

# Возрождение гражданской авиации — национальный приоритет России

О. М. СМЕРНОВ, президент фонда «Партнер гражданской авиации», заслуженный пилот СССР



**За 20-летний период после распада СССР авиационная отрасль постепенно приходила в упадок. Сейчас приходится констатировать: Россия остановилась в стратегическом развитии отечественной авиации во всех ее составляющих секторах — от самолетостроения и развития аэропортов до подготовки летного персонала.**

**Для восстановления российского рынка авиаперевозок необходимы срочные меры государственного регулирования, касающиеся законодательства, финансирования, системы образования, совершенствования контролирующих органов.**

В последнее время российский президент и председатель Правительства РФ все чаще делают запоздалые, но принципиально важные заявления, отражающие понимание сложившейся ситуации в сфере российского воздушного транспорта и самолетостроения. Поднимать национальную авиаиндустрию — это экономический, политический, социальный и нравственный выбор нашего общества.

Концепция развития гражданской авиации России — как ясное для чиновников и общества представление о направлении движения — на сегодняшний день отсутствует. Также отсутствует «дорожная карта» этого движения: конкретные цели, исполнители и даты исполнения, ответственные руководители государственных структур. Авиакомпании и аэропорты вынуждены приобретать импортную технику, пилоты и инженеры обучаются за рубежом, а вторым авиаперевозчиком в России после «Аэрофлота» является немецкая авиакомпания «Люфтганза».

## Экспансия иностранцев

В 2010 г. 83 % объема пассажирооборота отечественных авиаперевозок пришлось на самолеты западного производства. В 2011 г. потребности российских авиакомпаний принудят их к привлечению еще около 60–70 иностранных самолетов, что приведет к росту этого показателя до 90 %. На сегодняшний день отечественный авиапром, которому многие десятилетия аплодировал весь мир, доведен до того, что не в состоянии обеспечить наши авиакомпании достаточным количеством кон-

курентоспособных самолетов. Наша инновационная сфера экономики, коей является самолетостроение, рухнула, и Россия, переходя на массовую эксплуатацию «боингов» и «эрбасов», успешно обеспечивает дополнительными рабочими местами инновационными сферами США и стран Европы.

Экспансия зарубежных корпораций объяснима: Россия обладает огромными по протяженности территориями, авиационный транспорт здесь востребован. Очевидна тенденция возвращения к объемам авиаперевозок, существовавшим до 1990-х гг., когда перевозилось более 100 млн пассажиров (в 2010 г. — 57 млн). Поэтому ситуация требует не просто кардинальных решений, но возврата национальных приоритетов и законодательного их закрепления.

Общественные профессиональные организации гражданской авиации все эти годы активно выступают с программами и предложениями по улучшению ситуации в отрасли. В ней уже четко обозначились точки риска, в том числе в сфере безопасности полетов. Именно поэтому мы настаиваем на первоочередном решении важнейших системных вопросов, что позволило бы вывести гражданскую авиацию из тяжелого затянувшегося периода реформ.

## Просчеты реформаторов

За последние 20 лет 8 раз менялась структура и функции авиационных властей. Каждая перестройка в управлении отраслью сопровождалась потерей части квалифицированного персонала. Новый руководитель госструктуры приводил свою команду — но не профессионалов, а «эффективных» менед-

жеров, и начинал отсчитывать историю авиации с момента своего назначения. Между тем за сотню лет ее существования накоплен бесценный фундаментальный опыт организации летной работы и поддержания летной годности воздушных судов. Игнорировать этот опыт значит только одно — ставить под угрозу безопасность полетов пассажиров.

В угаре проведения крайне неудачной административной реформы был создан государственный регулирующий орган — Росавиация, деятельность которого не предполагала ни одной функции по организации летной работы и поддержанию летной годности воздушных судов; более того, в этом органе не оказалось ни одного пилота и ни одного авиационного инженера. Этот абсолютный просчет властей сразу же сказался на безопасности полетов, пошли серии катастроф с массовыми жертвами.

