

# Время поднимать национальную авиаиндустрию

**П**однимать национальную авиаиндустрию — это экономический, политический, социальный и нравственный выбор нашего общества. Время эйфории и анемии в государственном регулировании прошло, результат плачевный: Россия остановилась в стратегическом развитии отечественной авиации во всех ее составляющих секторах — от самолетостроения до аэропортов и подготовки необходимого количества и качества летного персонала. Налицо неопределенность перспектив развития. Об этом и многом другом рассказал президент Фонда развития инфраструктуры воздушного транспорта «Партнер гражданской авиации», заслуженный пилот СССР Олег СМИРНОВ.

— **Уважаемый Олег Михайлович, что сегодня происходит в гражданской авиации?**

— Сегодня в гражданской авиации (ГА) России отсутствует концепт, т. е. общее, хорошо усвоенное и воспринятое всеми представление о направлении движения. Также отсутствует «дорожная карта» этого движения (конкретные цели и даты исполнения, ответственные госперсоны, последствия неисполнения для них). Из 1502 аэропортов выжил только 321, остальные «засажены картошкой». Авиакомпании и аэропорты вынуждены приобретать импортную технику, пилоты и инженеры обучаются за рубежом, а вторым авиаперевозчиком в России после «Аэрофлота» является немецкая авиакомпания Lufthansa!

Сегодня нет стратегически значимого выпуска российской гражданской авиационной техники. В 2010 году 83 % объема пассажирооборота отечественных авиаперевозок выполнено на самолетах западного производства. В 2011 году потребности российских авиакомпаний принудят их к привлечению еще около 60–70 иностранных самолетов, что приведет к росту этого показателя до 90 %. А на горизонте маячит 100 %. На сегодняшний день отечественный авиапром не в состоянии обеспечить наши авиакомпании достаточным количеством конкурентных самолетов. Наша инновационная сфера экономики, коей является самолетостроение, рухнула, и Россия, переходя на массовую эксплуатацию «Боингов» и «Эрбасов», успешно обеспечивает дополнительными рабочими местами инновационные сферы США и стран Европы.



Президент Фонда развития инфраструктуры воздушного транспорта «Партнер гражданской авиации», заслуженный пилот СССР **Олег СМИРНОВ**:

— Михайло Ломоносов 250 лет тому назад заявил, что экономическая мощь России будет прирастать Сибирью. На протяжении веков этот прогноз оправдывался. Сегодня все перспективные месторождения углеводородов и минералов находятся как раз там, в Сибири и на шельфах Дальнего Востока, где нет ни авто, ни железных дорог, а сеть местных аэропортов разрушена. Поэтому мы обречены в целях освоения этих месторождений строить новую и восстанавливать старую инфраструктуру воздушного транспорта Сибири и Дальнего Востока.

Будучи с первым визитом на Камчатке, президент РФ Дмитрий Медведев заявил, обращаясь к высоким чиновникам, что если их отношение к проблемам Камчатки останется прежним, то Россия ее потеряет. Полностью поддерживая позицию президента, добавил бы: если государство будет и впредь так же относиться к проблемам Дальнего Востока, Восточной Сибири, Сахалина, то Россия потеряет и эти регионы.

**ПРЕСС-ПОРТРЕТ:****Олег Михайлович СМИРНОВ**

Пилот военной и гражданской авиации. Освоил более десяти типов летательных аппаратов. Заслуженный пилот СССР. Первый опыт работы в гражданской авиации приобрел в Казахском управлении гражданской авиации, пройдя путь от командира корабля до руководителя авиапредприятия.

В 1973 г. назначен первым заместителем начальника Латвийского управления гражданской авиации, затем начальником Эстонского управления гражданской авиации.

В 1983 году назначен на должность заместителя министра Гражданской авиации СССР.

После распада Советского Союза работал генеральным представителем «Аэрофлота» в Финляндии, затем — в авиализинговой компании, а после — в группе компаний «Ист-Лайн». В настоящее время — президент общественной организации «Фонд развития инфраструктуры воздушного транспорта «Партнер гражданской авиации», член экспертного совета Совета Федерации и Госдумы, ТПП, член Общественного совета Ространснадзора. Неоднократно избирался народным депутатом разных уровней. Имеет государственные награды.

**— А как же быть с национальными интересами России?**

— Экспансия зарубежных корпораций понятна: Россия обладает огромными по протяженности территориями, авиационный транспорт здесь востребован и имеется тенденция роста объемов авиаперевозок до уровня 90-х годов, когда перевозилось более 100 млн пассажиров (в 2010 году — 57 млн). Сегодня ситуация требует не просто кардинальных решений, а возврата национальных приоритетов, закрепления их законодательно. Общественные профессиональные организации Гражданской авиации все эти годы активно выступают на всех профессиональных и общественных площадках с программами и предложениями по улучшению ситуации в отрасли.

