасли для Якутии являются приоритетными. Как уже было отмечено Президентом Республики, на территории Якутии проводятся испытания новой авиационной техники как отечественного, так и зарубежного производства. Республика активно участвует в поддержке отечественного авиастроения. Мы и в дальнейшем планируем обновлять парк воздушных судов за счет машин отечественного производства, и считаем, что такой курс должен быть поддержан и на федеральном уровне.

2010 год – это, по сути, четвертый год реализации нашего стратегического документа (Схема 2020). Развернута реализация большого числа авиационных проектов, основными инвесторами ведутся подготовительные и организационные работы.

Республика Саха (Якутия) остается привлекательной для притока инвестиционного капитала. Несмотря на спад инвестиционной активности в российской экономике в период кризиса, в республике сохранились положительные темпы роста инвестиций в основной капитал, растут и объемы строительства. За трехлетний период в ее экономику инвестировано около 500 млрд. рублей. Если оценивать итоги реализации Схемы–2020 в долгосрочной перспективе, то к 2020 году она должна обеспечить колоссальный экономический эффект. Валовой региональный продукт республики, по нашим расчетам, вырастет в три раза, рост денежных доходов населения – в четыре раза. Будет решен ряд острых социальных проблем, которые сегодня, к сожалению, еще имеются в республике. Хотел бы отметить, что реализация Схемы приведет и к экономическому росту сопряженных с Республикой Саха (Якутия) субъектов Дальневосточного и Сибирского федеральных округов. Функционально-инвестиционные проекты, осуществляемые сегодня в Якутии, увязаны с крупными проектами экономического развития Красноярского, Хабаровского и Приморского краев, Иркутской и Амурской областей. Это, в конечном итоге, может дать положительный межрегиональный социально-экономический эффект, повысить инвестиционную привлекательность и улучшить предпринимательский «климат» на Дальнем Востоке, создать необходимые условия для обратного притока населения в эти районы страны. Будет обеспечен эффект и в общенациональном объеме. Он выразится в наращивании экспортных возможностей России, развитии топливно-энергетического комплекса, повышении энергетической безопасности страны.

В заключение хотел бы пожелать участникам заседания Клуба командиров авиапроизводства и Международной ассоциации руководителей авиапредприятий плодотворной и конструктивной работы, совместить ее с хорошим отдыхом на Якутской земле и заверить, что правительство и народ республики всегда рады гостям. Мы будем рады видеть вас и в будущем. Спасибо.



НЕРАДЬКО АЛЕКСАНДР ВАСИЛЬЕВИЧ **Руководитель Федерального агентства воздушного транспорта Министерства транспорта РФ**

Уважаемый Егор Афанасьевич, уважаемый Николай Николаевич, уважаемые участники заседания Клуба командиров авиапроизводства России, от имени Федерального агентства воздушного транспорта разрешите приветствовать вас и передать слова приветствия от Министра транспорта Российской Федерации Игоря Евгеньевича Левитина. Он передает вам пожелания успешной работы и эффективного поиска путей развития региональной авиации в России.

О некоторых итогах и тенденциях развития отечественной гражданской авиации.

В последний год отмечается существенный рост объемов перевозок по России (от 25% до 30%) в различных сегментах авиаперевозок (и пассажирских, и грузовых). К сожалению, это пока относится к магистральным авиаперевозкам, и нельзя сказать, что региональная авиация у нас развивается такими же темпами. Для этого есть свои причины и свои трудности.

Что делается для преодоления этих трудностей, прежде всего – для развития региональной авиации?

Инфраструктура. Первое: Правительством Российской Федерации принято принципиальное решение о поддержке аэропортов регионального значения путем создания федеральных казенных предприятий (ФКП). Первое такое предприятие – «Аэропорты Севера» – объединило уже 23 аэропорта Якутского региона. Это был пилотный проект и он зарекомендовал себя весьма неплохо. Объемы бюджетного финансирования предприятия приблизились к 800 млн. рублей в год. Что это означает? Пример: в 2000 году весь бюджет, направленный на поддержание в эксплуатационном состоянии и развитие всех аэропортов России (тогда их было 424), составлял 890 млн. рублей. Сейчас почти такая же сумма выделяется на 23 аэропорта республики. Это дало возможность сохранить и развивать аэропорты Якутии. Следующим шагом было принятие Президентом и Правительством России решений о создании других ФКП: «Аэропорты Чукотки», «Аэропорты Камчатки». Рассматриваются вопросы создания ФКП «Аэропорты Приамурья» (как отдельного предприятия, либо в составе другого ФКП) и «Аэропорты Северо-Европейской части и северного Урала». Меры господдержки помогут сохранить инфраструктуру региональных аэропортов, прежде всего, в труднодоступных районах, где авиация является единственным видом транспорта. Не буду останавливаться на объемах финансирования федеральных аэропортов и аэропортов федерального значения, на международных аэропортах, которые также вовлечены в сеть развития региональных перевозок. Эта тема известна авиационной общественности.

Инфраструктура управления воздушным движением (УВД). Что можно сделать для развития региональной авиации, для упрощения полетов? Мы давно обсуждали эту тему и недавно продемонстрировали Председателю Правительства РФ новые технологии связи, навигации, наблюдения, которые примерно в 10 раз дешевле традиционного радиолокационного наблюдения. Они могут в случае энергичных мер привести к существенному снижению стоимости инфраструктуры УВД, повышению качества обслуживания воздушного движения, повышению безопасности полетов (прежде всего, это касается автоматического зависимого наблюдения). Российской промышленностью разработано все необходимое оборудование для оснащения аппаратурой автоматического зависимого наблюдения практически всей территории страны. Для этого требуется развернуть около 800 станций автоматического зависимого наблюдения. Общая стоимость этого проекта – около 10 млрд. рублей, что, конечно же, на порядок дешевле традиционной системы радиолокационного наблюдения на всей территории страны.

Локальные контрольно-корректирующие станции, предназначенные для точного захода на посадку с использованием спутниковой навигации, тоже на порядок дешевле традиционных радиотехнических систем захода на посадку. Оборудование имеется. Вместо дорогостоящего строительства фундаментов под курсоглиссадные системы – всего один шкаф с аппаратурой стоимостью 10 млн. рублей с одной антенной, который обеспечивает точный заход на посадку и не на одну, а на любое количество ВПП. Таким образом, эти затраты не идут ни в какое сравнение с затратами на поддержание существующих систем точного захода на посадку. Замену ныне действующего оборудования на новейшее можно произвести в относительно короткие сроки, но для этого требуется синхронизировать действия Росавиации с действиями авиакомпаний по соответствующему оснащению воздушных судов. Полагаем, что это возможно сделать совместными усилиями. Поддержка со стороны государства и, конечно, инициативные шаги со стороны авиакомпаний должны дать нужный результат с наименьшими затратами.

Сертификационные требования. Как вы знаете, система сертификации в гражданской авиации прекратила свое существование. На смену ей пока ничего не пришло. Образовалось «белое пятно» в законодательстве, которое заполняется фрагментарно. Предпринимаются попытки заполнить его системами добровольной сертификации. То, что система добровольной сертификации менее затратна, чем система обязательной сертификации – вопрос не очевидный. То, что эта система обеспечивает большую степень безопасности полетов – тоже не очевидно. Уже есть поручение Правительства РФ о выводе сертификации в области гражданской авиации из сферы действия закона



«О техническом регулировании». Позиция правового Департамента Минтранса России заключается в том, что данный закон не может распространяться на вопросы, связанные с сертификацией юридических лиц. Но Росавиация ставит сейчас вопрос иначе. Вопрос не только в том, какая должна быть система сертификации. Она, в первую очередь, должна обеспечивать безопасность полетов. А во-вторых, она должна стать более комфортной, более удобной и эффективной для пользователей воздушного пространства, для авиакомпаний, для аэропортов и менее затратной. Поэтому мы готовим сейчас предложения, согласно которым заявитель, который предъявляет на сертификацию свою продукцию или услуги, не должен вступать в прямые финансовые отношения с сертификационным центром. Именно из этого сейчас проистекают все недостатки, о которых громко, и за углом говорят все те, кому приходится проходить сертификацию. Мы хотели бы разработать принципы государственного заказа на сертификацию. Центры сертификации, по нашему мнению, не должны расти, как грибы. От этого и качество сертификации страдает, и произрастают многочисленные злоупотребления в данной области, о чем в последнее время все чаще говорят органы Генеральной прокуратуры. Не секрет, что сертификация стала для отдельных лиц просто средством для извлечения выгоды, но никак не инструментом обеспечения безопасности полетов. Мы планируем провести коллегию Федерального агентства воздушного транспорта по вопросу совершенствования системы сертификации в гражданской авиации и очень рассчитываем на конструктивные предложения со стороны авиационной общественности, со стороны общественных организаций, со стороны руководителей авиапредприятий. Вы ведь на себе, не понаслышке знаете все причуды существующей системы сертификации.

Сертификационные требования, по нашему мнению, в настоящее время должны быть оперативно унифицированы по категориям, чтобы нам не предъявлять повышенные сертификационные требования к аэропортам регионального значения. В последнее время мы сделали большие шаги по оснащению аэропортов. Например, ФКП «Аэропорты Севера» оснащены современным оборудованием для обеспечения авиационной безопасности. Согласитесь, в аэропортах с пассажиропотоком один – два рейса в сутки, удивительно было бы видеть современные интроскопы стоимостью в миллион долларов. Представляется, что в таких аэропортах для обеспечения авиационной безопасности можно было бы обойтись более упрощенными сертификационными требованиями, применением менее дорогостоящих ручных металлоискателей и другого подобного оборудования. Надлежит унифицировать требования и к другим элементам системы авиационной безопасности: объездным дорогам, ограждению в аэропортах регионального значения, к посадочным площадкам, вертодромам и т.д. А то у нас есть такие горячие головы, которые предлагают на всех вертодромах построить объездные дороги и сделать ограждения... Весьма затратно, конечно. Поэтому хотелось бы получить ваши предложения по данному вопросу. И я вас уверяю, что эти предложения будут учтены в соответствующих нормативно-правовых актах, станут требованиями прямого действия.

Подготовка персонала. Егор Афанасьевич уже затронул практически все аспекты этой темы при освещении проблем развития региональных авиационных перевозок. И это понятно, ведь региональные перевозки – это боль того региона, который любезно предоставил нам площадку для сегодняшней встречи.

Что делается в данном направлении в последнее время? В прошлом году закуплено большое количество новых воздушных судов иностранного производства для учебных целей. К сожалению, наша авиационная промышленность учебный самолет не производит. Попытка внедрения в летных училищах Як-18 36-ой серии дала неоднозначные результаты из-за большого количества отказов и неисправностей, отказов двигателей в полете. Поэтому мы приняли решение в этом году продолжить закупки иностранной авиационной техники для летных училищ. Это, прежде всего, самолеты типа Diamond, которые уже эксплуатируются в Ульяновском училище, и самолеты Cessna, которые эксплуатируются в Санкт-Петербургском университете ГА. Приобретаем современные тренажеры, с выпуском которых, к сожалению, наш авиапром тоже отстает. Для новых самолетов Ан-140 и Ан-148 тренажеров нет. К началу эксплуатации самолета Sukhoi Superjet 100 предполагалось выпустить подвижный тренажер, но, скорее всего, его не будет... Вот и получается, что все особенности начала эксплуатации новой авиационной техники автоматически перекладываются на плечи летного состава, который остается последним рубежом, компенсирующим все неисправности и «детские болезни» новой авиационной техники. Ситуация в настоящее время такова: наши требования в этом плане к авиапрому выставлены. Мы требуем, чтобы в самое ближайшее время подвижные тренажеры для самолетов Ан-148 и Sukhoi Superjet 100 были нам поставлены.

Отсутствие новой авиационной техники – в настоящее время самое большое препятствие для развития региональных перевозок. Из современных самолетов реально есть только самолет Ан-140. Приятно наблюдать за активными действиями Правительства Республики Саха (Якутия). Многие наши авиакомпании до сих пор сравнивают летно-технические характеристики ВС, технико-экономические характеристики, показатели топливной эффективности, но не делают никаких практических шагов для приобретения новой авиационной техники. А руководство Республики Саха (Якутия) вместе с руководством авиакомпании «Якутия» пошли другим путем. И вместо долгих рассуждений о том, что выгоднее и что лучше, авиаторы сделали реальные, практические шаги – выбрали Ан-140-й и начали его эксплуатировать. Отрадно отметить, что после летно-технической конференции по обобщению опыта эксплуатации самолета Ан-140 четвертый самолет этого типа



появился в парке авиакомпании «Якутия». Несмотря на все трудности начального периода эксплуатации этих самолетов, все-таки, вы – молодцы, что выбрали именно его. С вхождением Самарского завода «Авиакор» в состав ОАК появилась большая уверенность в том, что этот самолет – пока единственный для региональной авиации – будет производиться серийно. Хотел бы еще обратить внимание на то, что авиакомпания «Якутия» эксплуатирует региональный Ан-140 наряду с эксплуатацией дальнемагистральных самолетов иностранного производства. Вот это совмещение развития и региональных перевозок, и дальнемагистральных, конечно же, будет стимулировать дальнейшее развитие авиационной деятельности на всей огромной территории республики и в будущем.

Еще несколько слов об эксплуатации авиатехники. Вы все знаете, что мы до сих пор продолжаем пользоваться «Временным положением об организации и проведении работ по установлению ресурсов и сроков службы гражданской авиационной техники» и Приказом № 47 от 19 февраля 1998 г. В свое время (после трагедии 1997 года – разрушения в воздухе самолета Ан-26 в результате коррозии фюзеляжа) оба этих документа сыграли важную роль. Однако с тех пор прошло достаточно много времени. Продление ресурсов превратилось, по мнению многих специалистов, в такой же инструмент извлечения выгоды, как и сертификация. Поэтому Росавиация намерена прекратить действие названных документов. В этих целях подготовлены обращения Министра транспорта РФ к Министру промышленности и торговли РФ и к Министру промышленности Украины. В чем его суть? Мы считаем, что данные документы устарели, и их необходимо изменить. К реализации ныне действующего Положения привлечено большое количество организаций, являющихся получателями значительных финансовых средств, которые служат источником существования псевдонаучных центров и не идут ни на развитие авиапрома, ни на развитие гражданской авиации. Основная тяжесть ответственности за продление ресурсов и обеспечение безопасности полетов в соответствии с Воздушным кодексом все равно лежит на авиакомпаниях. Поэтому хотелось бы изменить эту ситуацию и обратиться к МАРАП и АЭВТ за предложениями по этому поводу. Авиационной техники прошлого поколения становится все меньше и значимость продления ресурсов этой, и физически, и морально устаревшей техники тоже уменьшается. Отказ от продления ее ресурсов не окажет на дальнейшее развитие авиаперевозок существенного влияния. Мы зачем-то сохраняем эту технику – шумящую, копящую, которую из-за этого не пускают в страны Европы, в другие регионы мира. Конечно, все это не от хорошей жизни, по бедности, но для того, чтобы повысить темпы ввода в эксплуатацию новой авиатехники, нам надо принять это решение! Хотелось бы, чтобы мы приняли это решение взвешенно, определили сроки ввода его в действие, посоветовавшись с авиационной общественностью.

Уважаемые коллеги, уважаемые товарищи, конечно, вопрос развития региональных перевозок – это вопрос взаимодействия не только авиапредприятий между собой, но и их взаимодействия с органами местной власти, с субъектами федерации. Отрадно наблюдать, что степень такого взаимодействия и степень доверия в Республике Саха (Якутия) очень высоки! Мы наблюдаем подобное и в ряде других регионов России. Руководители Приамурья, Камчатки, Магаданской области, Свердловской области и ряда других регионов готовы активно выделять средства из своего бюджета для развития региональных авиаперевозок. Они ждут от нас, авиаторов, эффективных предложений. Все необходимые возможности для этого существуют. Хотелось бы, чтобы мы здесь, на Клубе, выработали конкретные предложения, которые могли бы затем вместе с руководителями субъектов РФ воплотить в жизнь и доложить руководству страны, что мы занимаемся не только самыми эффективными, самыми доходными перевозками из Москвы в страны Западной Европы и дальнего зарубежья, но и беспокоимся о доступности авиатранспорта для нашего населения. Желаю успешной работы нашему заседанию. Спасибо.





ИВАНОВСКИЙ НИКОЛАЙ НИКОЛАЕВИЧ

Президент, Председатель Совета МАРАП, генеральный директор ООО «Авиапредприятие «Северсталь»



Уважаемые коллеги, на этом мы завершаем первую часть заседания Клуба. После перерыва мы непосредственно приступаем к «круглому столу». А сейчас позвольте от имени Клуба командиров авиапроизводства России поблагодарить Президента Республики Саха (Якутия) Борисова Егора Афанасьевича за то, что нам предоставлена возможность здесь поработать и за то, что он нашел время поделиться с нами опытом республики, который мы возьмем на вооружение в своей деятельности. Разрешите поблагодарить Нерадько Александра Васильевича, который сегодня весь день будет работать вместе с нами, за содержательное выступление.

КЛИМ ОЛЕГ ОЛЕГОВИЧ

Заместитель Руководителя Федерального агентства воздушного транспорта Министерства транспорта РФ



Хочу начать с фразы, которую сказал Джимми Картер, когда подписывал закон о дерегулировании авиации в Соединенных штатах Америки: «Транспорт – это стратегическая отрасль, становой хребет экономики, от эффективной работы которого зависит выживание страны». Действительно, авиация, особенно для такой огромной страны, как Российская Федерация, играет огромную роль, потому что соединяет наши необъятные просторы в единое целое.