В настоящее время государство, поняв всю абсурдность той реформы, передало Росавиации летные и инженерные функции, но работа по созданию единого полномочного госоргана регулирования гражданской авиации далека от завершения. В числе прочих этим озабочена Международная организация гражданской авиации (ИКАО).

## Низкий показатель

В последние годы пассажирские перевозки гражданской авиации России развиваются темпами, более чем в 2 раза превышающими темпы роста перевозок мировым воздушным транспортом в целом. Однако данная положительная тенденция обусловлена лишь увеличением объема международных авиаперевозок, а удельный вес внутренних (региональных) перевозок в России продолжает неуклонно сокращаться. При постоянно растущей потребности в этом виде авиаперевозок количество пассажиров, перевезенных на внутренних воздушных линиях, едва составило половину общего показателя по объему, достигнутому авиакомпаниями России в 2010 г. Например, из Омс-



ка в Томск или из Самары в Челябинск сегодня можно долететь только через Москву. И такая картина типична для всей России.

Ситуация явно не соответствует той, что характерна для крупных стран с обширными территориями, где внутренние авиaperевозки составляют основу всего объема пассажирских авиaperевозок, как было и в СССР. Политика аэрофикации всех удаленных районов, проводимая нашей страной, получила реальное практическое воплощение. Кстати говоря, на одну среднемесячную зарплату или пенсию житель Дальнего Востока или Сибири мог приобрести четыре авиабилета в любой город страны, включая столицу. В наши дни, чтобы за одну среднюю зарплату купить билеты на семью, необходимо работать несколько месяцев, максимально ограничивая траты. Это явилось причиной превращения общенародного транспорта в элитный. Анализ показывает, что летает всего 6–7 % населения страны, причем большинство из них платит не свои деньги, а пользуется бюджетными средствами (чиновники, Минобороны, МВД и т. п.) или средствами компаний (бизнес).

За минувшие два десятилетия из 1502 аэропортов выжили только 321. При этом уровень износа инфраструктуры оставшихся аэропортов достигает 75–80 %.

Вместе с аэропортами исчезают с карты страны небольшие города и поселки. В России, где более 60 % терри-

тории 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. В результате около 12 млн человек — жителей регионов — не имеют круглогодичного доступа к основным коммуникациям.

В России с ее необъятными просторами каждый аэропорт был важным градообразующим компонентом. Гасла лампочка аэропорта — зачастую умирал поселок или городок. За Уралом — только нитка железнодорожной Транссибирской магистрали по югу, севернее нет ни железных, ни автомобильных дорог. В былые времена действовала широчайшая сеть авиасообщения, которая связывала всю российскую территорию, являясь надежным каркасом, обеспечивающим единство страны. Этот вопрос чрезвычайно важен в геополитическом плане, он уже влияет на национальную безопасность страны. Из населенных пунктов Сибири, Севера, Дальнего Востока за последние годы произошел колоссальный отток населения, территории обезлюдели.

Например, Дальневосточный федеральный округ — это 36 % территории России, где осталось лишь 4 % населения страны. За последние годы восточные регионы, в том числе из-за развала местных авиасообщений, покинули бо-

лее 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, не летают. Их дети, целые поколения в возрасте до 20 лет, ни разу не были в столице собственной страны. Как полететь за 40–60 тыс. руб., если средняя зарплата — около 20 тыс.? А ведь рядом Китай, Корея, Япония — со всеми вытекающими отсюда последствиями.

Есть такой показатель — коэффициент подвижности населения на воздушном транспорте. В России он один из самых низких в мире.

### Парк сокращается

Ситуация усугубляется на фоне постоянно уменьшающегося количества 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 составляют региональные воздушные суда (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 при нынешних ценах на авиакеросин делает их эксплуатацию нерентабельной.



