

Транспортная безопасность и технологии 2010 №1"

О мерах, принимаемых Правительством Российской Федерации по развитию воздушного транспорта и обеспечению его современными отечественными воздушными судами

И.Е. Левитин, министр транспорта Российской Федерации



В настоящее время развитие гражданской авиации, как и всего транспортного комплекса Российской Федерации, осуществляется в соответствии с Транспортной стратегией Российской Федерации на период до 2030 года с учетом: Концепции развития аэродромной (аэропортовой) сети, одобренной Правительством Российской Федерации; государственной Программы обеспечения безопасности полетов; программы антикризисных мер Правительства Российской Федерации на 2009 год; комплекса мер, предусмотренных Планом действий по оздоровлению ситуации в финансовом секторе и отдельных отраслях экономики.

Механизмом выполнения стратегических задач является система федеральных целевых программ в области гражданской авиации:

- «Модернизация транспортной системы России (2002–2010 годы)»;
- «Развитие транспортной системы России (2010–2015 годы)»;
- «Модернизация Единой системы организации воздушного движения (2009–2015 годы)».

Далее хотел бы более подробно остановиться на основных направлениях деятельности.

Первое направление – развитие аэродромной инфраструктуры.

Из 329 действующих аэродромов 117 образуют национальную опорную аэродромную сеть гражданской авиации Российской Федерации. Из них 70 допущено к международным перевозкам. Федеральной адресной инвестиционной программой на 2009 г. профинансировано строительство и реконструкция объектов инфраструктуры в 64 аэропортах с объемом государственных капитальных вложений 22 млрд руб.

В федеральной целевой программе «Развитие транспортной системы России (2010–2015 годы)» запланировано выделение около 300 млрд руб. на реконструкцию различных объектов аэродромной инфраструктуры в 116 аэропортах. При этом планируется довести 103 взлетно-посадочные полосы до требований норм годности без ограничений.

В целях сохранения и развития местных и региональных авиаперевозок в районах Крайнего Севера создаются казенные авиапредприятия на базе социально значимых аэропортов, где местные авиаперевозки носят социальный характер и не являются предметом коммерчески эффективного бизнеса.

Так, в Республике Саха (Якутия) 23 аэропорта стали казенными. Они объединены в рамках ФКП «Аэропорты Севера». Ведется подготовка по организации казенных предприятий на базе региональных аэропортов в Чукотском АО, Камчатском крае и Магаданской области.

Федеральным законом от 18 октября 2007 г. № 230-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в связи с совершенствованием разграничения полномочий» установлен порядок передачи аэропортов и (или) аэродромов из федеральной собственности в собственность субъектов Российской Федерации.

В рамках реализации указанного закона Росавиацией в адрес руководителей органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации направлены предложения о передаче аэропортов (аэродромов) гражданской авиации в собственность субъектов.

Поступили заявки от 25 субъектов Российской Федерации на передачу 50 аэропортов. 35 субъектов отказались от указанного предложения. На основе полученных заявок изданы необходимые нормативные акты о передаче имущества аэропортов (аэродромов) в собственность 11 субъектов Российской Федерации.

Второе направление – модернизация Единой системы организации воздушного движения.

Мероприятия программы «Модернизация Единой системы организации воздушного движения Российской Федерации (2009–2015 годы)» предусматривают:

- модернизацию системы организации воздушного движения;
- развитие метеорологического обеспечения аэронавигации;
- развитие единой системы авиационно-космического поиска и спасания.

В рамках модернизации системы предусматривается:

- создание на базе существующих 77 центров 12 укрупненных центров, а также Калининградского районного центра управления;
- совершенствование структуры воздушного пространства Российской Федерации;
- разработка и внедрение новых технологий управления воздушным движением;
- замена устаревших систем и средств наблюдения, навигации и связи.

Общий объем финансирования программы составляет 82,1 млрд руб. (в том числе федеральный бюджет – 59,8 млрд руб., внебюджетные источники – 22,3 млрд руб.).