В целом по России авиаперевозки внутри регионов осуществляют 31 авиапредприятие. Причем наибольший удельный вес – это более 82% – приходится на 15 авиакомпаний. Наиболее крупными авиаперевозчиками в этом сегменте авиационного рынка являются авиакомпании «ЮТэйр» (19% всего рынка), авиакомпания «Ямал» и, безусловно, авиакомпания «Якутия». При этом хотелось бы отметить, что за последние 5-6 лет порядка десяти авиаперевозчиков, ранее работавших в данном сегменте рынка, прекратили свое существование либо в связи с банкротством, либо из-за полного отказа от выполнения рейсов на местных авиалиниях и перехода на дальнемагистральные полеты. Кризис 2008 года наиболее больно ударил именно по данному сегменту рынка, и в 2009 году падение объемов перевозок на местных авиалиниях превысило 20%. Причины были всем очевидны: резкое удорожание топлива, резкое снижение платежеспособности населения и т.п. Это происходило на фоне возникшей в течение последних 10 лет негативной тенденции – резкого сокращения числа аэропортов, на которых базировалась малая авиация. При этом необходимо подчеркнуть, что к регионам, где малая авиация является единственным средством сообщения и обеспечения транспортной доступности, относится более 60% нашей территории. При этом 28 000 населенных пунктов нашей страны не имеют доступа к наземным видам транспорта. На этой территории проживает более 15 млн. человек. С отказом от какого-либо государственного регулирования на внутрироссийском рынке авиаперевозок произошли кардинальные изменения. Большинство авиаперевозчиков сосредоточили свои усилия на наиболее прибыльных направлениях, т.е. на дальнемагистральных перевозках. Основные перевозки сконцентрировались, по существу, вокруг двух пунктов – Москвы и Санкт-Петербурга. А внутрирегиональные линии, к сожалению, постепенно пришли в упадок. Такая тенденция противоречит практике других государств, сопоставимых по размерам с территорией России.





Приведу в качестве примера маршрутную сеть внутрирегиональных перевозок только одной компании, которая занимает четвертое место в рейтинге. В ее парке самолеты, которые, могли бы успешно конкурировать с западными аналогами на местных и внутрирегиональных авиалиниях. Однако, эти самолеты, к сожалению, очень быстро устаревают. С целью восстановления региональной авиации Федеральным агентством воздушного транспорта в 2009 году совместно с подведомственными институтами проводилась определенная работа, составлялись предварительные расчеты финансовых вложений, необходимых для восстановления региональной авиации. Кроме того совместно с ГосНИИ ГА разработан проект закона, в соответствии с которым будут составлены реестр социально-значимых маршрутов и правила возмещения российским авиакомпаниям части затрат на выполнения авиационных перевозок по социально значимым авиационным маршрутам. Согласно этой же концепции определены четыре основных направления, которые необходимо реализовывать для развития внутрирегиональной и местной авиации.

Первое – современное состояние парка региональных воздушных судов ВС. Как уже было сказано, увы, этот парк резко сокращается. Второе – состояние аэропортов. Третье – состояние подготовки летного и технического состава. Четвертое – наличие источников и механизм дотирования региональных перевозок из местных и федерального бюджетов.

В настоящее время более 40% ВС, которые работают внутри регионов, уже никогда, к сожалению, не поднимутся в воздух. По большому счету, можно провести какие-то технические регламентные работы, и они смогут подняться в воздух, однако, восстановление данных воздушных судов просто нерентабельно. «Чемпионом» среди припаркованных самолетов является, конечно, Ан-2. Хотя, справедливости ради, необходимо отметить, что наибольшая потребность на МВЛ существует именно в самолетах подобного типа – до 20 кресел. Пока равноценной замены данному типу, увы, нет. Авиационная промышленность России пока смогла предложить лишь один тип воздушного судна – Ан-140, об успешной эксплуатации которого в авиакомпании «Якутия» уже говорилось. Но количество данных самолетов слишком мало – 4 самолета, крайне недостаточно для данного сегмента рынка. Более крупные воздушные суда – до 80 кресел – тоже могут использоваться и эксплуатируются на внутрирегиональных линиях. Из отечественных – это до сих пор самолеты Ту-134. Есть еще незначительная часть иностранных ВС. И все.

Особое место в возрождении и развитии региональной авиации занимает опорная сеть аэродромов. Как уже отметил руководитель Росавиации, сейчас Минтранс идет по пути создания ФКП. Данное направление, по нашему мнению, наиболее эффективно. Это видно на примере успешной работы ФКП «Аэропорты Севера. Именно здесь, в Якутии, наиболее высокими темпами возрождается местная и региональная авиация.

Согласно данной концепции, предполагается создание так называемой трехуровневой системы аэропортов: аэропорты федерального значения, аэропорты регионального значения и местные аэропорты. Именно хабовая система аэропортов позволяет наиболее оптимально концентрировать и перераспределять пассажиропотоки. Именно в данные аэропорты (хабы) подвозятся пассажиры из малых городов, и уже здесь (в хабе) идет формирование дальнемагистральных пассажиропотоков.

Базовым механизмом финансирования и поддержки региональных и местных воздушных перевозок, а также аэропортовой деятельности является субсидирование авиакомпаний, осуществляющих эти перевозки, и аэропортов из соответствующих бюджетов Российской Федерации, а также организация ФКП (о чем уже было сказано выше).

Следует отметить, что на протяжении двух лет (2009–2010 годы) действует государственная программа по обеспечению транспортной доступности для пассажиров из регионов Дальнего Востока в Центрально-Европейскую часть Российской Федерации. Необходимо подчеркнуть, что постановление Правительства РФ № 231, вступившее в силу в 2009 г., положительно сказалось на транспортной доступности граждан. Увеличился пассажиропоток из дальневосточных регионов в центральную часть страны. По итогам работы в 2009 году данной услугой воспользовалось более 160 тыс. человек, было освоено около 1 млрд. 300 млн. рублей. В 2010 году сеть маршрутов была расширена, и выделено 2,5 млрд. рублей. В настоящий момент данной услугой уже воспользовалось более 220 тыс. человек, освоены уже 1 млрд. 200 млн. рублей бюджетных средств. Хотелось бы особо отметить деятельность авиакомпании «Якутия» по реализации этой программы в рамках нового Постановления (№ 1095). По нашим данным, «Якутия» выходит на первое место в России. Убежден, что это объясняется заботой руководства республики о развитии местных авиаперевозок, т.к. именно эти перевозки стимулируют увеличение пассажиропотока по дальнемагистральным направлениям. Согласно распоряжению руководителя Росавиации мы каждые две недели проводим в агентстве совещания со всеми авиакомпаниями (их в настоящее время 11), задействованными в исполнении Постановления № 1095. В ходе этих совещаний вырабатываются общие решения и идет перераспределение бюджетных ассигнований между авиакомпаниями. Сегодня можно с уверенностью сказать, что на следующем совещании, произойдет очередное перераспределение средств в пользу авиакомпании «Якутия», поскольку процент освоения ею бюджетных ассигнований (с учетом дополнительных 70 млн. рублей, выделенных на предварительных совещаниях) уже сейчас составляет более 95%. Это – отличный показатель работы авиакомпании не только на дальнемагистральных направлениях, но и на внутрирегиональных воздушных линиях.



Проблема подготовки кадров, о которой говорил и Президент Республики, и руководитель Росавиации. Если вспомнить классическую схему подготовки авиационных кадров, существовавшую в СССР, то она выглядела следующим образом: после летного училища выпускники направлялись именно в регионы, где они и становились настоящими пилотами. В настоящее время сложилась парадоксальная ситуация: при острой нехватке пилотов авиакомпании не заинтересованы в выпускниках училищ, потому что им приходится переучивать выпускников для полетов на современной технике. Плавного становления специалиста, как пилота, увы, не происходит.

Коротко о маршрутной сети внутрирегиональных перевозок в Сибирском и Дальневосточных округах. Эту огромную территорию можно разделить на пять значимых регионов, в которых необходимо формировать так называемые узловые аэропорты, куда будут из регионов подвозиться пассажиры. И уже здесь (в узловых аэропортах) будет происходить разбивка маршрутной сети по регионам. За верхнюю точку отсчета взяты наиболее значимые линии, по которым в год перевозится 20 тыс. человек в год. За нижнюю – маршрутные линии с минимальным пассажиропотоком, которые в ближайшее время могут прийти в полный упадок по уже названным ранее причинам.

Возьмем, к примеру, Красноярский край. Маршрутная сеть в нем является наиболее развитой, здесь более высокие пассажиропотоки. Аналогичная картина наблюдается в Республике Саха (Якутия), что связано, как я уже отмечал, с активной работой руководства республики по поддержанию и развитию региональной маршрутной сети. И пусть это развитие происходит не так быстро, как хотелось бы, но, тем не менее, оно идет весьма и весьма успешно. Более тяжелое положение – в Чукотском округе и на Камчатке. Здесь нет ни одного маршрута, где бы перевозилось более 20 тыс. пассажиров в год.

Заканчивая свое выступление, хотел бы отметить, уважаемые коллеги, что федеральный бюджет в настоящее время не сможет полностью компенсировать все затраты субъектов на развитие региональной авиации. Поэтому решать проблему развития региональной авиации следует комплексно, силами местных и федерального бюджетов, а также искать и находить варианты, возможности для привлечения средств частных инвесторов. Спасибо за внимание.

ИВАНОВСКИЙ Н.Н.

Коллеги, за последние два года проблема региональных перевозок неоднократно поднималась директорским корпусом России на различных конференциях, совещаниях. Тем не менее, мы вынуждены констатировать, что местные и региональные перевозки в настоящее время убыточны.

В чем причины? Первое – высокая стоимость перевозки, которая обусловлена многими факторами, в том числе и отсутствием современной авиационной техники. Второе – низкая платежеспособность населения, т.е. фактор, который мы должны обязательно учитывать. Третий фактор, который сильно тормозит развитие в стране региональных и местных перевозок (о чем уже говорил сегодня Александр Васильевич), – несовершенство нормативной базы, регулирующей деятельность гражданской авиации, и порядок сертификации в ГА. Действующая система практически душит региональную и местную авиацию и все усилия, направленные на ее поддержку и развитие. Следующий фактор – отсутствие авиатехники для региональных и местных перевозок. Ситуация такова, что эксплуатация старых воздушных судов (Як-40 и Ан-2) завершится в ближайшие 5 лет, а заменить их, к сожалению, кроме самолета Ан-140, нечем, да и его производят по по одному в год. Вы понимаете, у нас самолетов нет! И в федеральной целевой программе «Развитие транспортной системы России (2010–2015 годы)» средства на развитие местных и региональных перевозок не заложены!

Что, на наш взгляд, нужно сделать? В первую очередь, скорректировать подход к развитию авиаперевозок на федеральном уровне, в федеральных округах. Местные перевозки необходимо развивать снизу, как это делает Республика Саха (Якутия): область – край – республика – федеральный округ. Далее, необходимо на местах оценить состояние местных и региональных аэропортов, которые не вошли в опорную сеть аэродромов Российской Федерации, и объем средств, необходимых для их восстановления, найти источники финансирования. Надо, во-первых, четко понимать, что есть только два вида источников – дотационные (местный, областной, краевой, республиканский и федеральный бюджет) и коммерческие, изыскивать которые сегодня крайне сложно, но они имеют место быть и будут развиваться. Опирается надо и на те, и на другие источники. Например, можно организовать авиаперевозки внутри региона на основе коммерческой эксплуатации определенных маршрутов, на которых цена билета может быть выше. И, во-вторых, решать проблему сохранения и развития перевозок путем финансовой поддержки субъектов хозяйственной деятельности, что уже практикуется в настоящее время.

Сегодня абсолютно ясно, что без создания благоприятных условий для функционирования и развития местных и региональных авиакомпаний и аэропортов, не вошедших в опорную сеть аэропортов РФ, существование данных перевозок и, тем более, их развитие практически невозможно. Мы подготовили предложения, что необходимо сделать в кратчайшее время (они представлены на слайдах). Наконец, в-третьих, поддерживаю намерения Александра Васильевича по совершенствованию системы сертификации, которая, как уже отмечалось, является серьезным препятствием для ведения авиабизнеса.



Первое. Комплекс мер по воздушным судам. На сегодня у нас есть только Ан-140. В зале присутствуют представители производителя Ан-140. Думаю, они возьмут слово и расскажут нам о своих планах и перспективах.

Возможно, следующим шагом станет использование иностранных ВС на местных линиях, но это – не панацея. По зарубежным самолетам. Какие из них могут использоваться для региональных перевозок? Из турбовинтовых – ATR42 или Dash 8-ые (они сейчас называются Ju200, Ju300) – аналоги Ан-24; реактивные Embraer ERJ145 и Bombardier CRJ200, которые уже практически начали летать в России. Однако ситуация такова. При эксплуатации этих судов на коммерческой основе при налете примерно 220–230 часов (чего на местных и региональных перевозках достигнуть достаточно сложно, т.к. это, в основном, дневные перевозки) и в аэропортах, где стоят системы посадки, их окупаемость составит от 7 до 15 лет. Вот и получается: чего бы мы ни хотели, но как только называешь потенциальному инвестору эти цифры, у него практически сразу теряется весь интерес к этим проектам.

Приведу реальный пример. В Северо-Западном федеральном округе есть аэропорт Костомукша с прекрасной полосой, она сохранилась в отличном состоянии. Сюда летал в советское время Ан-28. Город с населением порядка 30 тыс. человек. Стояла задача восстановить аэропорт. Проект рассчитывали завершить за год, но в итоге его реализация затянулась на три года. Потратили огромное количество денег. Но при этом взлетную полосу не реконструировали, зато строили забор, покупали оборудование, оснащение и т.д. Теперь – по штату аэропорта. Нужно летать с регулярностью 3-5 раз в неделю, отправка пассажиров – до 100 человек в неделю (грубо – 45-75 человек). Штат по тем сертификационным требованиям, которые сегодня действуют у нас в отрасли – 50(!) человек. Фактически сейчас в штате 32 человека. Ну, это же абсурд полнейший! Так у нас никогда не будет местных перевозок. Причем этот город находится там, куда и так ни один террорист не пройдет: он на границе с Финляндией, и там всего одна дорога. Поэтому очень важно создать условия для инвестора! Будет инвестором государство или будет инвестором предприятие народного хозяйства либо частный предприниматель, но необходимо, чтобы для него это было привлекательно! Это – основная задача!

Второе. Сделать более гибкой тарифную политику и использовать ее как инструмент для решения проблем региональной авиации. Вот, например, какая интересная вещь получается с оплатой услуг за метеообеспечение полетов на местных линиях. Летит самолет Як-18 (условно) – метеообеспечение стоит 5 тыс. рублей. Летит Як-40 (тоже условно) – стоимость этих услуг та же самая, 5 тыс. рублей. Вопрос, наверное, следует решать на федеральном уровне, поскольку средства на финансирование службы метеообеспечения должны выделяться из федерального бюджета. Как бы там ни было, но тарифная политика в отношении местной и региональной авиации должна быть дифференцированной. Она должна предусматривать возможность либо снижения ставок в зависимости от эксплуатируемых типов ВС и количества перевозимых ими пассажиров (например, в два раза для ВС типа Ан-2, который перевозит 9 пассажиров), либо установления минимальной платы в пределах 10–20%.

Третье. Решить, наконец, проблему ценообразования на авиатопливо. Эту тему неоднократно поднимали практически все директора. Обсуждали ее на заседаниях Клуба. Выступали с докладами на конференциях (в частности, Роберт Рафаилович выступал на конференции по ГСМ), выступали от имени МАРАП в Государственной Думе... Сегодня достаточно ясно, сколько, например, авиакеросина необходимо России для обеспечения перевозок, и так же понятно, что нынешняя цена его очень завышена. Думаю, с помощью федеральных органов власти надо попытаться решить этот вопрос для местных и региональных перевозок.

Четвертое. Проблема, с которой мы постоянно сталкиваемся на местах – несовершенство и нестабильность нашего законодательства. В Налоговый, Лесной, Земельный, Гражданский кодексы постоянно вносятся поправки. Все эти кодексы влияют на экономическое состояние аэропортов в особенности – Лесной кодекс. Нам и так приходится тратить значительные средства на лесоохранные мероприятия. А тут еще проблема с очисткой территории в зоне взлета-посадки... Деревья растут со скоростью до одного метра в год, и очистку зоны приходится проводить регулярно. Но срубить дерево ты не можешь! Либо плати штраф, либо плати огромные деньги и бери поручочный билет!.. Поэтому необходимо рассмотреть влияние всех этих поправок на гражданскую авиацию в целом и региональную – в частности, в том числе и их влияние на аэропорты.

Справедливости ради следует сказать, что многое можно сделать и на региональном уровне. Здесь тоже есть значительные резервы для решения проблем региональной авиации. Многие регионы уже пошли по пути снижения налогового бремени на авиапредприятия. В частности, у нас, в Северо-Западном федеральном округе. В Вологодской области, например, вся авиация освобождена от налога на имущество. Мы не платим налог ни на воздушные суда (по законодательству РФ – объект недвижимости), ни на аэропортовое оборудование. Это – тоже достаточно существенный фактор, влияющий на развитие региональной авиации, в особенности, если учесть, что цена одного самолета – 10 млн. долларов, налог на имущество – 2,2%, а сейчас идет смена парка ВС.