За 20 лет со времени распада СССР на авиалинии вышли несколько самолетов Ту-204/214, Ан-140 и Ил-114-100. Прошел сертификационные испытания самолет Ту-334, но проект остался без государственной поддержки, несмотря на заинтересованность в нем авиакомпаний. Власти не проявляют интереса к продвижению строящегося самолета Ан-148, объемы производства которого явно не удовлетворяют спрос. Снят с производства ИЛ-96 — отличная модель, с которой за весь срок эксплуатации не произошло ни одной катастрофы. В фаворе только «Суперджет», но он, к сожалению, не сможет стать полноценной заменой отработавшим ресурсам самолетам Ту-134, Ан-24, Як-40, поскольку не может использоваться на грунтовых аэродромах, а пригодных для него высококачественных взлетно-посадочных полос у нас в стране немного.

### Шаги к возрождению

Если не предпринимать никаких действий, то при нарастающей жесткой конкуренции с зарубежными авиакомпаниями на нашем собственном рынке авиаперевозок, в условиях критического состояния региональных аэропортов и парка воздушных судов, проблема усугубится до такой степени, что речь будет идти уже не о поддержании стабильности отечественного рынка авиаперевозок, а о сохранении самого рынка как такового.

Учитывая размеры России, а также то, что связь с центром ее отдельных регионов (европейского Севера, значительной части Сибири и Дальнего Востока, анклава Калининград и др.) возможна только посредством воздушного транспорта, следует признать: существующая в отрасли проблема экономической недостаточности фактически переходит в проблему национальной безопасности.

Растущий спрос на внутрироссийские региональные и межрегиональные пассажирские авиаперевозки остается неудовлетворенным, поскольку авиакомпании, которые бы целенаправленно занимались этим видом деятельности и обладали парком современных региональных воздушных судов, в стране отсутствуют. Система авиаперевозок на местных воздушных линиях находится в неудовлетворительном состоянии. И авиакомпании не испытывают необходимости иметь 20 однотипных самолетов для регулярных перевозок.

Все индикаторы (рост экономики страны и спроса населения на авиаперевозки, укрепляющиеся экономические связи между регионами страны и др.) указывают на то, что настало время возрождать региональную и межрегиональную авиатранспортную систему, включая региональные авиакомпании, региональные аэропорты, аэропорты местных воздушных линий, другие авиационные предприятия. Очевидно, что такая система станет катализатором развития отрасли и мотивирует наш авиапром на массовое строительство новых региональных самолетов, отвечающих современным требованиям (Ту-334, Ан-140, Ил-114).

Надо отметить, что регионы, не дождавшись адекватных решений центра, активно работают над восстановлением региональной и малой авиации. Это вселяет оптимизм.

Для активизации процесса необходимо предпринять ряд конкретных практических шагов:

- учитывая огромную геополитическую и социальную значимость гражданской авиации для Российской Федерации, придать ее развитию статус приоритетного национального проекта;
- осуществить срочное обновление отечественного авиапарка, заменив устаревшие воздушные суда на новые,

более эффективные с точки зрения потребления топлива; для этого государство должно поддерживать национальный авиапром — например, через государственную лизинговую компанию закупать отечественные самолеты и отдавать их в бесплатный лизинг нуждающимся авиакомпаниям, выполняющим региональные перевозки;

- следуя мировой практике, продлевать меры государственной поддержки, т.е. субсидировать затраты на местные авиаперевозки в районах Восточной Сибири и Крайнего Севера и на их авиатранспортную связь с центром;
- добиться предотвращения экономически необоснованного роста стоимости авиационного топлива; если не будут срочно приняты меры госрегулирования ценообразования на нефтепродукты для внутреннего рынка, последствия нового ценового скачка на авиатопливо для социальной сферы окажутся ущербными, а для гражданской авиации России — губительными;
- восстановить сети разрушенных аэропортов местных воздушных линий;
- предусмотреть финансирование долговременных фундаментальных исследований, направленных на выработку новых принципов построения гражданских летательных аппаратов (проект летательного аппарата ЭКИП), обладающих прорывной коммерческой и социальной эффективностью.