Реализация Программы позволит:

- снизить вредные выбросы за счет экономии авиатоплива в полете в размере 3,55 млн тонн, из них 1,67 млн тонн в районе аэродромов;
- выполнить мероприятия по обеспечению безопасности в области использования воздушного пространства;
- повысить производительность труда персонала, занятого на предприятиях аэронавигационной системы, в 1,5 раза;
- выполнить обязательства Российской Федерации перед иностранными пользователями воздушного пространства.

Третье направление – обновление парка воздушных судов.

Основной проблемой, без решения которой считаю невозможным развитие перевозок в России, является вопрос обновления парка воздушных судов.

В настоящее время на рынке авиационных перевозок и работ оперируют 166 эксплуатантов коммерческой гражданской авиации. Российскими авиапредприятиями эксплуатируются 1 474 самолета и 1 001 вертолет. 74% парка самолетов составляют самолеты отечественного производства (1086 ед.), 26% – самолеты зарубежного производства (388 ед.). Вертолеты отечественного производства составляют 96% парка (962 ед.), зарубежного производства – 4% парка (39 ед.).

Усиление конкуренции между авиакомпаниями, особенно на международных авиалиниях, требует повышения интенсивности обновления парка самолетов на современные экономически эффективные воздушные суда. Однако необходимо констатировать, что замена парка самолетов происходит в основном за счет самолетов зарубежного производства.

Современные типы российских самолетов (Ту-204, Ту-214, Ил-96, Ан-140, Ан-148) в количестве 61 ед. составляют всего 4% в общем парке самолетов. Удельный вес пассажирооборота, выполненного на этих самолетах, остается неизменным в течение последних четырех лет – около 8%.

При удельном весе иностранных самолетов в общем парке эксплуатируемых самолетов, равном 26%, удельный вес пассажирооборота, выполненного на них за 9 месяцев 2009 г., составил 73,5%. По сравнению

с 9 месяцами 2008 г. этот показатель вырос в 1,4 раза. Это должно вызывать серьезную озабоченность у наших авиастроителей. Такая озабоченность наблюдается и у российских авиаперевозчиков, так как в процессе эксплуатации иностранных самолетов они становятся полностью технологически зависимы от иностранных производителей.

Для сохранения конкурентоспособного рынка авиаперевозок и работ в период до 2015 г. требуются поставки около 550 современных воздушных судов.

Необходимым условием эффективной эксплуатации воздушных судов является обеспечение их послепродажного обслуживания в течение всего жизненного цикла.

Четвертое направление – подготовка летного состава для гражданской авиации и материальное обеспечение учебного процесса.

Подготовка авиационного персонала в гражданской авиации осуществляется по программам высшего и среднего профессионального образования в 16 учебных заведениях гражданской авиации, из них по летным специальностям – в 6 учебных заведениях.

Осуществлена реорганизация федеральных государственных образовательных учреждений высшего профессионального образования. Сформирована система вертикально интегрированных комплексов подготовки авиационного персонала гражданской авиации, которая реализуется 3 федеральными государственными образовательными учреждениями высшего профессионального образования (Московский государственный технический университет гражданской авиации, Санкт-Петербургский государственный университет гражданской авиации, Ульяновское высшее авиационное училище гражданской авиации). В систему входят 13 средних и специальных учебных заведений гражданской авиации.

В учебных заведениях гражданской авиации обучается более 20 тыс. студентов и курсантов, в том числе 5,5 тыс. человек – с полным возмещением затрат на обучение. Подготовка осуществляется по 31 специальности. Парк воздушных судов в летных учебных заведениях, имеющий сертификат летной годности, составляет 132 воздушных судна. В течение 2007–2009 гг. по заказу Росавиации Смоленским авиационным заводом изготовлены и поставлены в учебные заведения 60 самолетов Як-18Т 36.

Для выполнения плана летной подготовки рассмотрена возможность приобретения воздушных судов зарубежного производства как более надежных, экономичных и имеющих большой межремонтный ресурс. В 2009 г. приобретено около 30 ед. такой техники.

Федеральной целевой программой «Развитие транспортной системы России (2010–2015 годы)» на приобретение воздушных судов для учебных заведений гражданской авиации предусмотрено 12 млрд руб., на приобретение тренажеров – 21 млрд руб. Это позволит решить вопрос оснащения летных учебных заведений авиационной техникой и тренажерами. Кроме того, Программой запланированы средства на строительство и реконструкцию учебных аэродромов. Указанные меры позволят учебным заведениям обеспечить требуемый уровень подготовки.