За постсоветское время структура и функции авиационных властей менялись восемь раз. Каждая перестройка сопровождалась потерей части квалифицированного персонала. Новый руководитель госструктуры приводил свою команду, не профессионалов, а «эффективных» менеджеров, и начинал отсчитывать историю авиации с момента своего назначения.

И в это же время был создан государственный регулирующий орган Росавиация, в составе которого не оказалось ни одной функции по организации летной работы и поддержанию летной годности воздушных судов, не оказалось в органе ни одного пилота и авиационного инженера. Это сразу же сказалось на безопасности полетов, пошли серии катастроф с жертвами. В настоящее время государство, поняв всю абсурдность этой реформы, передало летные и инженерные функции в Росавиацию, но работа по созданию единого госоргана по регулированию ГА не завершена. Международная организация гражданской авиации — ИКАО тоже этим озабочена. Россия — член ИКАО, а за безопасность полетов перед ИКАО отвечает государство, а не авиакомпания, аэропорты, самолетостроители. Член ИКАО обязан обеспечить в стране должный уровень организации летной работы, поддержания летной годности воздушных судов, аэронавигационного оборудования аэропортов. Недопустимо государству-члену ИКАО беспристрастно, без принятия мер по устранению системных недостатков, относиться к серии авиакатастроф, происшедших за последние годы. Все они свершились на исправных самолетах, в приемлемых метеоусловиях. В системе — человек-машина-воздушная среда не сработал человек по причине недостаточного уровня летной подготовки. Любопытная деталь в серии катастроф — Пермь, Самара, Петрозаводск — красноречиво говорит о том, что оборудование самолета в этих случаях не имело значения. В Перми это был «Боинг»,



который, как известно, является летающим компьютером, напичкан самым современным аэронавигационным оборудованием. В Самаре и Петрозаводске фигурантами оказались отечественные Ту-134. Погибли десятки пассажиров по единственной причине: недолжному уровню подготовки экипажей и недолжной по структуре и эффективности системе государственного регулирования гражданской авиации. Когда годами по одной и той же причине происходят летные происшествия, это, как ни один другой фактор, характеризует инфантильность государственных регулирующих органов. Ведь, по всем нашим и международным положениям, государство-член ИКАО по итогам расследования должно принять меры, чтобы больше никогда по этим причинам в стране не происходило летных происшествий. Практика показывает обратное, значит, эту систему надо менять!

### Из 1502 аэропортов выжили только 321, остальные «засажены картошкой». А вторым авиаперевозчиком в России после «Аэрофлота» является немецкая авиакомпания Lufthansa!

**— Как сейчас развиваются пассажирские перевозки?**

— Последние годы пассажирские перевозки гражданской авиации России развиваются темпами, более чем в два раза превышающими темпы роста перевозок мировым воздушным транспортом в целом. Однако данная тенденция обусловлена лишь увеличением объема международных авиаперевозок, а удельный вес внутренних (региональных) перевозок в России продолжает сокращаться. Количество пассажиров, перевезенных на внутренних линиях, в 2010 г. едва составило половину общего объема. Сегодня, к примеру, из Омска в Томск или из Самары в Челябинск можно долететь только через Москву. И такая картина типична для всей России.

Ситуация не соответствует практике стран с обширными территориями, где внутренние авиаперевозки составляют основу всего объема пассажирских авиаперевозок, как было и в СССР. Наша страна проводила политику аэрофикации удаленных районов. За одну среднемесячную зарплату или пенсию житель Дальнего Востока или Сибири мог приобрести 4 авиабилета в любой город страны, включая столицу. В наши дни, чтобы купить на семью билеты, необходимо работать несколько месяцев, при этом не есть, не пить, не платить ЖКХ. Это явилось причиной превращения общенародного транспорта в элитный. Сегодня летает всего 6–7% населения страны, львиная доля которых платит не свои деньги, а пользуется бюджетными (чиновники всех мастей, МО, МВД и т.п.) и фирменными (бизнес).



Первый международный авиатранспортный форум, который прошел 22–23 апреля в Ульяновске, «грозит» стать началом возрождения Российского авиационного сообщества и ее интеграции в международное авиационное сообщество. В рамках форума были проведены конгресс, посвященный вопросам развития авиатранспортной отрасли, выставка «Инновации в авиации» и авиашоу.