Следующее. Создание стимула для развития авиации общего назначения (АОН). С ноября 2010 года вступают в силу поправки в Федеральные правила использования воздушного пространства РФ, устанавливается уведомительный порядок полета. Но этот вопрос, опять же, связан с сертификацией.



В новом порядке ИВП – огромный потенциал для развития местных аэропортов. Он пока не оценен по достоинству, но потребность в АОН в России есть и будет(!) при стоимости самолетов малой авиации, сопоставимой с джипами. Мы у себя в федеральном округе оценили перспективы. Даже у меня на аэродроме есть клуб пилотов-любителей. Люди готовы за 100 тыс. долларов покупать эти самолеты. Одна проблема – куда летать? Нужны аэропорты, нужны посадочные площадки, и они должны быть недорогими. В субъектах РФ земли много. Районные и даже городские власти, как только речь об этом заходит, везде, наверное, реагируют по-разному. Но в нашем регионе, как и в Республике Саха (Якутия), власти идут навстречу: «... берите ребята землю, вот, пожалуйста!...».

Приведу пример. Мы выкупили землю для аэродрома «Череповец». При наличии политической воли у нашей администрации выкуп земли обошелся нам в 1 млн. 200 тыс. рублей за 123 га! Именно столько я заплатил. Ну, это же копейки для регионального аэропорта, если учесть, что у него полоса 2,5 км! Здесь же можно и для АОН выделить площадку 100 метров шириной и 700 длиной. Согласитесь, это недорого!

Коллеги, перед тем, как мы перейдем к дискуссии попытаюсь акцентировать ваше внимание на кратком резюме выступления. На наш взгляд, сегодня абсолютно необходимы скоординированные действия всех органов государственной власти на решении проблем региональной авиации. Это касается, в первую очередь, Минтранса России, Росавиации и региональных управлений, а также областных, краевых Комитетов по транспорту, Министерств транспорта республик, частного бизнеса. Мы убедительно просим руководство авиационной власти инициировать консолидацию госорганов на целевом развитии местных и региональных перевозок, снятии всех искусственных барьеров – сертификационных, налоговых, антимонопольных, на основе разумной достаточности в обеспечении безопасности полетов. Наверное, это – единственный и верный путь достижения успеха в деле обеспечения доступности авиационных транспортных услуг, определяющих качество жизни населения и уровень развития экономики. Спасибо.

РУППЕЛЬ КАРЛ КАРЛОВИЧ
директор Департамента Счетной Палаты РФ,
доктор экономических наук



Добрый день, уважаемые коллеги. Хотел бы несколько дополнить выступление Николая Николаевича.

Может, не все вы, в силу своей занятости, услышали заявление Минфина о том, что мы со следующего года целенаправленно переходим к программе целевого бюджетирования. Это значит, что будут расширены права главных распорядителей бюджетных средств, у них будет больше возможностей этими средствами распоряжаться. Финансирование будет идти только по программам. Но в тоже время возрастает их ответственность за достигнутые результаты или соблюдение критериев, установленных программой.

Мы сейчас обсуждаем очень важную тему – развитие региональных перевозок. Федеральная власть проводит в настоящее время политику, направленную на то, чтобы больше вопросов, связанных с развитием регионов, передать в субъекты РФ. И если будут отсутствовать программы по развитию региональной авиации, то мы не попадаем в бюджет следующего года. А если учесть, что приняты поправки в Бюджетный кодекс, которые позволяют внести в Государственную Думу проект бюджета на предстоящий год не до 1 августа, как было раньше, а до 1 октября текущего года, то процесс принятия бюджета на новый год будет очень сжатый, и времени на осознание и понимание того, учтены там вопросы авиации или нет, практически не остается. Поэтому, думаю, что сейчас все руководители предприятий должны включить свои предприятия в краевые, областные, республиканские программы по развитию регионов и добиваться того, чтобы в них были учтены программы развития региональной авиации.

Мне представляется, что в той части, которая зависит от федеральной авиационной власти, Росавиация это делает. И все же, учитывая, что государственное субсидирование дальнемагистральных авиaperезвозок из районов Дальнего Востока, Крайнего Севера увеличивается из года в год, я бы хотел обратиться к Росавиации с предложением добиваться субсидирования социально значимых региональных перевозок. Это позволит значительно улучшить положение региональной авиации, увеличить пассажиропоток, и даст нашим пассажирам возможность воспользоваться услугами гражданской авиации.

Еще раз обращаю, коллеги, ваше внимание на то, что обязательно нужно добиваться того, чтобы в программах развития регионов были отражены вопросы развития региональной авиации. Спасибо.



СУЛЕЙМАНОВ РОБЕРТ РАФАИЛОВИЧ

вице-президент, генеральный директор МАРАП, председатель Совета СРО АБ

Дорогие коллеги, я бы хотел напомнить, что почти за четверть века работы нашего Клуба мы привыкли к тому, что одной из главных целей, ради которой мы собираемся, это – обмен опытом. В этой связи хотелось бы отметить, находясь на гостеприимной Якутской земле, что мы имеем уникальную возможность понять некоторые механизмы, которые, по мнению наших ученых, нигде более в России не применяются. Я имею в виду комплексный подход к бюджетированию местных и внутрирегиональных перевозок. Хотел бы попросить выступить, очень коротко, Андрея Васильевича. Профессора Фридлянда я бы попросил прокомментировать, поскольку Александр Абрамович занимается исследованием опыта якутских авиаторов.



КОРЯКИН АНДРЕЙ ВАСИЛЬЕВИЧ

генеральный директор ГУП «Авиакомпания «Полярные авиалинии»

Программа субсидирования внутризначимых социальных авиаперевозок была разработана в 2002 году и принята в рамках программы развития авиации республики с 2002 по 2006 годы. На данные цели в 2002 году было выделено из бюджета республики 8,5 млн. рублей. Полученный эффект выразился в снижении авиатарифов и обеспечении перевозки около 6 тысяч пассажиров. В настоящее время размер субсидий увеличен до 105 млн. рублей. Количество перевезенных пассажиров в прошлом году у нас составило 23,5 тысячи человек. Субсидирование касается внутрирайонных линий, а если конкретней – местных воздушных линий. Это – полеты из районного центра на простую деревенскую площадку на самолетах Ан-2, Ан-3 и в некоторых случаях – на вертолетах Ми-8. Получается, что за счет поддержки республиканского бюджета у нас увеличивается приток местного населения в районные аэропорты. Соответственно, это увеличивает и пассажирооборот на межрайонных направлениях, где выполняются полеты на самолетах Ан-24, Ан-26. Эффект, по моему мнению, значительный. Эти перевозки у нас пользуются очень большим спросом и, соответственно, будут дальше развиваться. Размер субсидирования у нас с каждым годом увеличивается, и поэтому мы рассчитываем на увеличение пассажирооборота. Спасибо.



ФРИДЛЯНД АЛЕКСАНДР АБРАМОВИЧ

генеральный директор и научный руководитель НМЦ «Аэропрогресс», профессор МГУ ГА

Уважаемые коллеги, из успешной бизнес-модели деятельности региональных авиакомпаний, на самом деле, мне известны только две. Одна – это классическая модель, которая представлена в наиболее четкой форме в США: есть крупные перевозчики и есть аффилированные, либо связанные с ними на контрактных началах региональные перевозчики. Они взаимодействуют так: региональные подвозят пассажиров в заранее оговоренные центры по согласованному расписанию и получают и финансирование, и поддержку этого крупного регионального перевозчика. Это одна модель. Вторая модель – та, которая родилась в наиболее «продвинутом» виде здесь в Якутии. Потому что «Полярные авиалинии» – это как раз пример региональной компании, где достигнут некий баланс между поддержкой государства, решающего социальные вопросы, и ведением авиационного бизнеса. Здесь государство (имеется в виду республика) – собственник, который решает инвестиционные вопросы, вопросы субсидирования социально значимых перевозок в текущем режиме. Вот, собственно, в чем суть второй успешной модели. Если посмотреть результаты прошлого года, когда в большинстве крупных авиакомпаний, не говоря уже о региональных, перевозки снижались, то в «Полярных авиалиниях», и, кстати сказать, в авиакомпаниях «Якутия» они наоборот росли. Это важный критерий успешности такой политики. Что касается других российских авиакомпаний, которые осуществляют региональные перевозки, то у них таких эффективных схем нет. Как правило, региональные перевозки «подвешены» к другим видам деятельности, являются некой социальной обузой для авиакомпаний, и в силу этого нет развития. Представить себе эффективно работающую чисто региональную компанию трудно. Здесь присутствует представитель такой компании, и остается только удивляться их мужеству: в отсутствие условий для эффективной деятельности они, тем не менее, борются за существование и пытаются выживать. Я не называю наименование этой компании: думаю, они выступят и расскажут, за счет чего им до сих пор это удается.

Основа любого эффективного госрегулирования – это наличие оперативной и прозрачной информации. Известно, что в нашей отрасли информационным обеспечением и вопросами статистики в значительной мере занимается ЗАО «ТКП», и благодаря ей мы много чего знаем о деятельности ГА. Однако та информация, с которой они работают, неполна, в ней отсутствуют финансовые данные о балансах. Мы не можем на основе информации ТКП судить о финансовом состоянии предприятий, хотя это требуется и в рамках норм государственного регулирования, и для управления вообще. В настоящее время в НЦ-19 ГосНИИ ГА сформирована информационно-аналитическая база, которая позволяет решать эти задачи, в ней определенным аналитическим образом обрабатывается информация о финансах авиакомпаний, балансе и т.д. Поскольку база синхронизирована



с новой методикой, которую утвердил Министр транспорта в этом году (оценка финансового состояния перевозчиков), она может оперативно использоваться в целях сертификации. Александр Васильевич сегодня фактически поставил задачу о декоммерциализации некоторых процедур сертификации. Если представить себе использование в рамках сертификации этой информационной базы, то исчезает необходимость в прямых договорных взаимоотношениях и финансовых отношениях с авиакомпаниями. Авиакомпании передают, допустим, в ТКП в такую базу с определенной периодичностью свою отчетность, а какое-то ответственное лицо в Росавиации, назначенное Александром Васильевичем, нажимает кнопку, запрашивает и использует эти данные для принятия решений. Это один результат наличия такой базы. А второй – это возможность аналитического обобщения тенденций и информации о состоянии и операторов, и участников рынка, и самого рынка в целом. Это необходимо и инвесторам, и лицам, принимающим решения (управленческие и регулирующие) на разных уровнях. Так вот, небольшая часть информации, некий небольшой срез, он представлен у вас в раздаточном материале. В ближайшие дни (может быть, даже на следующей неделе) мы найдем возможность довести ее в расширенном варианте и до руководства отрасли, и до участников рынка.

Хотел бы заострить ваше внимание еще на одном аспекте в раздаточной информации. Более 40% перевозчиков находятся в кризисном состоянии. Если же по количеству их считать, это значит – более 60 от существующих 160 эксплуатантов. Из них более половины имеют отношение к региональным перевозкам. Им сложно выживать. Если проанализировать финансовый оборот тех компаний, которые находятся в кризисе, то это примерно четверть финансового оборота всех перевозчиков отрасли. Это – достаточно напряженная ситуация, хотя, учитывая имеющийся в текущем году рост, я надеюсь, что по итогам 2010 года ситуация улучшится. Спасибо за внимание.

ЧЛЕНОВ ВЛАДИМИР МИХАЙЛОВИЧ советник Президента Республики Саха (Якутия)



Уважаемые коллеги, я, очень рад, что сегодня участвую в Клубе командиров авиапроизводства и хотел бы поделиться своими впечатлениями не о работе, которая началась, а вообще о ваших предыдущих заседаниях. Когда я длительное время работал Министром транспорта Республики Саха (Якутия), мне были очень необходимы материалы вашего Клуба для аналитической работы, для выводов. Я находил в них отклики на те острые проблемы, которые формируются в регионах. Суть вопроса такова. Сегодня много говорилось о значении авиации для Республики Саха (Якутия). А нужно просто сказать, что это – ностальгия якутского пассажира. Наши люди в ожидании... ожидания возрождения того, что было. Это хуже чем, когда мечтаешь о будущем, которого ты не знаешь, и оно тебя вот-вот догонит и перегонит...

С Александром Васильевичем мы знакомы много-много лет. Он давал путевку в жизнь самолету Ан-3, ведь именно он подписал документы по этому самолету, будучи еще в той, первой своей руководящей должности. Самолет сертифицирован, мы его приобрели, и он полетел. Сегодня мы об этом самолете не говорим. Вот о самолете Ан-2 сказали... похоронили... закопали в землю, т.к. он отлетал 60 лет. Китайцы будут летать, в Африке будут летать на самолете Ан-2, в Южной Америке будут летать. Будут продолжать летать и строить эти самолеты, а мы о нем даже говорить не стали! А самолет Ан-3 куда делся? Я ровно две недели назад был на Крайнем Севере, летел из Батага в Усть-Куйгу. Дальше самолет Ан-3 шел на перегон, на среднюю Калыму, с ремонта. Вы знаете, я с командиром, ну, просто наслаждался. Он отработал 35 лет на разных типах воздушных судов, был даже командиром Ту-154, и вот он снова вернулся в малую авиацию. Это естественно, ведь под 60 лет человеку. Он говорит: «Я бы сейчас всем рассказал, на пальцах доказал, что самолет Ан-3 нужен (!) Крайнему Северу, особенно в наших условиях». Ясно, с каким двигателем – ТВД-20. Ясно, что с керосином и т.д. Со всеми его «прибамбасами», которые у него еще существуют.

Вот, Александр Васильевич, я еще раз подчеркиваю, в чем роль человека, и нужно к этому вернуться. Недавно у нас прошла большая конференция с участием авиапроизводителей, в том числе, на которой был господин из Австрии. Когда он посмотрел характеристики Ан-3, то сказал: «...я в течение полугода организую его производство и в России, и где угодно...». То, что в Омске сегодня научно-производственное объединение ушло к космонавтам, – ну и флаг им в руки. Пусть они там космосом занимаются, ракетами... Но самолет Ан-3 – он-то живой, его нужно восстановить в течение года-двух. Тогда мы рынок оживим, сделаем таким, каким он был в Якутии до 1990-х годов. Рынок был 2,5 млн. пассажиров, 250 площадок! А сейчас осталось 130 площадок, самолетов больше нет, Ан-3 сегодня 6 штук эксплуатируется (и достаточно успешно). Как раз Корякин Александр Васильевич в течение последних шести лет везде пропагандировал, на всех уровнях, самолет Ан-3 и говорил, что без него мы жить не сможем. А сегодня он умолчал, но не потому, что устал о нем говорить, а просто такая пауза...

Я хотел бы вернуться к разговору о самолете Ан-3 в любое время и обсудить это отдельно на каком угодно правительственном уровне. Суть в чем? Именно этот самолет был внесен в ФЦП развития транспортной системы России и никакой другой. Ан-3 получал путевку в жизнь именно от Минтранс России.



Следующий вопрос. Мы сегодня даже не говорим о «Соколе», «Финистах», «Грачах», «Аистах» и др. Хотя в 1996 году мы специально организовали в Якутии авиасалон (только тогда был не силами МАРАП, а сообществом авиапроизводителей и командиров). Тогда и «Гжель» (потом назвали «Соколом») прилетел, и «Финист» мы привезли, и они взлетали и летали... Прошло 15 лет, и что?.. Теперь о них даже говорить перестали. У нас на «Финист» контракт подписывался начальником Якутского управления З.Санкидзе, 12 лет назад, на 15 штук с обеспечением финансирования... Самолета же до сих пор нет! Я не буду говорить, кто его «профукал». Важен факт, что он существует, а мы о нем даже не говорим.

Следующий вопрос. Я посмотрел программу, поскольку активно участвовал в подготовке данного заседания Клуба. Хотелось бы, чтобы сегодня после обеда или завтра отдельно прозвучала вертолетная тематика. О них вообще не говорим. А ведь для нас региональная авиация – это вертолет, прежде всего. Это – суперважная проблема, даже более, чем Ан-2, Ан-3! Нужна площадка, нужен вертодром. Ну, и сколько нам всего надо-то для вертодрома?! Оборудование все отечественное.

О вертолетах. Мы не устраиваем соревнование с авиаторами Красноярского края или кем-то еще, но у командиров вертолетов Якутии по 16-18 тысяч часов налета. Это же гордость страны! Сегодня мы только Ми-8 вспоминаем, а не говорим о Ми-6, который всю Сибирь поднял, всю Якутию! Весь нефтегазовый комплекс сегодня должны молиться и поставить памятники Ми-6! Только Нюрбинское предприятие имело 14 таких вертолетов, трещали каждый день. И опять беру программу для региональной авиации. Мы когда-то летали в КБ Камова. Нас провели, показали: стоят вертолеты – многофункциональные, на все случаи жизни, начиная от скорой санитарной авиации и кончая транспортировкой лесозовозов... Кто их покупает? Канада покупает, Южная Корея покупает (мы в этом убедились, когда были в Южной Корее), и они работают. Пассажиров возят, лес возят, все рентабельно. А нам он не рентабелен, не выгоден за те 2,5 млн. долларов, которые стоит?.. А где Ансат? А ведь он был включен в федеральный проект. О нем даже не говорим. Что, Казань разучилась Ансат строить?! А нам этот вертолет позарез нужен. А К-226? Я просто спрашиваю, почему он не стрекочет в нашем северном небе? Хотя их в Оренбурге, в других местах – завались: приезжай, покупай, кроме военных, конечно. А покупают их для гражданских целей лесорубы канадские... Ну, они же богатые... А нам нужно делать и говорить погромче самому Христенко и другим об их удешевлении. Нашли же они способ утилизировать старые машины, нашли способ утилизировать Ан-2, из Ан-2 делать Ан-3. Сегодня старый «жигуленок» можно сдать за 50 тысяч рублей и получить новый. А в авиации этого нет, новаций нет, нет такого, чтобы взять за горло.