В качестве дополнительного мероприятия по снижению напряженности на рынке труда в 2010–2011 гг. предусмотрено предоставление субсидий из федерального бюджета бюджетам субъектов Российской Федерации на опережающее профессиональное обучение штурманов и бортинженеров, увольняемых в связи с реорганизацией и (или) переходом авиакомпаний на современные воздушные суда. Это позволит не только трудоустроить данную категорию работников, но и решить проблему дефицита пилотов. Предполагается переподготовка 556 авиационных специалистов из числа штурманов и бортинженеров. На первом этапе в 2010 г. планируется осуществить переподготовку около 100 человек.

Пятое направление – антикризисные меры на воздушном транспорте.

Мировой финансовый кризис осложнил ситуацию на рынке авиаперевозок, что привело к сокращению объемов перевозок. За 11 месяцев 2009 г. по сравнению с аналогичным периодом 2008 г. сократился пассажирооборот на 10,3%.

Правительством Российской Федерации начиная с августа 2008 г. приняты соответствующие антикризисные меры по государственной поддержке российских авиакомпаний:

- а) в целях расширения возможностей кредитования принято постановление Правительства РФ, предусматривающее предоставление Росавиацией коммерческим банкам субсидий на возмещение затрат и недополученных доходов по сделкам кредитования авиакомпаний в части, не компенсируемой доходами от продажи имущества, предоставленного по договору залога в обеспечение кредита;

- б) утверждены Правила предоставления в 2009 г. государственных гарантий Российской Федерации по кредитам, привлекаемым организациями, отобранными в порядке, установленном Правительством Российской Федерации, на осуществление основной производственной деятельности и капитальные вложения;
- в) в 2009 г. осуществлено предоставление субсидий авиаперевозчикам, осуществляющим воздушные перевозки пассажиров с Дальнего Востока в европейскую часть страны и в обратном направлении по специальному тарифу в период с 15 мая по 31 октября 2009 г. По специальному тарифу перевезено 16 3696 пассажиров на сумму 1,2 млрд руб.
В целях продолжения субсидирования в 2010 г. Минтранс России разработан и в установленном порядке представлен в Правительство Российской Федерации соответствующий проект постановления. Проектом предусмотрено расширение сети субсидированных маршрутов в 2010 г., а также предоставление приоритета предприятиям воздушного транспорта, использующим на субсидируемых маршрутах современные самолеты отечественного производства;
- г) 2009 г. создан действенный механизм дополнительных гарантий по обеспечению прав пассажиров, заключивших договор воздушной перевозки с перевозчиком, в отношении которого принято решение о приостановлении действия сертификата эксплуатанта. Для этого в бюджете зарезервировано 5 млрд руб. В результате реализации указанного постановления удалось избежать в сентябре–октябре 2009 г. социальной напряженности в связи с приостановлением действия и последующим аннулированием сертификата эксплуатанта ОАО «КД Авиа»;
- д) в целях обеспечения условий по обновлению парка воздушных судов внесены изменения в Правила возмещения российским авиакомпаниям части затрат на уплату лизинговых платежей за самолеты российского производства от российских лизинговых компаний. Сумма, подлежащая возмещению, увеличена до трех четвертей. В 2009 г. на этих условиях 7 авиакомпаний получают субсидии по лизингу 25 отечественных самолетов на сумму 634,1 млн руб.

В заключение хочу кратко остановиться на вопросе оптимизации структуры управления отраслью.

В соответствии с Указом Президента Российской Федерации от 11 сентября 2009 г. № 1033 упразднена Росаэронавигация и ее функции распределены между Росавиацией и Ространснадзором. Усиление Росавиации – это поэтапное создание единого федерального органа, регулирующего деятельность гражданской авиации.

В настоящее время структура авиационных властей оптимальна и соответствует требованиям Международной организации гражданской авиации (ИКАО). Это отмечено в итоговом докладе Комиссии ИКАО, которая в сентябре 2009 года проводила комплексную проверку российской авиации.

Источник: www.transafety.ru