В США, к примеру, в 2010 году перевезено около 700 млн пассажиров, из них на внутренних линиях — 92%. Стоимость авиабилетов на внутренних линиях дешевле, чем в России, при том что средняя зарплата в разы выше. В России в этот же год перевезено 57 млн авиапассажиров, в том числе на внутренних линиях — 50%. Пропорции в России должны быть, как в США, ведь Россия сопоставима по размерам, к тому же не имеет на своей территории, особенно за Уралом, сети железных и автомобильных дорог, даже отдаленно напоминающей американскую сеть. Кстати, до 90-х годов у нас соотношение внутренних и международных перевозок было аналогичным США.

**В Росавиации не оказалось ни одной функции по организации летной работы и поддержанию летной годности воздушных судов. Этот полный абсурд сразу же сказался на безопасности полетов, пошли серии катастроф с большими жертвами.**

Действовавшая ранее широчайшая сеть авиасообщения являлась каркасом, удерживающим единство страны. В России с ее необъятными просторами каждый аэропорт был важным градобразующим компонентом. За последние десятилетия количество действующих региональных аэропортов сократилось более чем втрое. При этом уровень износа инфраструктуры оставшихся аэропортов достигает 75–80%. Вместе с аэропортами исчезают небольшие города и поселки. В России, где более 60% территории недоступно иным видам транспорта, кроме воздушного, почти в 6 раз сократилась сеть аэродромов, обслуживающих местные воздушные линии. Все это уже привело к разрушению межрегиональных авиационных связей и к существенной деформации рынка авиационных перевозок.

Из населенных пунктов Сибири, Севера, Дальнего Востока за последние годы произошел колоссальный отток населения, территории обезлюдели. К примеру, Дальневосточный федеральный округ — это 36% территории России, а осталось лишь 4% населения страны. За последние годы восточные регионы покинули 2,5 млн человек — и этот процесс продолжается. В Магаданской области число действующих аэропортов сократилось с 50 до 10. Пассажирооборот самолетов вместимостью до 12 мест уменьшился в 60 раз. Те, кто остался там, — не летают. Их дети,

целые поколения до 20 лет, ни разу не были в столице собственной страны. Как полететь за 40–60 тыс. руб., если средняя зарплата около 20 тыс.? Есть такой показатель — коэффициент подвижности населения на воздушном транспорте. Так вот, в России он самый низкий в мире.

**— Есть ли еще факторы, которые негативно влияют на развитие региональных авиаперевозок?**

— Да, и этот фактор — постоянно уменьшающееся количество допущенных к эксплуатации отечественных воздушных судов.

Менее половины самолетов, входящих в государственный реестр гражданских воздушных судов России, находится в состоянии летной годности. В свою очередь, почти 40% этих самолетов — региональные (Ту-134, Ан-24, Як-40), срок службы которых, со всеми продлениями ресурсов заканчивается их полным списанием в ближайшие 1–3 года. Кроме того, эти самолеты имеют крайне низкую топливную эффективность, что делает их эксплуатацию невыгодной. Принимаемые государством меры по выравниванию ситуации с парком региональных воздушных судов путем форсированного создания «прорывного» продукта — стоместного регионального самолета SSJ-100 — не решат всех вопросов. К примеру, АН-24 и ЯК-40 могут производить посадки даже на грунтовые аэродромы. SSJ требует аэродромов с особым покрытием, которым располагают лишь полтора десятка взлетно-посадочных полос в России.

При таком уровне износа основных фондов любая техническая и производственная система теряет устойчивость. Если не предпринимать никаких действий в условиях нарастающей жесткой конкуренции с зарубежными авиакомпаниями, то ставится вопрос о сохранении самого понятия — «российский рынок авиаперевозок». Учитывая размерность России, возможность связи с центром ее отдельных регионов (европейский Север, часть Сибири и Дальнего Востока, Калининграда) только воздушным транспортом, складывающаяся в отрасли ситуация из проблемы экономической фактически переходит в проблему национальной безопасности.

Растущий спрос на региональные и межрегиональные пассажирские авиаперевозки в России остается неудовлетворенным и в виду отсутствия авиакомпаний, целенаправленно занимающихся этим видом деятельности и обладающих парком современных региональных воздушных судов. А ведь цель привлекательна не только в социальном смысле, но и в экономическом. Сегодня потенциал российского рынка региональных и межрегиональных пассажирских авиаперевозок, по прикидкам, составляет около 15 млн пассажиров в год.



Все индикаторы (рост экономики и спроса населения на авиаперевозки, укрепляющиеся связи между регионами и др.) указывают на то, что пора возрождать межрегиональную и внутрирегиональную авиатранспортную систему, включающую в себя региональные авиакомпании и аэропорты, аэропорты местных воздушных линий, другие авиапредприятия. Очевидно, что такая система подвигнет наш авиапром массово строить региональные самолеты, отвечающие современным требованиям.