Знаете, время, когда преобладало ощущение возрождения и надежд, уже закончилось. Наступает эпоха реализации всех наших проектов и ожиданий. Поэтому, я заканчиваю вот чем: надо включить вертолетную тему в программу Клуба, обсудить ее и прописать отдельным блоком. Без вертолетов, даже того же Ми-8, его модернизации и совершенствования, жизни на Севере быть не может. И возродить сегодня те 180 дополнительных площадок – это будет очень сложно, поскольку есть избыточная сертификация и требования к площадкам. Даже если требования не будут усиливаться, то, в любом случае, выполнять их очень сложно.

Наконец последнее. Я знаю, что результаты данного Клуба, как водится, будут обнародованы, опубликованы, и этим нужно воспользоваться. Я не буду озвучивать, т.к. просто не взял с собой, а то бы прочитал вам поручение В.В. Путина. Нам было бы всем стыдно, в том числе и Олегу Михайловичу Труфанову, которого здесь, к сожалению, нет. В этом документе Президентом Путиным В.В. было дано четкое поручение Минтрансу разработать программу региональной авиации. Мы все материалы, вот такими томами с расчетами, все отдали, и до сих пор нет этой программы. Были опубликованы статьи, в том числе и присутствующими здесь. Сегодня мы вновь говорим о необходимости этой программы. Не будет этой программы, и мы опять не получим деньги, нам Кудрин не даст без программы. А она есть в готовом виде, я знаю, что говорю. Мы с Олегом Михайловичем сидели над ней продолжительные часы и дни. Все оказалась безуспешно. Эта программа даже не похоронена, она не была выпущена в свет и, к сожалению, не обсуждалась на уровне Минтранса. В заключение я хочу поблагодарить Александра Васильевича, который сегодня взял роль лидера авиатранспортной отрасли, за его активную позицию.

СУЛЕЙМАНОВ Р.Р.

Я хочу дать справку от организаторов: у нас вертолетная составляющая заложена составом участников. В зале находятся директор Ассоциации вертолетной индустрии Мирзаянов Фанис Мирзаянович, Пискунов Сергей Викторович – руководитель фирмы, которая занимается вертолетами в Новосибирске, Костин Владимир Викторович – ранее генеральный директор завода № 401, Пысенков Владимир Григорьевич – генеральный директор «Нижневартовскавиа», где, кстати, стоит памятник вертолету (мы убедились, когда были у него на Клубе) и другие коллеги по «вертолетному цеху». К разговору о вертолетах мы приглашаем всех желающих.



ТЕГЗА СТЕПАН СТЕПАНОВИЧ

директор ЗАО Авиакомпания «Стрежевские авиалинии»



Уважаемые коллеги, я хотел бы тоже затронуть некоторые вопросы, касающиеся региональной авиации. Прежде всего, дополнение к выступлению Николая Николаевича по вопросам метеобеспечения. Есть предложение: предложить Росгидромету использовать весовую категорию, как это делается в Росавиации. Это один момент.

В прошлом году члены МАРАП занимались разработкой проекта закона об аэропортах. Уже прошел год, но воз и ныне там. Об этом, как вы помните, на совещании в Минводах В.В. Путин говорил, что он необходим, что надо его принимать. Вы понимаете, что отсутствие закона об аэропортах не позволяет властям ни регионального уровня, ни муниципального финансировать аэропорты. Пример – аэропорт «Стрежевое», наш пионер в региональных перевозках. Он самоокупаем с горем пополам. Зарплаты низкие, я даже не буду называть, какая средняя зарплата. Не хватает денег на капитальный ремонт полосы, а требуется ежегодная замена 300-500 плит – это 30 млн. рублей по рыночным ценам. Да, область деньги выделяет, но нет возможности включить это в бюджет. А причина проста: нет законодательной базы, нет закона об аэропортах. Соответственно, есть и проблемы.

Второй момент, который, я полагаю, ударит особенно больно по региональной авиации. Это уже действующий сегодня Федеральный закон № 212 о пенсионных взносах. Почему-то об этом никто не говорит? Ну, потому что гром не грянул... Он грянет у нас 1 января, и мы начнем креститься. А смысл этого закона состоит в том, что сейчас мы платим (нормальные предприятия, которые работают с НДС, с нормальным бухгалтером) 26% отчислений, это – с миллиона 260 тыс. рублей. А со следующего года будем платить 340 тыс. рублей, т.е. на 80 тыс. рублей больше. Для кого-то это не такая большая сумма. Большие предприятия, хабы выкрутятся, а вот региональным будет сложно, потому, что даже 10% увеличения фонда оплаты труда уже ищем, где бы их взять, а тут 30%! Ну, что... пойдет аврал сокращения численности персонала и увеличения услуг. А тем, кто еле выживает, сервисным предприятиям сокращать уже некуда, они будут к 2012 года банкротами. Вот с этим вопросом надо что-то срочно решать. Я понимаю заботу о пенсионерах. Но и вы поймите, что в авиации, особенно в этих сервисных предприятиях, все специалисты летного, инженерного составов – люди, которые уже на пенсии. А мы их уволим, однозначно, вместо того, чтобы их подержать.

УДОД ПАВЕЛ ВИКТОРОВИЧ

первый заместитель генерального директора ОАО «Авиакомпания «Якутия»



Как уже сказал Роберт Рафаилович, мы на самом деле должны поделиться опытом организации региональных перевозок в Республике Саха (Якутия), но не только, а во всем Дальневосточном федеральном округе. Вы знаете, я бы начал с вопроса взаимодействия с администрациями. Авиакомпания «Якутия», начиная или организовывая те или иные региональные перевозки, открывая новые маршруты, как правило, заключает соответствующее соглашение с администрациями субъектов. Такие соглашения у нас заключены с Амурской областью, Магаданской областью, Чукоткой и, как это ни странно, и с Краснодарским краем, потому что там, хотя это может прозвучать странно, но тоже дотируются внутрирегиональные перевозки. Там на это выделяются бюджетные средства, но они просто не осваиваются. Кстати, вся эта работа происходит на конкурсной основе, так как этого требует бюджетное законодательство, и потому авиакомпании должны доказать свою состоятельность. Сегодня требования к региональным перевозкам тоже достаточно высоки. Приведу несколько примеров.

В Магаданской области и на Чукотке существует горнодобывающая компания «Чукотская», где работает много иностранных специалистов. Проводили аудит нашей авиакомпании, причем делали его иностранные специалисты, нанятые ими, так как у них высокие требования к страховкам. Им требовались новые воздушные суда, а они просто не могут по своим требованиям работать с авиакомпаниями, которые эксплуатируют самолеты Ан-24, поскольку у них своим сотрудникам запрещено летать на этих типах ВС. Такая программа целенаправленной работы, безусловно, дает свои результаты: авиакомпании более критично относятся к себе. Мы вынужденно ищем эффективные (я имею в виду экономически эффективные) модели региональных перевозок. И здесь я хотел бы выделить два условия. Это, конечно, субсидирование перевозок со стороны администраций, со стороны субъектов Российской Федерации. Такие механизмы были заложены у нас в Республике Саха (Якутия) в 2002 году. О них говорил Андрей Васильевич. Но самое главное, они были положены в основу, прописаны в государственной целевой программе развития воздушного транспорта республики. Эта программа имеет статус закона, она в обязательном порядке проходит одобрение парламента субъекта, и далее она просто выполняется. Причем в программу были заложены вопросы субсидирования не только внутрирайонных перевозок, но и вопросы субсидирования части лизинговых платежей за новые самолеты. Это тоже значительно снизило финансовую нагрузку на предприятия и дало возможность эксплуатировать новые самолеты российского производства, такие как Ан-140. То есть, вот такой комплекс мер, набор их, позволяет построить



коммерчески оправданную бизнес-модель и в региональных перевозках. Об этом многие здесь говорили: именно программные методы имеют успех, т.к. они позволяют создать четко прогнозируемую систему финансирования. Дальше можно эту модель ориентировать на какую-то перспективу вперед.

И последнее. Это, собственно, эффективная эксплуатация воздушных судов и их наличие. Об этом сегодня много говорили, я бы хотел привести еще пример. К авиационной промышленности мы в последнее время предъявляем просто огромные требования, а отдачи мало. Но, с другой стороны, спрос на региональные самолеты сегодня крайне высок. Не во всех регионах, хочу это подчеркнуть, но если мы говорим о Дальнем Востоке, то он крайне высок. Здесь спрос опережает предложение, т.к. региональные перевозки в нашем регионе растут. Даже в 2009 году, когда был общий спад в России, в том числе, и в региональных перевозках, у нас в регионе они выросли. Здесь важны условия эксплуатации, подготовка персонала, вопросы сертификации, о которых говорили, потому что требования к региональным компаниям тоже очень высоки, и мы должны отдавать себе в этом отчет.

Много работы в области воздушных судов. Сегодня уже говорили о самолете Ан-140, отмечали, что это – эффективный, коммерчески востребованный самолет. Да, это так: он подтверждает все свои экономические характеристики. Но в нем скрыта будущая опасность, которая сегодня должна стать открытой информацией. Об этом мы говорили на двух конференциях, которые прошли в Якутске в 2010 году – в феврале и в июне. Они были посвящены только региональным перевозкам, можно сказать, четырем типам воздушных судов: Ан-140, СуперДжет, Ан-3, Л-410. Какая же проблема ждет Ан-140? Проблема ресурсного состояния. В контракт, который мы подписали (и все первые машины идут именно по условиям этого контракта), включено одно очень важное условие. Ресурсные характеристики самолета на весь жизненный цикл поставляются производителем, а не за счет эксплуатанта. Это – нормальная философия авиапроизводства во всем мире. И я знаю, что Александр Васильевич еще более десяти лет назад этот вопрос ставил и в Украине, и везде: нам надо переходить на современную модель. Вот Ан-140 и пошел по этому принципу. И вот, как только у нас закончились некоторые ресурсные характеристики, появился соблазн начать заниматься взиманием денег с эксплуатанта за продление этих ресурсов, причем денег не малых. Мы сразу заявили, что это остановит проект на Ан-140. Справедливости ради скажу, что ресурсы двигателям были увеличены с 4 000 до 12 000 часов. Однако есть проблемные агрегаты, например, воздушные винты. Мы об этом говорим уже на всю страну, вплоть до Председателя Правительства РФ, и настаиваем на решении этих вопросов. И если мы уж взялись за эту модель, то надо постараться довести ее до конца. Мы, тем не менее, оптимисты, мы прилагаем все усилия, стараемся использовать любую площадку для того, чтобы эти вопросы решать. Мы закладываем это в наши протоколы. Надеюсь, что мы решим, в том числе, и вопрос по тренажеру к самолету Ан-140. Соответствующие решения отражены в протоколе нашего февральского совещания и в плане практических действий. Мы начинаем эту работу и надеемся, что закончим. Вот если мы будем работать комплексно, то, я уверен в этом, успех в деле возрождения и развития региональной авиации будет обеспечен. Она станет перспективной и коммерчески выгодной при умении увидеть и правильно применить все доступные нам механизмы (властные, экономические и т.п.). Да и сегодня у нас уже достаточно, скажем так, инструментария для того, чтобы сделать региональную авиацию эффективной.



ДАВИДОВ НИКОЛАЙ ИЛЬИЧ генеральный директор ОАО «АэроЧита»

Площадь нашего аэропорта в ограждении составляет 300 га, 180 га оформлено в собственность. Сейчас возникает такой интересный вопрос: что делать с землей, которая находится между рулежными дорожками? Налог у нас 1,6%, что составляет 24 млн. в год. Сейчас муниципальные органы власти предлагают: «Вы возьмите всю землю, которая идет у вас в ограждении...». Я спрашиваю: «А налог какой будет?» – «А вы возьмите, а потом посмотрим...». Я думаю, сейчас по всем предприятиям такая же ситуация. И где-то надо прописать эти вопросы: какая именно земля нужна, как мы зарабатываем, что нам нужна взлетно-посадочная полоса, что приносит нам доход, что нужны здания и сооружения. Остальная земля, как бы и технически не подходит, и нигде не прописана. Проще поставить ограждение вдоль ВПП и на этом тему закрыть. Я думаю, у каждого есть свои проблемы с земельным налогом.

СУЛЕЙМАНОВ Р.Р.

Уважаемые коллеги, хотелось бы еще акцентировать внимание вот на каком моменте. Обращаю внимание тех, кто ранее не участвовал в наших заседаниях. У нас по программе будет блок тем, посвященный УВД. Хотелось, чтобы были вопросы, потому что сейчас уникальная возможность задать вопросы, тем, кто профессионально этим занимается и готовится, это первое.

И второе. Наше государство три года назад приняло решение о том, что в стране вводится механизм саморегулирования, приняв 1 декабря 2007 года Федеральный закон о СРО № 315-ФЗ. Мы с вами уже знаем о негативном опыте СРО (строителей). Теме СРО в авиации было посвящено



заседание Клуба командиров в Архангельске в 2008 году. Я уполномочен заявить от оргкомитета, от руководства МАРАП, от руководства Саморегулируемой организации авиационного бизнеса (СРО АБ), что впервые в истории транспорта вообще наши две организации 19 июля внесены в Государственный реестр саморегулируемых организаций за № 0085 и № 0086. У нас с вами теперь есть уникальный ресурс, с помощью которого можно задействовать возможности консолидации бизнеса и существенно продвинуться в установлении паритетных, сбалансированных и очень профессиональных отношений с авиационной властью. Такого ресурса нет практически ни у кого, кроме, как в СРО. Хотел бы обратить ваше внимание на то, что это не теория, это реальная практика, которую мы должны начинать и в сфере сертификации, и в сфере региональных перевозок. Очень прошу вас, начиная уже с сегодняшнего дня, подумать над тем, как мы можем использовать этот ресурс на благо перевозчиков, аэропортов, а самое главное – наших граждан и экономики, потому, что другого такого исторического шанса у нас не будет.

ИЛЬЧУК ЛЕВ ВИКТОРОВИЧ

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

Уважаемые товарищи, от имени объединения ветеранов руководящего состава гражданской авиации – Клуба «Опыт» – хочу приветствовать вас и отметить, что задачи Клуба «Опыт» и Клуба командиров авиапроизводства во многом совпадают. Ведь задачей Клуба «Опыт» тоже является содействие эффективности и безопасности функционирования авиационного производства, эффективная помощь действующему руководству гражданской авиации. Со своей стороны, я должен отметить, что оба наших Клуба довольно близки друг другу и по многим вопросам мы в одном строю, но бывают рабочие разногласия, которые мы стремимся обсуждать.



ИЛЛАРИОНОВ А.А.

Уважаемые коллеги! С прискорбием хочу объявить, что не так давно у нас умер начальник Саха (Якутского) территориального управления воздушного транспорта Марков Александр Александрович. Прошу почтить его память минутой молчания.

ЗЕРКАЛИЙ ВЛАДИСЛАВ ИГОРЕВИЧ

**менеджер Дирекции «Региональные самолеты»
Управляющей компании «ОАК – Гражданские самолеты»**

Уважаемые коллеги, от имени Объединенной авиастроительной корпорации и ее президента Алексея Иннокентьевича Федорова, а также организации под названием «Управляющая компания «ОАК – Гражданские самолеты» и ее генерального директора Юрия Владимировича Грудинина позвольте поприветствовать вас на столь серьезном форуме. Мне поручено проинформировать вас по вопросам производства самолетов ОКБ им. О.К. Антонова, а также по системе послепродажной поддержки этих самолетов.



Что касается самолета Ан-148, то он будет производиться в России, на Воронежском заводе. Планы на его производство таковы. В этом году 8 самолетов, в следующем году планируется выпустить 16 самолетов и все последующие году будет строиться по 24 самолета в год.

Теперь о самолете Ан-140. У нас есть проблемы с Самарским заводом, и сейчас переговоры с господином Дерипаской вошли в активную фазу. Мы все надеемся на то, что эти переговоры закончатся успешно, и завод войдет в состав Объединенной авиастроительной корпорации. Если это произойдет в 2010 году, то оптимистичный прогноз на следующий год – это 8 самолетов, и все последующие несколько лет за этим по 12 самолетов. Но опять же, повторяюсь, – это пока прогноз, хоть и оптимистичный. Мы пока не в состоянии полностью оценить возможности нашего производства.