### Государственные меры

Чтобы перечисленные шаги стали возможны, требуется ряд мер со стороны власти:

- создание единого полномочного органа государственного регулирования гражданской авиации Российской Федерации в соответствии с мировой практикой и рекомендациями ИКАО;
- ускорение создания независимого отечественного госоргана для расследования летных происшествий и предписаний к ним, решения которого были бы обязательными для всей гражданской авиационной инфраструктуры страны (по примеру Национального бюро безопасности на транспорте США);
- разработка целевой программы подготовки кадров и обеспечения социальных гарантий летного и инженерно-технического состава гражданской авиации, включая пересмотр их пенсионного обеспечения; при этом нельзя допустить, чтобы был принят подготовленный законопроект, по которому в Воздушный кодекс РФ вносит-

ся разрешение привлекать иностранных граждан для работы в составе летных экипажей воздушных судов гражданской авиации;

- выделение необходимых бюджетных средств на приобретение для учебных заведений гражданской авиации необходимого количества учебных самолетов нового поколения первоначального и выпускного типов, а также тренажеров летного и диспетчерского обучения;

- разработка и внедрение непрерывной системы образования, переподготовки и повышения квалификации летного и инженерно-технического персонала; расширение практики периодического повышения квалификации каждой категории работников в соответствии с требованиями Федеральных авиационных правил и с акцентом на выработку у пилотов профессиональных навыков ручного пилотирования самолета (судя по выводам Французского бюро расследования авиакатастроф о причинах крушения аэробуса A330 авиакомпании Air France над Атлантическим океаном 1 июня 2009 г., оставшиеся в кабине пилоты не были обучены работе в условиях ненадежных показателей прибора скорости и не тренировались вручную управлять машиной на большой высоте);

- формирование системы кадрового резерва (из состава летных, диспетчерских, инженерно-технических, административных и научных кадров) для федеральных авиационных органов власти, исполняющих обязанности регулирующих и контрольно-надзорных органов;

- контроль за назначением на должности руководителей авиапредприятий лиц, имеющих необходимое базовое образование и опыт, в соответствии с требованиями Федеральных авиационных правил (в разделе «Требования к авиаработникам») и Единого тарифного квалификационного справочника; прекращение отрицательно влияющей на безопасность полетов практики назначения руководителей авиакомпаний и аэропортов без профессионального авиационного образования и опыта;

- пересмотр тарифных сеток оплаты труда пилотов-инструкторов и методистов летных учебных заведений и повышение их ставки до уровня среднего заработка пилотов в авиакомпаниях; повышение нормы финансирования, выделяемого на питание и обмундирование курсантов летных училищ.

### Человеческий фактор

Помимо перечисленных мер необходимо, чтобы пристальное внимание властей было направлено на человечес-

кий фактор. Расследование тяжелых летных происшествий показывает, что именно данный фактор — отношение человека к своим обязанностям — является основной причиной авиакатастроф.

В настоящее время заметно снизился уровень профессиональной подготовки летного и инженерно-технического состава, ухудшилось его морально-психологическое состояние. Это происходит вследствие разрушения системы подготовки и переподготовки кадров, ухудшения социально-экономических условий работы и жизни сотрудников отрасли. Некоторые авиакомпании, нацеленные в условиях рыночной экономики на получение прибыли любой ценой, отодвинули проблемы, связанные с человеческим фактором, на второй план.

На сегодняшний день в авиатранспортной отрасли отсутствует единый подход к решению кадровых и социально-экономических вопросов. В авиакомпаниях нет обязательных минимальных социальных стандартов для персонала, что привело к снижению уровня его социальной защищенности и, как следствие, к снижению мотивации на поддержание высокого профессионального мастерства и ответственного отношения к исполнению своих обязанностей.