— **Расскажите подробнее о том, какая это должна быть система?**

— Такая организация авиационного бизнеса, наряду с использованием современных технологий авиаперевозок и услуг, позволит не только оперативно реагировать на любые изменения, происходящие на рынке, но и работать на упреждение, достигая при этом хороших финансовых результатов. При этом очевидна необходимость соблюдения доступной ценовой политики предприятиями системы. Дело за государством и частными партнерами. Кто сейчас «оседлает» этот бизнес, тот долгие годы будет «на коне».

Надо отметить, что регионы, не дождавшись адекватных решений центра по этим вопросам, активно работают над восстановлением региональной и малой авиации. Это то немногое, что вселяет оптимизм. Наша задача — своими аргументами и рекомендациями повернуть федеральные власти лицом к этой проблеме.

Из профессиональных предложений могу озвучить следующие. Во-первых, учитывая огромную геополитическую и социальную значимость гражданской авиации для России, необходимо придать ее развитию статус приоритетного национального проекта. Во-вторых, необходимо продлевать меры (как это делается во всем мире) государственной поддержки — субсидирование затрат на оплату расходов по поддержанию местных авиаперевозок районов Восточной Сибири и Крайнего Севера и их связи с «материком». В-третьих, это обновление парка отечественных воздушных судов на более топливэффективные. В-четвертых — предотвращение экономически необоснованного роста стоимости авиационного топлива. В-пятых — восстановление сети разрушенных аэропортов местных воздушных линий.

Сделать надо многое. Это и оптимизация Федеральных авиационных правил по упрощенной сертификации аэропортов, и ускорение принятия федерального закона «О развитии малой авиации в Российской Федерации». Необходимо разработать целевую программу развития малой авиации в РФ на период до 2020 года. Ускорить разработку нормативной правовой документации, регулирующей деятельность малой авиации. И многое другое.

— **Как разработать структуру государственного регулирования деятельности малой авиации в рамках Росавиации?**

— Пошагово этот путь выглядит так. Необходимо провести реструктуризацию воздушного пространства России с целью выделения свободных районов для полетов летательных аппаратов малой авиации. Реструктуризацию гармонизировать с перспективными проектами ИКАО. Определить и укрепить

единый полномочный орган государственного регулирования гражданской авиации РФ, в соответствии с мировой практикой и рекомендациями ИКАО. Ускорить создание независимого отечественного госоргана для расследования летных происшествий и предпосылок к ним, решения которого были бы обязательными для всей гражданской авиационной инфраструктуры страны (по примеру НТСБ США). Разработать целевую программу подготовки кадров и обеспечения социальных гарантий летного и инженерно-технического состава гражданской авиации, включая пересмотр их пенсионного обеспечения. Предусмотреть выделение необходимых бюджетных средств для финансирования приобретения для учебных заведений гражданской авиации необходимого количества учебных самолетов нового поколения первоначального и выпускного типов, а также тренажеров летного и диспетчерского обучения. Разработать и внедрить непрерывную систему образования, переподготовки и повышения квалификации летного и инженерно-технического персонала. Шире использовать практику периодического повышения квалификации каждой категории работников в соответствии с требованиями федеральных авиационных правил.

**В России с ее необъятными просторами каждый аэропорт был важным градообразующим компонентом. Загасала лампочка аэропорта — зачастую умирал поселок, городок.**

Сформировать систему кадрового резерва (из состава летных, диспетчерских, инженерно-технических, административных и научных кадров) для Федеральных авиационных органов власти, исполняющих обязанности регулирующих и контрольно-надзорных органов. Контролировать назначение на должности руководителей и ведущих специалистов авиапредприятий лиц, имеющих соответствующее базовое образование и необходимый опыт в соответствии с требованиями Федеральных авиационных правил, содержащихся в разделе «Требования к авиарботникам», и Единого тарифного квалификационного справочника. Прекратить практику назначения первых руководителей авиакомпаний и аэропортов без профессионального авиационного образования и опыта. Пересмотреть тарифные сетки оплаты, труда пилотов-инструкторов и методистов летных учебных заведений и повысить ставки до уровня среднего заработка пилотов в авиакомпаниях, также повысить нормы финансирования на питание курсантов летных училищ и их обмундирование. Государственным служащим, исполняющим контрольно-надзорные функции, имеющим уровень профессионального мастерства, соответствующий летно-диспетчерским квалификациям, приравнять оплату их труда в период выполнения полномочий к оплате таких же специалистов в авиакомпаниях, аэропортах и службах управления воздушного движения. 