Теперь о проблеме послепродажного сопровождения. Лизинговая компания, выступая сегодня оператором по послепродажному обслуживанию, предлагает заказчику полный комплекс услуг по сопровождению выпускаемой техники. Основные направления – это обучение, материально-техническое обеспечение, информационная поддержка. Создание единого информационного портала позволит создать единое информационное пространство для всех участников. На портале будет размещена вся необходимая для эксплуатанта информация: это и документация, и возможность управления материально-техническим обеспечением, и эксплуатант, связавшись с оператором, будет иметь необходимый доступ и возможность найти для себя пути для того, чтобы обеспечить себя запасными частями. Сегодня одна из главных проблем для эксплуатанта – это обеспечение запасными частями. Мы предоставляем возможность решать ее оперативно как в гарантийный, так и в послегарантийный период.



По обучению. Проблема действительно существует. Колоссальная проблема! Но по Ан-148 она все-таки решается, поскольку мы к концу года, скорее всего, получим комплексный тренажер, как российский, так, возможно, и украинский (я надеюсь, что и там сделают его). С тренажером для самолета Ан-140 ситуация действительно серьезная. Никто сегодня серьезно не занимается тренажером для этого самолета. Связано это с многими причинами, в том числе, с отсутствием финансирования, поскольку федеральная программа на сегодня не предусматривает выделения средств на тренажер Ан-140 ввиду малого количества данных самолетов в эксплуатации. Но мы надеемся на то, что эта ситуация изменится в самое ближайшее время.



ГОРЛОВ ВИКТОР ВАСИЛЬЕВИЧ

Председатель Совета ветеранов работников Центрального аппарата МГА и последующих структур

Скажите, пожалуйста, как могло получиться, что контракт заключен на современную машину АН-140, она только-только начала эксплуатироваться, и уже встал вопрос о продлении ресурсов? Мы уже на закате советской власти отошли от поэтапного продления ресурса со стороны разработчика, потому что это грабеж эксплуатанта! Странно слышать подобное в 2010 году!

ЗЕРКАЛИЙ В.И.

Совершенно справедливо, да, и задачи корпорации...

ГОРЛОВ В.В.

Они вот подписали такой контракт, а Вы их, грубо говоря, «обули», но есть, же органы контроля. Вы же контролируете, наверное, процесс?

ЗЕРКАЛИЙ В.И.

Вы знаете, да, действительно для этой цели сейчас, Вы наверное, слышали, создается совместное предприятие именно по Антоновской технике, в задачи которого будет входить, в том числе, и решение этих проблем. То есть, нам вместе с КБ нужно думать и работать. В свое время, скажем прямо, некому было по таким вопросам работать у разработчика. Поэтому действительно разработчик на этом сыграл, что ли... Это все – проблемные вопросы, конечно, финансовые вопросы – в том числе. Конечно разработчик на этом, как любой, наверное, разработчик сегодня (в том числе и российской техники) пытается заработать.

ГОРЛОВ В.В.

Это только российские разработчики. Зарубежный разработчик так себя не ведет, потому что он понимает, что он потом потеряет рынок.



ПЫСЕНКО ВЛАДИМИР ГРИГОРЬЕВИЧ

генеральный директор ОАО «Нижневартовскавиа», член Совета МАРАП

Можно в продолжение этого вопроса? Я Виктора Васильевича полностью поддерживаю. Это грабеж! Но грабеж бы ладно... Год пройдет или два – переживут... А вот то, что наносится ущерб имиджу нашей отечественной техники, – дело другое! Помните, как с Ми-26 было? На 30 часов ресурс продлить – надо миллионы заплатить. На 30 часов продлишь, а там уже «хвост» увяз. И практически вот так и не летают вертолеты, становятся на прикол.

У меня еще есть и второй вопрос. Скажите, пожалуйста, какая крейсерская скорость у этого самолета, что его сегодня так перевозносят?

ЗЕРКАЛИЙ В.И.

Какого самолета?

ПЫСЕНКО В.Г.

Ан-140.

ЗЕРКАЛИЙ В.И.

540 км.

**ПЫСЕНОК В.Г.**

По-моему, ни один из летчиков, кто летал на этом самолете, не сказал бы, что там 540. Там 450 и, если выдавливают на снижении, то радуются. И кому нужен этот «шарабан» со скоростью 440 км даже на местных воздушных линиях?! Это не самолеты, а «шарабаны»!

ЗЕРКАЛИЙ В.И.

Это заблуждение. У этого самолета крейсерская скорость 525, и он спокойно выдерживает ее без всякого выдавливания.

ПЫСЕНОК В.Г.

Ну, хоть кто-нибудь правду скажите! Я ведь тоже в авиации работаю, а не где-нибудь. Один говорит одно. Другой говорит другое!

УДОД П.В.

Рейсовая скорость самолета составляет 480. Он быстрее, чем Як-40, и быстрее, чем Ан-24. Крейсерская скорость 525. Он ее выдерживает. Я хочу еще раз подчеркнуть: все заявленные характеристики самолет Ан-140 выдерживает – и коммерческие, и технические. Это правда. Я это заявляю ответственно, на основании четырехлетнего опыта эксплуатации. По ресурсам Вы указали на проблему совершенно верно, она очевидна.

ПЫСЕНОК В.Г.

Можно еще вопрос? Под региональными рейсами мы понимаем, допустим, рейсы от Нижневартовска до Свердловска, на Ан-24 лететь – 3 часа, до Новосибирска, Омска, Томска – 2 часа 40 мин. На этом корабле сколько будем лететь? Тоже столько же?

УДОД П.В.

800 км.

ПЫСЕНОК В.Г.

Вот в том-то и дело. Давайте отправим пассажиров на 50 лет назад: как на Ан-24, так и на этом «шарабана»!

УДОД П.В.

Мне кажется, это все же некорректное сравнение. Можно привести для сравнения маршрут Краснодар – Сочи. Полет на Ту-154, на Боинге или Ан-140 составляет одинаковое время – 38 минут, но мы все понимаем, что такое самолет. На расстоянии Якутск – Хабаровск этот самолет выигрывает 30 минут, по сравнению с Ан-24.

ПЫСЕНОК В.Г.

У нас сегодня в регионах есть расстояния 600-650 км, а есть такие регионы, вокруг которых порядка 800 км. Вот, возьмите Тюменское направление: Нижневартовск–Омск–Томск–Новосибирск–Свердловск–Тюмень – это все регион. Это региональный самолет, правильно? Там расстояния 800-900 км. И вот на этих, с позволения сказать, «истребителях» 2,5 часа человек «пиляет» до Новосибирска. Вот вам и результат. А мы перевозим: ура, ура, ура! Следующий такой «шарабан» есть, извините за выражение некорректное, неавиационное, – Ил-114. То же самое: на снижении 400 км выжимает, а его сегодня преподносят так, будто он вообще решает все проблемы. Летчик-испытатель в Новосибирске нам сказал, когда группа посещала: «Уважаемые командиры, если 450 я дожду на снижении, то я рад ...», а мы все преподносим, говорим... Давайте, хоть правду скажем, что мы делаем. Мы опять обрекаем людей на 50 лет летать, как на Ан-24. Все, я закончил.

УДОД П.В.

Если нужны комментарии, мы дадим.



ШАРИПОВ ВИЛЬ АСТАХОВИЧ

директор ФГУП «Магнитогорское авиапредприятие»

Перспективы совершенствования процесса сертификации, о которых четко сказал Александр Васильевич, нам было приятно и отраднo услышать. В связи с этим хотел бы остановиться на проблеме сертификации малых аэропортов и сертификации авиационно-технической базы. В аэропортах должно быть 12 сертификатов и один из них – по авиационной деятельности. Сертификат выдается при наличии техобслуживания российских самолетов. Ситуация в нашем аэропорту такова – базовой авиакомпании, которая бы предоставила, как в Перми, например, сертификат техобслуживания, нет. В расписании нет регулярных полетов российских самолетов, практически все полеты выполняются на самолетах иностранного производства. А сертификат по техническому обслуживанию авиатехники требуется. Поэтому мы без всякой нужды, вынуждены получать сертификат на техобслуживание отечественных воздушных судов. А это значительные расходы.

Считаю, целесообразным исключить требования о наличии сертификата по техобслуживанию российских ВС в таких аэропортах как у нас. Инженерно-технический персонал проходит обучение в УТЦ и получает личные сертификаты на обслуживание иностранной техники в требуемом объеме. Авиакомпания заключает договор с аэропортом на техническое обслуживание в требуемом объеме, и эти требования, естественно, удовлетворяются. В российских самолетах, прилетающих в аэропорт вне расписания, всегда есть инженерно-технический персонал. В настоящее время ФАП, прописывающие техобслуживание ВС как российского, так и импортного производства, не учитывают особенности условий техобслуживания в аэропортах. Соответственно, необходимы изменения в ФАП «Сертификация аэропортов. Процедуры», позволяющие аэропортам выполнять свою деятельность без наличия сертификата на техобслуживание ВС.

Вторая проблема. Мы сейчас говорим, о полетах малой авиации и внутрирегиональных полетах. У аэропортов на сегодняшний день нет права предоставлять этим рейсам ставки сборов ниже, чем мы выставляем крупным операторам. Это категорически запрещено. Я считаю, надо разрешить внутрирегиональным аэропортам, предоставлять региональным перевозчикам скидки на аэропортовые сборы в больших размерах, чем те, которые предоставляются крупным авиакомпаниям. Спасибо за внимание.



АНДРЕЕВ ВЛАДИМИР ИВАНОВИЧ

Сопредседатель Клуба ветеранов высшего руководящего состава гражданской авиации (Клуб «Опыт»), директор ФСВТ России в 1999-2000 гг.

Я сейчас работаю в авиакомпании ЮТэйр, и мне хотелось бы продолжить разговор о том, что собой представляют региональные перевозки, высказать ряд соображений. Прежде всего, нам надо избавиться от ностальгии. Об этом я говорю примерно последние 5 лет, потому что много приходилось присутствовать на различных совещаниях в Госдуме, в Совете Федерации, в других органах управления. Часто говорят, и сегодня это прозвучало, что раньше у нас было 1300 аэродромов, а сейчас стало 300. Конечно, я тоже противник такого положения, но ведь другого и быть не может, т.к. в свое время соответствующих мер не было принято. Это первое.

Второе. Сегодня показывали слайд о том, что система подготовки командиров воздушных судов на современные Боинги, Аэрбасы совсем не такая, как была в советское время (начиная с Ан-2, Ан-24, Ту-134 и т.д.). Здесь тоже возврата к прошлому нет. К примеру, Ан-2 уже не летает. Некоторые говорят: вот смотрите, в Америке не так... Но причем здесь Америка? У нас есть наша страна и наш опыт. В последние 5 лет в крупных российских авиакомпаниях уже нашли выход. Утверждены программы, они достаточны, чтобы хорошо готовить пилотов. Компании берут выпускников Ульяновского училища, Санкт-Петербургского университета ГА, даже из средних учебных заведений, берут из спорта, берут из армии, берут тех, кто знает английский язык. Таким образом, система уже сформировалась. Сегодня учебным заведениям даются новые самолеты. Необходимо, чтобы в училищах были более надежные программы, и можно было учить по ним пилотов. Мне кажется, кивать на то, что было, конечно хорошо, но жизнь ушла вперед.

Третье. Мне также кажется, надо забыть, что у нас примерно 2 тысячи Ан-2 где-то стоят у заборов и не полагать, что если их восстановить, то тогда наступит всем счастье. Про Ан-2 можно забыть. В ЮТэйре на аэродроме Тюмень стоит немеряно Ан-2. Если есть желание и возможности, пожалуйста, восстанавливайте. Но этого никто не будет делать, поэтому на эту тему, мне кажется, и говорить не следует.

Теперь хотел бы предложить и несколько дополнить тех людей, которые уже выступили. Вот Карл Карлович говорил, и я с ним полностью согласен, что субсидирование перевозок на Дальний Восток в последние годы – это очень важное дело: оно позволяет нам восстановить единство страны. Но теперь мы видим, что важнее, может быть, в данный период субсидировать региональные перевозки. Я постараюсь объяснить, почему. За 2009 год общий объем перевозимых пассажиров внутри России уменьшился на 9%, а на региональных – больше чем на 20%. Это о чем говорит? О том, что более состоятельные люди летают на магистральных самолетах, с ними все в порядке.



А на региональных рейсах бедные люди летают, и они вынуждены теперь сидеть на месте. Вот кого надо субсидировать. Когда создаются и субсидируются казенные авиапредприятия, это, конечно, тоже хорошо. Но сегодня, на мой взгляд, даже с опережением надо субсидировать региональных перевозчиков. Для того, чтобы они подтягивали людей и формировали пассажиропоток.

Теперь в продолжение того, что сказал Владимир Григорьевич Пысенко. Вопросы поставлены правильно. Себестоимость эксплуатации вертолета Ми-8 увеличилась с 500 до 2,5 тыс. долларов, в 5 раз. Причем топливо за последние годы снизилось в цене на 25%. Откуда эта цена возникает в новой себестоимости? Надо прислушаться к тому, что говорили и Виктор Васильевич Горлов, и Владимир Григорьевич про запчасти и продление ресурса. Можно сколько угодно рассуждать о том, что все должны помогать развивать отечественный авиапром. Но приобретая отечественную авиатехнику, приобретаешь вместе с ней большую головную боль. Изготовитель должен нести ответственность за послепродажное обслуживание авиатехники, и цены не должны бесконтрольно расти. В ЮТэйре, как уже говорилось, 19% региональных перевозок, и это хорошо. На отдельных линиях летают Ми-8, и у них своя сеть маршрутов. Мы сегодня здесь собрались и делимся опытом, но опыт у каждого свой. Скопировать полностью какие-то цифры, нормы, объемы другого субъекта федерации и применить у себя – не получится. Все субъекты разные. Республика Саха (Якутия) – хороший субъект, поддерживает своих. А есть субъекты, в которых такой поддержки не получить. Это значит, что в этих условиях надо больше регулировать со стороны федерального центра, для чего предусмотреть общее субсидирование из госбюджета.

В заключение хочу сказать, что смысл великой авиационной державы и страны должен заключаться в том, чтобы наш народ мог воспользоваться авиационным транспортом. Спасибо.

МИРОШНИЧЕНКО АНАСТАСИЯ АЛЕКСАНДРОВНА генеральный директор ООО «Консалтинговая Компания «Авиаперсонал»



Я как раз в тему относительно кадров. Сегодня о кадрах и кадровой проблематике говорят практически все выступающие. Хотелось сказать относительно системы, которая сформировалась – далеко не правильная, но на сегодняшний день имеем то, что мы имеем. Ситуация уже давно перешла критическую точку. Я не буду сгущать краски, а всего лишь констатирую несколько фактов.

Если говорить о количестве персонала, достаточно сказать о летном составе. На сегодняшний день, все со мной согласятся, менее 10% всего летного состава – это молодые люди, все остальные старше 50-ти лет. Раньше было, насколько я знаю, 5% ежегодного выбытия. Это естественный процент выбытия летного состава: по здоровью или в связи с выходом на пенсию. Сейчас он неуклонно растет, потому что тот состав, который есть, испытывает перегрузки. В 2009 году в учебные заведения было принято 757 курсантов, из них 340 – по высшему образованию. Соответственно, через 2 года мы должны получить 340 пилотов и далее через 5 лет должны получить 400 с лишним. Есть естественный процент отсева. В январе этого года специально ездила, изучала в Европе, как обстоят с этим дела в учебных заведениях. Там в первый год естественный отсев составляет 40% курсантов. Если мы возьмем 10% естественного отсева в наших учебных заведениях, то через 5 лет мы получим менее 400 пилотов. Потребность крупнейших авиаперевозчиков России на сегодняшний день, в следующем году и через 2 года превысит 600-800 человек в год. Вы понимаете, что это вопрос всего лишь простой арифметики, и я не сгущаю краски. О качестве говорить не стану, здесь присутствуют представители учебных заведений, которые являются производителями этого ресурса, и присутствуют потребители этого ресурса – авиаперевозчики, которые лучше скажут, кого они получают. Известны усилия, которые сегодня Росавиация предпринимает для решения вопросов подготовки авиационного персонала. Да, действительно покупается техника. Я неоднократно ездила в Ульяновск, очень часто там бываю (раз в месяц) смотрю, как развивается ситуация. Приятно видеть, как все действительно развивается, но этого не достаточно. Решить вопрос инфраструктуры – это всего лишь половина дела.

Главное, кто будет учиться? Дело в том, что старение кадрового состава происходит не просто так. Молодежь совершенно не в курсе того, что из себя представляет гражданская авиация, какие есть возможности для карьеры и какие есть перспективы. Вы понимаете, что привлечением молодежи сегодня комплексно не занимается никто. Каждое предприятие для себя приняло свою внутреннюю программу и пытается решать эту задачу самостоятельно. Это – путь в никуда. Есть крупные состоявшиеся авиаперевозчики, они пытаются создавать даже свои учебные заведения, которые будут заниматься первоначальным обучением. Что – уже неправильно, потому что это не их рынок. Авиационное образование, как любое образование на сегодняшний день, – это рынок. И также, как авиаперевозки, это рынок, в котором есть спрос, есть и предложение. К сожалению, сейчас при наличии спроса на авиаперсонал, с предложением мы хромаем.

Что делать с тем, чтобы привлекать молодежь и учить ее по общим стандартам, которые бы регулировались, контролировались органами власти. Это главная задача и для всех, и для нас.

Я на сегодняшний день являюсь руководителем проекта «Молодая авиация» Единой России. Месяц назад мы запустили этот проект. Общественность сегодня «нагнетается» теми историями, которые слышит, читает, что негативно влияет на спрос на авиаперевозки. Для того, чтобы решать



эту задачу, обратились к Министру транспорта с просьбой рассмотреть возможность создания программы кадрового обеспечения транспортной отрасли, которая, прежде всего, будет решать следующие задачи: во-первых, государственной политики в этой области, во-вторых, нормативно-правовые вопросы, в-третьих, привлечение молодежи, вопросы инфраструктуры и, соответственно, все, что должно способствовать развитию этого рынка.

Мне бы очень сильно хотелось воспользоваться такой замечательной площадкой. Я впервые здесь, и очень этому рада, и очень благодарна, что есть такая возможность обратиться ко всем присутствующим здесь представителям авиатранспортной отрасли и к тем, кто неравнодушен, и кто не хочет мириться с дефицитом кадров в гражданской авиации. Просьба поддержать наше обращение и действовать совместными усилиями, а не каждому поодиночке, решая свои локальные задачи. Спасибо.



КОСТИН ВЛАДИМИР ВИКТОРОВИЧ

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

Уважаемые коллеги, я тоже еще раз поздравляю якутских авиаторов с 85-летним юбилеем, с этим большим праздником! Хотел бы ответить на обращение Александра Васильевича Нерадько по поводу совершенствования системы сертификации. Система, которую мы сегодня имеем, многоступенчатая и запутанная, особенно по воздушным судам. Требуется ее срочная модернизация и реформирование. Остановлюсь на одном примере для большей ясности. Существует ассоциация вертолетной индустрии, членами которой мы являемся. Два года тому назад на заседании ассоциации и главный конструктор вертолетов Камова, и главный конструктор вертолетов Миля наперебой рассказывали, что за рубежом их вертолеты работают без ремонта уже до 8 000 – 10 000 тысяч часов. Вопрос: почему за рубежом это можно, а у нас нет? У них что, есть ремонтные заводы, сертифицированные центры обслуживания и ремонта и та инфраструктура, которую мы еще сохранили? У них этого нет. А ресурс до первого ремонта или межремонтный 8 000 – 10 000 есть. Скажите, мы имеем такой ресурс и срок службы?!.. Сегодня мы получили в подарок от МВЗ Миля ресурс 2 000 часов и 6 лет... В то время, когда наш завод выпускал в год из ремонта по 300 вертолетов мы сделали заключение, что вертолетам Ми-8 надо до первого ремонта иметь хотя бы 6 000 часов. Тогда это оказалось не нужно, потому что мы делали тысячи таких вертолетов, а сегодня когда у нас от иностранных государств к заводам-изготовителям стоит очередь на 3-4 года неудовлетворенного спроса, мы забыли то хорошее, что сделали в свое время и сегодня уже не сделаем. Необходимо внутри страны дать межремонтный ресурс не 2 000 часов, а хотя бы 6 000 часов и разрешить техобслуживание этих вертолетов по состоянию. Мы с вами сэконоим 2 ремонта, а это ни много ни мало 50-60 млн. рублей себестоимости того же летного часа. Мне кажется, что реализация этого предложения не требует никаких затрат, а только понимания, доброй воли и правильной организации дела.

И последнее. Обращаюсь ко всем здесь сидящим: у нас есть национальное вертолетное достояние – это вертолеты Ми-26. Ни одна страна мира и до сих пор, и в ближайшее время не будет иметь таких вертолетов. Сегодня на базе этого вертолета французы предлагают НАТО сделать 30-ти тонный вертолет. Китайцы 35-ти тонный вертолет делают, а мы это достояние в металлолом отправляем! Давайте все-таки сделаем так, чтобы ни один вертолет Ми-26 не списывался, а принимались все меры для того, чтобы восстанавливать это наше национальное достояние. Спасибо за внимание.



МИРЗАЯНОВ ФАНИС МИРЗАЯНОВИЧ

директор Ассоциации вертолетной индустрии

Позвольте поблагодарить организаторов Клуба командиров за возможность выступить и сказать несколько слов о состоянии вертолетной индустрии. На сегодняшний день в России в реестре находится 1400 вертолетов, из них 800-850 машин действующих, работающих. Исходя из этих цифр, можно анализировать, что у нас на сегодняшний день есть и как используется наше вертолетное хозяйство. Мы в ассоциации считаем приоритетными следующие направления деятельности: нормативное регулирование и законодательство, технологические и процедурные проблемы при выполнении полетов. Если идти по этим направлениям, то можно выделить несколько первоочередных задач, которые требуют немедленного решения. Первый из законодательных – это вопрос по Воздушному кодексу, все понимают необходимость внесения поправок в соответствии с требованиями времени.

Далее идет вопрос о таможенном налоге на вертолеты иностранного производства. Смотрите, что происходит. В стране отсутствует производство вертолетов целого ряда весовых категорий. При этом таможенной заградительной пошлиной заблокировано поступление в страну новых воздушных судов иностранного производства, чем сдерживается развитие вертолетной авиации в целом. Нам говорят, что мы великая вертолетная держава, и имеем лучшие вертолеты. Согласен, но это касается 12-ти тонных вертолетов. Нам из года в год



обещают Ансат, К-226, Ми-34, которые не запущены в серийное производство. В стране острая нехватка легких вертолетов весом до 1 тонны. А сколько средств переплачено в бюджет за ввезенные вертолеты с таможенным сбором 41,8%?! Люди вынуждены идти на это и ввозить. Возникает вопрос, куда уходят полученные государством таможенные платежи?

Работает целая вертолетная отрасль. Платятся налоги. Куда уходят заработанные отраслью деньги, если страна не строит вертодромов, не производит оборудования, не развивает практически ничего, что имеет отношение к эксплуатационной деятельности вертолетов? При этом не нужно путать, будто государство вкладывает эти деньги в производство вертолетов. Это отдельный проект, который должен окупаться с продаж машин. Речь идет об эксплуатационной деятельности вертолетов. Государство, на наш взгляд, должно вкладывать полученные налоги и таможенные средства в создание инфраструктуры для вертолетной деятельности.

Транспортный налог берется с 1400 единиц зарегистрированных машин, а куда эти деньги уходят? Вертолеты не ездят по дорогам, так хоть строительством вертодромов государство бы возвращало. У нас в России нет ни одного вертодрома, построенного, как положено, для начала в Москве, Санкт-Петербурге, Нижнем Новгороде и других крупных городах. Почему бы не построить вертодромы на эти деньги? Почему в нашей стране строятся дороги, аэродромы для самолетов, а вертодромы – нет?

Следующий вопрос. Здесь речь уже шла о налогах на землю, на имущество, на трудовые ресурсы и др. А куда эти уплаченные нами в бюджет деньги уходят? В стране нет прозрачной финансовой системы отношений хозяйственников с бюджетом. Мы, являясь добросовестными налогоплательщиками, вынуждены сегодня под давлением налоговой системы отдавать в бюджет заработанные деньги. Государство, со своей стороны, не отчитывается перед налогоплательщиком о расходовании этих бюджетных средств и не несет за это реальной ответственности. В результате, авиаторы стоят с протянутой рукой и просят у государства ими же заработанные средства на развитие авиации!

Следующий вопрос. О регулировании деятельности вертолетной отрасли. Рассмотрим Приказ № 128 Минтранса России по отношению к вертолетной отрасли. Требования приказа расходятся с международными требованиями. Приложение 6 ИКАО говорит о том, что вертолеты выделяются в специальный раздел (так сделано в Европе, США и в других странах) поскольку вертолет, в отличие от самолета, имеет другие скорости полета, имеет другое маневрирование, другие системы контроля полета, другие траектории полета, другие этапы полета. Наконец, у вертолетов нет закрылков, предкрылков и т.д. Вертолет – совершенно другая техника, и для него нужен единый раздел для того, чтобы из документов слагался единый образ полета. Вопрос: почему в упомянутом приказе это сделано по-другому? На все наши обращения в Минтранс и в те комиссии, которые на сегодняшний день работают, ответ один: «Решение принято и сегодня поздно что-либо менять». Уверен, что ошибки исправлять никогда не поздно!

Далее. О посадочных площадках. Вы знаете, сколько вопросов возникает для того, чтобы узаконить нахождение на площадке противопожарного, аварийно-спасательного оборудования? Куда девать шланги, фильтры, которые предусмотрены технологически? А куда мы денем наши технические ящики от Ми-8 или от других вертолетов на площадках, за пределами которых болото? Представьте, что появляется новый ФАП и все авиаторы, у которых на площадках имеется «излишнее» оборудование, которое является препятствием выше 25 см, оказываются в нарушителях.

По таким сложным вопросам в настоящее время не принимаются профессионально взвешенные решения. Я хочу особо подчеркнуть, Александр Васильевич, что Ваши работники как раз поддерживают нас в этом вопросе. Тем не менее, в Минтрансе эти предложения не принимаются и их решение вновь откладывается на неопределенный срок, до будущих редакций документа.

Вообще подход к вертолетам на сегодняшний день необходимо радикально менять. Профессионалам не надо объяснять отличия самолета от вертолета и особенности вертолетной работы. Вертолетчик имеет неподготовленную внешнюю среду. Нет площадки, поскольку летает с подбором, никто его там не ждет. Ни сертифицированного аэродрома, ни трассы, ни средств аэронавигации, ни гостиницы, ни питания... В условиях жесточайшей конкуренции вертолетчики зачастую работают в откровенно враждебной среде. Вот такая она – ежедневная вертолетная работа! Говорю об этом, являясь профессиональным вертолетчиком. Поставленные здесь вопросы прошу присутствующих совместно обсудить и принять решения в целях их урегулирования в нашей нормативной базе. Это было бы очень здорово!

Следующий вопрос – проблема первого дня базирования. Вертолетчики зачастую работают с разных точек. Прилетел, переночевал, следующий день, следующий и такой работы много. При этом есть проблема первого дня базирования, а за ней тянутся: стоянка, заправка, техническое обслуживание, отсутствие электричества, воды и т.д. Как-то надо организовать проживание. Вот здесь представитель Якутского Правительства спрашивал, что же делать с вертолетами? На мой взгляд, необходимо создавать условия для того чтобы вертолетчики могли работать. Нужна инфраструктура, чтобы, прилетая, не начинать каждый раз жить заново. Понимаете, речь как раз о том, что культура понимания вертолета у нас на сегодняшний день какая-то несовременная. Считается, что,



вертолетчики могут жить, как в советские времена, когда были везде аэропорты, и можно было на базировку прилететь. Сегодня этого нет. Сегодня аэропортов-то, мы говорим, всего 300 по стране, и получается, что вертолетчики из-за этого вынуждены возить весь свой скарб с собой. В результате и без того трудная работа усугубляется из-за неразвитой инфраструктуры.

Следующий вопрос касается оснащенности вертолетов. Наш Ми-8 и по оснащению еще из прошлого века, а его модернизация пока не предвидится. Поэтому целесообразно переработать действующие сегодня АП-27 и АП-29 в соответствии с лучшими мировыми стандартами производства, модернизировать и доработать имеющийся парк вертолетов.

Из-за устаревшего технического оснащения мы совсем не говорим о системах HUMS, которые нужны для контроля работы вертолета. Нужны системы электронного регулирования двигателей. Приборы ночного видения нам обещают последние лет 20 или 30. Даже близко нет наших отечественных разработок. Более того, нам не разрешают использовать зарубежные системы из-за отсутствия соответствующей сертификации. Я уже не говорю о том, что вертолеты выпускаются без тренажеров и программного обеспечения.

Посмотрите, что происходит с РЛЭ и с обучающими программами. На сегодняшний день производители выпустили все руководства на русском языке, а на английский каждый оператор переводит самостоятельно. Затем оператор вертолетов с этими руководствами пытается доказать авиационным властям другой страны, как хороши отечественные вертолеты.

Наконец, здесь шел разговор о технических возможностях отечественных вертолетов. В этой связи хотел бы заметить, что из российских вертолетов только Ка-32 летает по приборам на скоростях не меньше 60 км в час, остальные не имеют такой технической возможности. Нам нужны вертолеты, которые позволяли бы так летать, ведь они эксплуатируются в регионах, где до 9 месяцев в году снежный вихрь и сложнейшие климатические условия. Спасибо.

ИЛЬЧУК Л.В.

Можно комментарий? Мы на Клубе собираемся для обсуждения самых актуальных вопросов. Я не собираюсь критиковать предыдущего выступавшего, но хочу высказать точку зрения человека, который знает вертолетную технику не по наслышке. Я был командиром летного отряда, насчитывающего 116 вертолетов Ми-6, поэтому, сами понимаете, наверное, что-то в этом деле соображаю. Не буду комментировать вопросы, которые поднял коллега, но у нас накоплен громадный опыт работы вертолетов и на Севере (в Тюмени и Коми), и на юге (в Туркмении и Таджикистане). Сегодня этот опыт работающие руководители производства знают и применяют на практике. И о подготовке вертолетов, наверное, знают не меньше, чем выступивший коллега из ассоциации. Мне показалось, что мы прослушали, скорей, какую-то лекцию, под определенным углом зрения. Пусть меня извинит коллега за эти слова. Спасибо.



ТВОРОГОВ МИХАИЛ ПЕТРОВИЧ
заместитель председателя комиссии
Межгосударственного авиационного комитета

Раз пошла такая дискуссия, я тоже хочу включиться в нее. Извините, когда мы задаем риторические вопросы типа «куда уходят деньги за таможенные сборы, куда уходят заработанные вертолетчиками деньги?», то подразумеваем ответ, что это все должно вернуться в вертолетную технику. Извините, господа, а где взять деньги на оборону? Она что, тоже сама должна зарабатывать деньги?! А образование, здравоохранение?! Я не могу согласиться с тем, что федеральный бюджет должен все компенсировать и обратно возвращать деньги в ту отрасль, где это было заработано. Хотя понимаю, что в вертолетную индустрию должна вернуться хоть толика этих средств.



ПИСКУНОВ СЕРГЕЙ АЛЕКСАНДРОВИЧ
Генеральный директор ООО «Компания «Динамика»

Так резко дискуссия закрутилась по вертолетной теме, что я, кстати, тоже вертолетчик, поэтому хочу поддержать разговор о вертолетах, но несколько в другом аспекте. Очень хорошо, что зарегистрировано СПО авиационного бизнеса. И могу сказать, почему. Потому, что сейчас, на мой взгляд, есть реальная возможность (буквально с завтрашнего дня, к примеру) попытаться создать условия, при которых можно было бы сделать свои правила или стандарты. Начать с малого, допустим, с посадочных площадок и организации выполнения полетов. Затем в рабочем порядке обратиться к нашим властным структурам и согласовать эти правила. К примеру, федеральные авиационные правила по посадочным площадкам в проекте, по-моему, уже лет пять. Это – сложная процедура, есть определенная очередь, графики разработки и принятия одних правил, других и т.д. Мы сейчас в рамках нашей саморегулируемой организации можем разработать эти требования, опираясь на большой



опыт вертолетной индустрии. Затем предложить своим коллегам, согласовать с авиационной властью и, наконец, поработать в соответствии с этими требованиями. Это касается и легких воздушных судов, и коммерческой авиации (имеется в виду Ми-8, Ми-6). Нароботав этот опыт, можно его распространять дальше. Чтобы не злоупотреблять вашим вниманием хочу сказать, что в рамках СРО авиационного бизнеса готов поработать по этой схеме. Спасибо.

ГОРЛОВ В.В.

Уважаемые коллеги, замечательно, что для обсуждения темы Клуба собрались именно здесь, в Якутске, где существует особая необходимость в региональной авиации. На протяжении последнего года мы несколько раз очень серьезно рассматривали этот вопрос. Вначале он был рассмотрен на заседании Общественного совета Росавиации, затем на ее Коллегии. Здесь присутствуют участники этих заседаний. Мы серьезно готовились к рассмотрению проблем региональной авиации, которые сегодня вновь рассматриваются. Для создания атмосферы понимания и формирования общественного мнения то, что мы делали и делаем сегодня, очень важно. Корни этой социальной проблемы лежат глубоко – в платежеспособности граждан. Это свидетельствует о том, что если мы эти вопросы не вынесем за пределы отраслевого формата и будем обсуждать только в отдельных регионах, то останемся примерно на том же уровне их решения. Этот вопрос назрел, можно даже сказать перезрел. Его уже надо выносить на уровень Госдумы, Совета Федерации, Госсовета, группы смежных министерств, а не только Росавиации и Минтранса, Минэкономразвития, Минфина и других.

Отраслевая программа сохранения и развития региональной авиации, на мой взгляд, мало чем поможет. Если не будет федеральной целевой программы, то мы далеко не сдвинемся. Замечу, что даже разработать ФЦП на эту тему – весьма непростое дело. Крайне важно и целесообразно начать решение этого вопроса с законодательного уровня, с принятия закона о транспортном обеспечении населения. Право на передвижение закреплено за каждым из нас в Конституции Российской Федерации. Это означало бы, что в каждом населенном пункте должны быть обеспечены конституционно права на транспортную связь всех слоев населения. Либо это железная дорога, либо автомобильный, либо авиационный транспорт. Осознанно не перечисляю водный транспорт, поскольку он сезонный. Вот если такой закон будет, то мы с вами выиграем и как граждане, и как авиаторы. Сегодня есть очень много населенных пунктов, которые не связаны с остальным миром никакими транспортными связями, кроме авиации. Если принять такой закон, то никому не будет дано право закрывать аэропорты МВЛ, он станет государственной гарантией минимального жизнеобеспечения населения транспортными услугами. Основываясь на этом законе, мы могли бы в будущем рынке заново сформировать систему региональных авиаперевозок.

Знаете, я не страдаю ностальгией, просто всегда надо знать историю вопроса. В 1988 году на расширенном заседании коллегии Министерства гражданской авиации выступал один командир объединенного отряда, касаясь местных авиаперевозок, сказал: «Мы выполняем рейс Тбилиси – Сухуми на самолетах Л-410. Вы знаете, мне выгоднее спуститься в аэровокзал и каждому пассажиру этого рейса дать по 5 рублей и попросить, чтобы он уехал в Сухуми на автобусе. Если я продам ему билеты и отправлю самолет, то понесу значительно больше убытков». Ну, тогда все засмеялись, а ведь командир авиапроизводства углядел самую суть, а она глубокая и серьезная. Во-первых, тогда все летные отряды были объединены с аэропортами и командиром ОАО было, чем покрыть убытки местных перевозок, а сейчас ситуация другая.

Следующий вопрос – о технике. Напомню, что все техника, которая поступала к нам по договорам Совета экономической взаимопомощи (а именно, Ан-2, Л-410, Ан-28) ставилась на баланс авиапредприятий с импортным коэффициентом, который равнялся 0,6. Иными словами, только 60% стоимости отражалось в балансе, что, в свою очередь, влияло на формирование стоимости авиабилетов. В современных условиях такого нет, и никогда уже не будет. Нам с вами нужно находить выход в реальных условиях. В случае принятия закона о транспортном обеспечении населения власть и бизнес будут отчаливать от законодательного причала. Надо будет иметь уже не только площадку или аэродром, а обеспечить функционирование местных авиалиний. А это означает, что и федеральный бюджет, и региональный бюджет, и муниципальный плюс бизнес этим будут как-то обременены и будут искать пути решения проблем региональных авиаперевозок. Кстати, и на Общественном совете, и на Коллегии Росавиации, и уже сегодня на Клубе командиров было очень много выступающих из регионов, которые делились опытом работы на местах. Нам есть что проанализировать и систематизировать, а может быть, и ввести в норму. В противном случае, мы будем просветительством в этом вопросе еще долго заниматься, хотя и это полезно.

Пару слов, буквально, комментарий в отношении авиационной техники. Я хотел бы напомнить уважаемым коллегам, что как бы мы ни хотели, а турбовинтовой самолет мы не разгоним до 800 км в час! 450 км, дай бог 500-520 км – это практически его предел, или необходимо иметь большой избыток мощности с высочайшим КПД винта. Следующий момент. Одним типом воздушного судна проблему не решить. Нужно иметь семейство региональных самолетов, каждый со своим предназначением. Возьмем Ан-24, он в техзадании был определен на 20 000 полетов, 20 000 летных часов, 20 000 посадок. В то время его полетный цикл определялся продолжительностью где-то час – час с небольшим, на это он и рассчитан. В XXI веке держать пассажира 2,5 часа в воздухе нет



никакого резона. Сегодня необходима реактивная техника, но там совсем другие расходы топлива, другая стоимость. Видимо, это все должно быть оптимизировано и сбалансировано. На мой взгляд, Ан-140 только рождается как тип. Это будет удачный самолет, потому что в нем сконцентрирован огромный опыт эксплуатации самолетов Ан-24. Пройдет время, и эта машина будет доведена. Однако у нас совершенно нет 20-тиместной машины. Сколько бы мы ни спорили, она в ближайшее время не появится. Для нее нужен двигатель порядка 700 лошадиных сил, которого в стране нет. Двигатель такой мощности нигде у нас не маячит и не разрабатывается. Значит, надо искать подобные двигатели за рубежом. В результате цена такого самолета дешевой не будет. Мы почему-то отбросили Л-410, мы отбросили Ан-28. Я думал, Фанис Мирзаянов нам расскажет, почему не прижился Ан-38 на Дальнем Востоке? Ведь он был одним из активных его сторонников, пионером в освоении этого самолета. А не прижилась машина потому, что она не высотная и шумящая машина. Вместо того, чтобы летать 45-50 минут, у нее на полет уходило 2,5 часа. Наверное, на машине без герметичной кабины 2,5 часа летать нельзя.

Мы должны четко себе представлять, чего мы хотим, т.к. каждой нише перевозок соответствует свой самолет. В настоящее время формируется ФЦП. У нас есть МАРАП и другие ассоциации, при содействии которых можно сформировать технические требования к отдельным самолетам или к семейству самолетов. Десяток не нужен, а вот 3-4 типа воздушных судов – да! Семиместный нужен? Нужен, мест на 7-10. Дальше, 15-20-тиместный нужен? Да! Позарез нужен. Есть 50-тиместный самолет – Ил-114, хоть его и ругают. Давайте посмотрим на проблему комплексно. Дело не в том, хорошая или плохая это машина, а в том, что она дорогая. Ил-114 и Ан-140 стоят порядка 10 млн. долларов. Для их получения нужны доступные кредиты, т.е. создание экономических условий для их приобретения или лизинга, чего просто напросто нет. Вы помните, когда в Архангельске хотели внедрить Ил-114, то нам говорили: если этот самолет будет стоить 4 млн. долларов, то мы берем и он у нас пойдет. Но наша промышленность тогда дешевле 6,5 млн. долларов продать не могла. Поэтому спустя 10 лет у нас эксплуатируется всего 2 самолета данного типа.

В заключение хотелось поблагодарить за представленную возможность поделиться соображениями по теме заседания. Мы – ветераны из Клуба «Опыт» еще при памяти и готовы помочь в разработке и в решении проблемных вопросов гражданской авиации. Спасибо.



ХАЛИН ПАВЕЛ ВЛАДИМИРОВИЧ генеральный директор ФКП «Аэропорты Севера»

Уважаемые коллеги! Созданное в Якутии Федеральное казенное предприятие «Аэропорты Севера» действительно можно считать успешным примером восстановления и развития наземной инфраструктуры региональной авиации. Мы можем с удовлетворением отметить, что проблемы малых аэропортов находят понимание у руководства Росавиации, и Александр Васильевич сегодня нам всем об этом сказал. То, что сейчас планируется создать новые казенные предприятия свидетельствует о нашем положительном опыте. Мы вправе утверждать, что за 2,5 года достигли определенных успехов. Главное, что нам удалось сертифицировать и лицензировать все наши аэропорты и все наши виды деятельности. А это 183 сертификата и 96 лицензий. Однако из опыта работы следует, что для сохранения аэропортов с малой интенсивностью необходимо не только их финансирование, но и изменение законодательной базы. Я имею в виду дифференциацию требований федеральных авиационных правил в части, касающейся малых аэропортов. Этот вопрос мы поднимали и в позапрошлом, и в прошлом году, и на Общественном совете Росавиации. Вы прекрасно знаете эту проблему. Еще раз хочу напомнить, о чем идет речь. Я говорил об этом на совещании, которое проводил Министр транспорта Игорь Евгеньевич Левитин. Сегодня хочу Вам привести другой пример.

Один из малых аэропортов, находящийся за Полярным кругом, – аэропорт Депутатский. Для того, чтобы принять один рейс в неделю самолета типа Ан-24, предприятие вынуждено закупить и содержать два пожарных автохода, с боевым расчетом, с гаражами и т.д. А население, которое там проживает, составляет 1000-1500 человек.

Аналогичная ситуация с федеральными авиационными правилами в области авиационной безопасности и т.д. И еще один пример из области нелепостей законодательной базы. В прошлом году мы ввели в действие совершенно новое служебно-пассажирское здание в очень труднодоступном районе. Целый год мы не могли добиться положительного заключения Госэкспертизы по той простой причине, что в соответствии с требованиями МЧС к этому аэропорту мы обязаны были построить защиту – углубленное железобетонное укрытие для работников аэропорта на случай ядерной войны! И это в условиях вечной мерзлоты! Это не смешно на самом деле. Все это создает почву для определенного недопонимания контролирующими органами особенностей авиационной деятельности и специфики наших проблем.

Приведу данные о количестве проверок, которые провели упомянутые структуры. За 2008 год Федеральное казенное предприятие «Аэропорты Севера» было проверено порядка 25 раз различными контролирующими органами. В прошлом, 2009 году нас проверили уже 46 раз, а за первое полугодие 2010 года уже 50 раз различные организации проверяли нашу деятельность. Дошло до марзма. В одном из аэропортов службу авиационной безопасности пытались проверить сотрудники вневедомственной охраны. Все это говорит о том, что необходимо все-таки пересмотреть как



закон об аэропортовой деятельности, так и издавать новые ФАПы в части, касающейся аэропортов, приказы Минтранса по аэропортам малой интенсивности. Что касается 128-го ФАП, касающегося подготовки и выполнения полетов ВС гражданской авиации. Хороший документ действительно, однако опять не учтены наши проблемы. К примеру, согласно этим ФАП функции АДП переходят в ведение аэропортов. Для крупных аэропортов, кажется, все ясно и понятно, т.к. эти функции берет на себя штурманская служба, а что делать нам? В малых аэропортах штурманской службы вообще не предусмотрено, ее просто нет. Создавать службу – это проблема: увеличение штатной численности на 60 человек штурманов, но это – самый большой вопрос, ведь их надо где-то взять. Где взять высококвалифицированного специалиста за Полярным кругом?

Проблем много, считаю, что Приказ Минтранса № 20 от 2008 года принес облегчение в области авиационной безопасности в части рекомендательного характера некоторых правил, но в этом направлении необходимо работать дальше. К сожалению, эта работа идет не очень быстро. Может быть, у меня получилось несколько спонтанное выступление, но я попытался рассказать как о положительных, так и о проблемных сторонах деятельности нашего предприятия. Спасибо за внимание.

МАРТЫНЕНКО СЕРГЕЙ ИВАНОВИЧ заместитель начальника управления Федерального агентства воздушного транспорта Министерства транспорта РФ



Присутствующие на заседании Клуба командиров наверняка знают о принятии постановления Правительства РФ № 138, в котором утверждены новые федеральные правила использования воздушного пространства. Необходимо отметить, что эта работа является очередным этапом, который направлен в целом на процесс совершенствования организации воздушного движения в Российской Федерации. Предыдущий этап был выполнен Росаэронавигацией и состоял он в том, что в стране реформирована Единая система организации воздушного движения, созданы единые органы, которые объединили в себе полномочия военных и гражданских секторов. В настоящее время Росавиацией реализуется комплекс мероприятий, направленных на ввод в действие новых федеральных правил. В рамках этих мероприятий осуществляются и разрабатываются новые нормативно-правовые документы. Реализуются организационные мероприятия, среди которых мероприятия, связанные с подготовкой персонала, с подготовкой изменения структуры воздушного пространства, с классификацией воздушного пространства, с реализацией уведомительного порядка.

Что нового планируется к вводу федеральных правил. Первое – это классификация воздушного пространства. Впервые в Российской Федерации мы подошли к тому, что у нас воздушное пространство будет поделено на классы. Федеральные правила предусматривают три класса воздушного пространства: А, С, и класс G. Вводится уведомительный порядок использования воздушного пространства. Дело в том, что соответствующие изменения в Воздушный кодекс были давным-давно введены и предусматривают наличие воздушного пространства, как разрешительного в порядке использования, так и уведомительного. Федеральные правила определяют весь этот процесс. Вводятся новые элементы структуры воздушного пространства. Введены понятия: маршруты УВД, диспетчерские зоны, диспетчерские районы. Совершенствуется порядок предоставления полетно-информационного обслуживания, аэронавигационной и метеорологической информации. Кроме того, новизна федеральных правил заключается в том, что по сравнению с действующими федеральными правилами существует очень много отсылочных норм, которые предполагают разработку целого комплекса нормативно-правовых документов в рамках полномочий Минтранса России.

Предполагаются следующие классы воздушного пространства.

Класс А будет установлен в верхнем воздушном пространстве, где полеты выполняются только по правилам полетов по приборам (ППП) и обеспечиваются диспетчерским обслуживанием.

Все полеты выполняются при наличии разрешения на использование воздушного пространства. Двухсторонняя связь обязательна.

Класс С установлен в нижнем воздушном пространстве, где полеты выполняются по ППП и правилам визуальных полетов (ПВП) и обеспечиваются диспетчерским обслуживанием.

Все полеты выполняются при наличии разрешения на использование воздушного пространства. Двухсторонняя связь обязательна.

Класс G установлен в воздушном пространстве, где полеты выполняются по ППП и ПВП. Все полеты по запросу обеспечиваются полетно-информационным обслуживанием. При выполнении полетов по ППП двухсторонняя связь обязательна, по ПВП – нет. Наличие разрешения на использование воздушного пространства не требуется.

Принципиальная схема структуры классов воздушного пространства показывает, где устанавливается класс А, класс С, видим диспетчерский район, диспетчерскую зону и район полетной информации, где будет осуществляться исключительно полетно-информационное обслуживание и



аварийное оперативное оповещение. Такой подход, естественно, предполагает разделение между разрешительным и уведомительным порядком, о котором я ранее сказал. На соответствующих схемах можно конкретно показать, в каких классах будет оставаться разрешительный порядок, в каких – уведомительный порядок.

(Прошу прощения за столь быстрое изложение достаточно объемного материала. Учитывая время, которым сегодня мы располагаем, я продолжу в ускоренном темпе и в конце выступления готов ответить на все вопросы.)

Относительно элементов структур воздушного пространства классификация будет в верхнем воздушном пространстве класса А. Класс С будет в нижнем воздушном пространстве. Единственно, что не будут классифицированы запретная зона, зона ограничения полета. Особенность у нас остается на местных воздушных линиях: там, где они будут проходить в классе G, их классификация будет соответствовать классу С, т.е. на них будет предоставляться диспетчерское обслуживание. Кроме того, хочется отметить, что проводится большая работа, связанная с внедрением метода зональной навигации. Данная работа корректируется со всеми теми вопросами, которые связаны с реализацией федеральной целевой программой по глобальной навигационной системе «ГЛОНАСС». У нас готовы предложения по ряду регионов, по вводу нашей зональной навигации, но дальнейшая работа будет строиться, исходя из тех аргументов, которые сейчас разрабатываются в развитие федеральной программы «ГЛОНАСС».

Хотелось бы коснуться вопроса об обслуживании воздушного движения. Федеральные правила четко определяют состав обслуживания воздушного движения. Оно состоит из диспетчерского обслуживания, которое предоставляется в целях предотвращения столкновений между воздушными судами и столкновений воздушных судов с препятствиями на площади маневрирования, а также в целях регулирования воздушного движения.

Полетно-информационное обслуживание. Обслуживание, целью которого является предоставление консультаций и информации для обеспечения безопасного и эффективного выполнения полета.

Аварийное оповещение – это уведомление поисково-спасательных служб о воздушных судах терпящих бедствие.

Хотелось бы отдельно коснуться особенностей выполнения полетов в классе G. Можно конкретно рассказать о предоставлении пользователям воздушного пространства возможности выполнения полетов без получения источников разрешения за исключением федеральных правил ограничивать деятельность беспилотных летательных аппаратов на сегодняшний день, и это предполагает и влечет за собой, что полеты беспилотных летательных аппаратов в классе G в любом случае должны осуществляться после предоставления плана и получения соответствующего разрешения.

Класс G предусматривает выполнение полетов по правилам полетов по приборам и по правилам визуальных полетов. Эшелонирование воздушных судов не производится. Все полеты по запросу обеспечиваются полетно-информационным обслуживанием. Воздушные суда, выполняющие полеты по ППП, обязаны иметь постоянную двухстороннюю радиосвязь с органами УВД, управления полетами. При полетах воздушных судов по ПВП наличие постоянной двухсторонней радиосвязи с органами УВД не требуется. Для всех полетов на высотах менее 3000 метров действует ограничение по скорости не более 450 км в час. И самое главное, как я уже отмечал, не требуется наличие разрешения на использование воздушного пространства. Такие нормы требуют особенного разграничения ответственности между экипажами воздушных судов и диспетчерскими службами.

Задача органов обслуживания воздушного движения при обеспечении полетов в классе G – своевременно обеспечить командира экипажа воздушного судна следующей достоверной информацией: о метеорологических условиях, состоянии навигационных средств и аэродромов, информацией о воздушной обстановке и прежде всего информацией, которая может обеспечить немедленную безопасность полетов. Это информация о полетах беспилотных летательных аппаратов, информация о работе зон ограничения и других действий в воздушном пространстве, которые окажут негативное влияние на авиационный день.

При этом на командира воздушного судна возлагается ответственность за предотвращение столкновения с воздушными судами и другими материальными объектами в воздухе. Для того чтобы осуществить подобное разделение, все эти моменты отражаются не только в Федеральных правилах, но и в последующих нормативно-правовых документах, о которых я расскажу немного позже.

Относительно информации, предоставляемой пользователям воздушного пространства. На сегодняшний день устанавливается следующий порядок: командир воздушного судна получает метеорологическую и аэронавигационную информацию. При этом следует отметить, что в соответствии с пунктом 125 Федеральных правил при планировании полетов в воздушном пространстве G пользователь воздушного пространства обязан иметь аэронавигационную и метеорологическую информацию. Основная задача системы организации воздушного движения – обеспечить всеми возможными путями своевременное получение такой информации командирами экипажей воздушных судов. Кроме того, планируется реализовать доступные процедуры получения консультаций



в зональных центрах, консультаций в районных центрах по тем или иным вопросам, связанным с ограничениями и запретами, которые могут оперативно быть введены в той или иной части воздушного пространства. В настоящее время в Росавиации проводится большая практическая работа по подготовке к вводу в действие уведомительного порядка полетов. В ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» реализуются соответствующие проекты. На сегодняшний день они реализуются в главном центре и во всех зональных центрах.

Предусмотрено получение планов полетов, а также уведомлений с использованием современных средств связи, в частности, интернета. Это позволяет через удаленный доступ подавать планы полетов, которые будут своевременно обрабатываться. Необходимо отметить, что Федеральными правилами установлены следующие нормы сроков подачи планов полетов. Планы полетов должны подаваться не более чем за пять суток, и не менее чем за один час. Это – очень жесткая норма, которая вносит серьезные коррективы в работу оперативных органов. В той доле интернета, если обратит внимание, будет использоваться широко и телефония. Такой проект тоже есть, и порядок подачи планов по телефонам предусматривается в оперативной работе. Я не говорю о тех традиционных возможностях, которые остаются в силе: это подача планов через АФТН, возможность подачи планов по факсимильной связи. Использование перечисленных возможностей не вызывает особых затруднений. Тем не менее, вся система получения планов, утверждение, выдача разрешений в рамках реализации новых Федеральных правил требует, конечно, не только, принятия организационных и технических мер, но и перестройки знаний и умений персонала. Эта работа тоже проводится. Могу сказать, что 29-30 июля 2010 года на базе Госкорпорации по ОрВД по данному вопросу проводится сбор с начальниками зональных центров, где конкретно разбирается весь технологический процесс и даются конкретные указания, как подготовиться к 1 ноября в оставшийся период.

Коротко остановлюсь на перечне разрабатываемых документов. Планом предусмотрено всего 18 нормативно-правовых документов. Из них наиболее важными являются Федеральные правила обслуживания, новый Табель сообщений о движении воздушных судов, Правила подготовки и представления предложений об изменении структуры воздушного пространства (будет издан специальный приказ Минтранса России).

Следующие документы – это утверждение порядка регистрации инструкций по производству полетов в районе аэродромов, вертодромов, авиационного паспорта аэродрома. Это тоже нововведение, которое установлено Федеральными правилами. Мы все прекрасно знаем, сколько труда иногда составляет процесс не только подготовки проекта инструкций, но и их утверждения. В нашем случае сегодня мы переходим к процедуре регистрации таких инструкций территориального направления. Право утверждения предоставляется старшему авиационному начальству. Сам процесс уже описан, документ подготовлен и проходит согласование в Минтрансе России.

Существует еще вторая часть из перечня документов, которые необходимо разработать. Сегодня имеются проекты Федеральных авиационных правил по организации воздушного движения, Федеральных авиационных правил по планированию использования воздушного пространства, в которых отражены вопросы планирования потока воздушного движения. Понятно, что пока это еще недоработанные варианты. Таких правил у нас в стране не было, поэтому это несколько тяжелый путь, который осложняется поставленными сроками. В целом, в соответствии с поручением Министра транспорта эти документы должны быть подготовлены к 1 октября, поэтому идет напряженная работа.

Диапазонный спектр документов очень широк, и их разработка требует привлечения очень большого круга специалистов. Такая работа в настоящее время организована совместно с ГосНИИ аэронавигации. Мы пытаемся привлекать к консультациям по тем или иным вопросам и непосредственных пользователей. Хотелось бы сказать всем присутствующим, что мы готовы в рамках этой работы рассмотреть любые Ваши предложения в любой доступной форме.

Остановлюсь на непосредственных результатах этой деятельности. На сегодняшний день ряд документов проходит окончательное согласование с юридической службой Росавиации. Некоторые документы, такие как Приказ об утверждении типовой инструкции уже находится в Минтрансе, там тоже идет процесс согласования. Думаю, что в установленные сроки все документы будут положены на стол Министру транспорта для того, чтобы своевременно их подписать, оформить, довести до оперативных органов и в целом ввести в действие весь комплекс Федеральных правил.

В заключение своего выступления хотелось бы сказать следующее. При подготовке блока по Федеральным правилам мы отдавали себе отчет, что у вас – руководителей авиапредприятий – существует очень много вопросов, связанных непосредственно с работой оперативной службы. Конечно, на местах не всегда все гладко получается. Поэтому рассмотрение этих вопросов на таких высоких уровнях как Клуб командиров позволяет делать определенные выводы, вносить необходимые корректировки. Может быть, нам пока не всегда удастся своевременно корректировать проекты нормативно-правовых документов, но мы к этому стремимся. Главная наша задача сегодня – обеспечить выход работы оперативных органов до тех пределов, которые позволяют сделать комфортным выполнение полетов в воздушном пространстве России. Спасибо большое за внимание. Готов ответить на вопросы.



ВОПРОС:

Скажите, пожалуйста, сколько отсылочных норм в документе? Я это к чему: есть практика нашего законодательства, содержащая очень много отсылочных норм (например – Воздушный кодекс). На реализацию этих отсылочных норм уходят годы Как с этим?

МАРТЫНЕНКО С.И.

Могу сказать конкретно, что на сегодняшний день разрабатывается 18 нормативно-правовых документов, из них 16 должны быть утверждены непосредственно Министерством транспорта и два – Росавиацией. К сожалению, я не могу комментировать принятые Правительством решения, но они таковы, что ряд положений, например, в действующих Федеральных правилах, раскрыты в Приложениях. Этот вопрос отнесен к компетенции Минтранса, и министр принимает по ним решения.

Процесс утверждения, Вы прекрасно знаете, несколько усложнен теми процедурами, которые связаны с регистрацией этого документа в Минюсте и соответствующими перед этим согласованиями заинтересованными Федеральными органами. Могу сказать, что Росавиация организовала непосредственное взаимодействие с теми должностными лицами в Министерстве обороны и Минпромторге, с которыми в последующем предстоит их согласование. Рассчитываем, что таким образом процесс будет несколько ускорен и сроки будут выдержаны. Да, тяжело, когда много отсылочных норм, но оставляю постановление Правительства без комментариев..

ВОПРОС:

И еще один вопрос. А как будет с международными полетами, сильно меняется режим, который был, и чем отличается?

МАРТЫНЕНКО С.И.

Система выдачи разрешения на выполнения полетов изложена в проекте новых Федеральных правилах, практически в контексте действующих правил. Иными словами, международные полеты выполняются на основании международных договоров, в основном на основании решения Правительства. Международные полеты выполняются на основании разрешения Министерства иностранных дел и непосредственное право выдачи разрешения в соответствующих случаях предоставляется Росавиации. По этому направлению в Федеральном агентстве осуществляет деятельность управление регулирования воздушных перевозок, в том числе выдача разрешений на Международные полеты для посадки на аэродромы не открытые для Международных сообщений.

ВОПРОС:

Вопрос такой. Правильно ли я понимаю, что 2 ноября за один час до начала полета, я подаю заявку по маршруту и выполняю этот полет. Естественно, я получаю информацию по метеоусловиям, по категории режима. Именно 2-го числа это произойдет или сейчас ко 2-ому ноября будет привычная всем телеграмма о переносе сроков ввода уведомительного порядка на неопределенный срок, пока не будет утвержден весь пакет упомянутых документов. Или, все-таки, 2-го ноября я смогу вылететь, подав заявку минимум за час до начала полета?

МАРТЫНЕНКО С.И.

В присутствии руководителя Федерального агентства воздушного транспорта я не могу ответить иначе. Думаю, что это произойдет именно 2-го ноября.

РЕПЛИКА:

Это очень хорошо!

МАРТЫНЕНКО С.И.

Я скажу, если по-серьезному, от имени Управления организации использования воздушного пространства Росавиации, которое я представляю, находясь непосредственно здесь в Якутии. Все специалисты, включая и начальника управления, и нас – заместителей, и специалистов, нацелены на качественное и своевременное выполнение поставленных задач. Мы понимаем, что сроки очень критические для таких ответственных нововведений. Поэтому я сегодня выступаю перед Вами. Поэтому мы практически ежемесячно собираем совещания с начальниками территориальных управлений, представителями других федеральных органов исполнительной власти. Таким образом, пытаемся совместной творческой и разъяснительной работой преодолеть дефицит времени, добиться однозначного и правильного понимания, как действовать в той или иной обстановке, связанной с вводом Федеральных правил.

**РЕПЛИКА:**

В этой связи, как предложение могу предложить схему. На сегодняшний день возможно план передается в срочный план, который подписывает руководитель регионального управления. Если сейчас сделать схему, при которой может быть подача срочного плана, но подписывает экс-плуатант, то мы можем плавно перейти к 2-ому ноября, хотя бы потому что тогда не будет этого резкого скачка.

МАРТЫНЕНКО С.И.

Я могу Вам сказать следующее. По данному вопросу, непосредственно по изданию в рамках существующих Федеральных правил, направление плана срочный в настоящее время проводится эксперимент, в течение месяца в Тверской области. Недавно Александр Васильевич подписал указание о проведении такого эксперимента в Пермском районе. Результаты мы пока не обобщили. В принципе, на сегодняшний день у нас нет полномочий изменить постановление Правительства. Поэтому мы пытаемся сейчас экспериментировать и проанализировать результаты, чтобы затем иметь достаточные основания для принятия оптимального решения и его практического воплощения.

ПISKУНОВ С.А.

Может быть, еще один эксперимент давайте Западно-Сибирскому управлению сделаем, так сказать бог троючку любит.

НЕРАДЬКО А.В.

Мы сделали в Тверской области, сейчас распространяем на Пермь, на Пермский край, и думаю к ноябрю, как раз время подойдет, и Западная Сибирь будет просто летать по Федеральным правилам использования воздушного пространства, не надо будет уже экспериментов.

МАРТЫНЕНКО С.И.

Еще один момент, который я упустил, связан с документами по авиационной информации. Хотелось бы коротко обратиться к руководителям авиапредприятий. В настоящее время, Росавиацией совместно с Центром аэронавигационной информации формируются дополнения в ВАИ, связанные с вертолетными аэродромами 3-го – 4-го классов, вертолетными площадками. В этой связи Росавиация поручила начальникам территориальных управлений сбор такой информации. К сожалению, есть проблемы, обусловленные тем, что на сегодняшний день большая часть данных об этих аэродромах была произведена в старой системе координат. В сжатые сроки формируя такие документы организационной информации, мы просим обратить внимание на эту сложную проблему. На недавнем совещании в Росавиации, куда приглашались начальники территориальных управлений, об этой проблеме было заявлено и предложено обратиться за помощью к вам, руководителям авиапредприятий. Понятно, что эта работа требует определенных материальных затрат, но она очень важная. От ее проведения зависит своевременное решение поставленных перед нами задач. Спасибо.





ГОРЯШКО АЛЕКСЕЙ МАРКИЯНОВИЧ

член Совета Клуба ветеранов высшего руководящего состава гражданской авиации (Клуб «Опыт»), первый заместитель Министра ГА СССР (1990–1991)

Уважаемые товарищи, приятно присутствовать в этом зале, где каждый из нас, каждый руководитель предприятия имеет возможность высказать свои соображения в области авиационной деятельности, раскрыть проблему, поставить задачу, попытаться найти пути их решения. Мне кажется, сегодня из нашего рассмотрения выпало несколько моментов, которые, наверное, можно обсудить завтра.

Первое. Мы почему-то не говорим о том, что живем и работаем в условиях кризиса, который больно ударил и по нашей гражданской авиации. Этот кризис идет на убыль, но он пока есть. Если мы не будем принимать меры к тому, чтобы снижать его последствия, и, в первую очередь, соблюдать жесточайшую экономию затрат в производственной деятельности мы решение кризисных проблем затянем. Мне кажется, что этот вопрос должен найти отражение в решении нашего заседания.

Второе. Министерство финансов, в лице Министра Кудрина, на всю страну заявило о том, что деньги из Федерального бюджета будут выделяться только под целевые федеральные программы. Что такое разработать программу, ее согласовать и защитить в Минфине, многие из Вас знают. Это колоссальнейший труд. Этот вопрос, на мой взгляд, тоже оказалась в тени. Мне думается, что нужно как-то пробудить сознание каждого из нас в том смысле, что следует незамедлительно находить пути решения этого вопроса, т.е. разработки программ, дабы не упустить время. В противном случае количество нерешенных стратегических проблем гражданской авиации будет нарастать.

Третье. Касательно СРО авиационного бизнеса. Существуют разные мнения по этому вопросу, как по Федеральному закону № 315, так и по применению этих механизмов в гражданской авиации. Говорят, мы уже все зарегламентировали в разработанных документах и работаем по строгим правилам. К сожалению, на сегодняшний день разработано около 50% документов, регламентирующих авиационную деятельность по всем направлениям, т.е. только половина от требуемого их числа. А если предприятия, если организации войдут в кооперацию через механизмы саморегулирования, то можно привлечь большую аудиторию для разработки стандартов, правил, документов и установить контроль за их исполнением. Разве это плохо? Это неплохо.

Вот, пожалуйста, мы только прослушали информацию об авиационном обслуживании воздушного движения. Это же глыба! И Александр Васильевич, будучи руководителем Росавианавигации, наверное, не одну ночь задумывался над тем, а как же это, а как же то... Причем эти документы должны соответствовать требованиям Международной организации гражданской авиации. А мы пока имеем только 50% от требуемого числа. И почему? Уже скоро 20 лет, как развалился Советский Союз, как перестало существовать Министерство гражданской авиации, а мы все еще не оправились от тех развалов. А почему? Да потому, что к руководству пришли непрофессионалы. Вы помните, 6 руководителей высших авиационных инстанций сменилось за это время. Естественно, они не знали, что делать и зачем это делать и, поэтому прошло много времени до тех пор, пока вышли на определенную ступень нынешней деятельности. Мне кажется, что пришло время обратиться на СРО большее внимание, надо попытаться найти в этом законе то, что нам полезно. А разве это плохо? Думается, хорошо. Спасибо.





Знаете, Алексей Маркиянович, Вы такую общую концовку сделали, что мне уже просто остается развести руками и сказать только, что надо оправдать доверие и наших ветеранов, нашего Клуба «Опыт», оправдать доверие представителей бизнеса и использовать ресурс СРО, его потенциал во благо авиабизнеса и во благо людей – это самое главное. Тут нужна операция «чистые руки». Ни в коем случае нельзя бездумно копировать опыт строителей в саморегулировании, пусть они меня простят. Будем надеяться, что мы и впредь будем строго соблюдать ФЗ-315, согласно которому вся деятельность СРО должна быть прозрачной, начиная от ее членов и заканчивая ее стандартами и правилами. Будем надеяться, что поскольку СРО теперь контролируется Минэкономразвитием, то это пойдет только на пользу развитию саморегулирования в гражданской авиации. Сам факт, что две наши организации – МАРАП и СРО АБ – внесены в государственный реестр СРО, повторяю, первыми не только в ГА, но и на транспорте вообще – это большой аванс.

Теперь наступает время принятия судьбоносного решения по выбору хозяина следующего, юбилейного заседания, приуроченного к 25-летию Клуба и 20-летию МАРАП. Есть заявка, пока безальтернативная. Я хотел бы предоставить слово для презентации нашему коллеге. Вам слово, уважаемый Олег Григорьевич.

ЧЕРНОВ ОЛЕГ ГРИГОРЬЕВИЧ
генеральный директор ОАО «Аэропорт Ростов-на-Дону», вице-президент
МАРАП, председатель Южного РО ассоциации



Начну с того, что самостоятельность особую я не проявляю, т.к. ранее, в частных беседах, мне было высказано такое предложение по телефону и при личных встречах. Тут темнить не будем. Я – генеральный директор аэропорта Ростов-на-Дону. У нас подобные мероприятия за четвертьвековую историю Клуба командиров не проводились. У нас в городе два авиопредприятия: базовая авиакомпания и аэропорт, но кроме того достаточно авиационных структур в самом Ростове и в близлежащих городах Ростовской области. Созданы авиакомпании в Таганроге, там же есть аэропорт. Поэтому количество участников Клуба и членов МАРАП может возрасти. В общем-то мы готовы предложить себя в качестве принимающей стороны и претендуем на эту высокую, ответственную, почетную (и еще много всяких эпитетов можно говорить) роль хозяев юбилейного заседания Клуба и МАРАП.

СУЛЕЙМАНОВ Р.Р.

Я Вам докладывал, как постоянный заместитель председателя Клуба, что мы эту заявку, несмотря на скоротечность, внимательно рассмотрели на Совете. Хотел бы обратить ваше внимание и на то, что аэропорт Ростов-на-Дону и авиакомпания «Донавиа» являются еще и членами СРО АБ. Поэтому согласно традиции и принятой процедуре ставлю вопрос на голосование. Кто за то, чтобы юбилейное заседание, посвященное 25-летию Клуба командиров и 20-летию МАРАП, в июле 2011 года провести в Ростове-на-Дону и председателем избрать Олега Григорьевича Чернова? Просим голосовать. Кто за? Кто против? Воздержавшиеся? Решение принято, Олег Григорьевич, поздравляем! Торжественный ритуал передачи директорской эстафеты проведем на корабле «Демьян Бедный», так же, как и 20 лет назад.

РЕПЛИКА С МЕСТА

Если будут трудности, готовы опять провести в Якутске.

СУЛЕЙМАНОВ Р.Р.

Поскольку за год вперед мы не готовы сказать тему, согласуем ее позднее в рабочем порядке

