



РЕШЕНИЕ КОЛЛЕГИИ по вопросу «Отечественный парк воздушных судов (самолеты): состояние и перспективы»

г. Москва

17 апреля 2007 года

Обсудив состояние и перспективы отечественного парка воздушных судов, проблемы надежности российских самолетов, ресурсов и технического сопровождения их жизненного цикла, экономичности, комфортности и экологии, участники заседания признали положительным моментом внимание высших органов государственной власти к проблемам гражданской авиации страны и гражданского самолетостроения: происходит увеличение капиталовложений в создание авиационной техники, формируются планы развития авиапромышленности на среднесрочную перспективу.

Участники заседания Коллегии отмечают:

Несмотря на наметившиеся позитивные тенденции, состояние дел с отечественным парком воздушных судов вызывает у авиационной общественности и граждан страны серьезную озабоченность.

1. В области создания новой авиационной техники для гражданской авиации России, ее технического сопровождения и эксплуатации:

1.1. Создание Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК), призванной консолидировать все имеющиеся в стране ресурсы для возрождения в стране гражданского авиастроения, является важным фактором и лишь начальным этапом этого весьма длительного и сложного процесса.

1.2. Обнародованные авиапромом темпы увеличения производства самолетов не в состоянии в ближайшие годы удовлетворить потребности отечественных авиакомпаний в новой авиационной технике. Объемы, которые предусмотрены Перспективным планом производства гражданских самолетов в 2008–2012 годах, одобренным в первой декаде апреля 2007 года Межведомственной рабочей группой по решению вопросов развития авиационной отрасли, проблемы не решат.

1.3. Нынешнее состояние отечественной авиационной промышленности не позволяет обеспечивать необходимую (и существовавшую ранее) связь между КБ, производителями и эксплуатантами авиационной техники, собирать и анализировать информацию о ее состоянии и летных происшествиях в целях дальнейшей «доводки» отечественных воздушных судов и повышения их надежности.

1.4. Процесс разработки новых типов средних и ближних магистральных воздушных судов, в частности самолета SSJ (RRJ), неоправданно затянулся. Авиационная общественность обращала внимание представителей конструкторских бюро и заводов-изготовителей на этот очевидный факт еще в 2003 году в г. Санкт-Петербурге. За прошедшие три с половиной года практически ничего, кроме названия самолета и ответственности за его создание команды, не изменилось. Заявленные ранее сроки создания RRJ сорваны, перспективы – туманны. Недостаточна ясна и ситуация с перспективами производства уже созданных новых типов воздушных судов, в первую очередь, Ту-334.

1.5. Представленная на заседании информация Управления авиационной промышленности Роспрома не внесла полной ясности в вопрос, какова программа авиапрома на «переходный период» – пока не будет налажено серийное производство новых типов российских самолетов, удовлетворяющих потребность авиакомпаний России (по годам, в соответствии с Федеральной целевой программой «Развитие гражданской авиационной техники России на 2002–2010 годы и период до 2015 года»).

1.6. Принципиальное несогласие вызывают устаревшие подходы к разработке и производству российских воздушных судов гражданского назначения. Участники авиационного бизнеса и авиационная общественность не имеют достаточной ясности о том, какими конкурентными преимуществами будут обладать перспективные воздушные суда отечественного производства, как в ближайшее время, так и в обозримый период.

1.7. Опыт российских авиакомпаний (например, ФГУАП «Кавминводоавиа», ОАО «Дальавиа», ОАО «Владивосток Авиа») по освоению авиационной техники нового поколения отечественного производства (в частности, Ту 204/214) свидетельствует о том, что по летно-техническим характеристикам и топливной эффективности самолеты отвечают современным требованиям. Об этом же говорит и практика успешной эксплуатации воздушных судов российского производства за рубежом.

Однако конструкторское и техническое сопровождение эксплуатации со стороны разработчика и завода-изготовителя, как это имеет место в зарубежной практике, да и было поставлено у нас во времена СССР, практически утрачено. В результате недостатки конструктивно-производственного характера, свойственные любой новой технике и даже известные с первых дней, не говоря уже о выявленных в процессе эксплуатации, остаются без устранения.

Одной из основных причин такого положения является то, что отсутствует современная законодательная база, определяющая ответственность производителя за сопровождение эксплуатации в течение жизненного цикла воздушного судна. Имеющиеся нормативные документы по данному вопросу относятся к 1970-х–1980-х годам и безнадежно устарели.

1.8. В силу изложенных выше причин (п. 1.7) на сегодня полностью размыта и финансовая ответственность разработчиков и производителей самолетов нового поколения (включая их комплектующие), как на гарантийном, так



и особенно – на послегарантийном этапе эксплуатации самолетов. Расходы по устранению выявляющихся в процессе эксплуатации очевидных недостатков проектирования и изготовления самолетов и его комплектующих перекладываются на плечи эксплуатантов. С учетом накладных расходов заводов-изготовителей (по данным ОАО «Владивосток Авиа» – порядка 700% у «Авиастар-СП»), совокупные затраты эксплуатантов составляют громадные, порой «фантастические» суммы.

1.9. На многих предприятиях авиапрома, производящих комплектующие для новых воздушных судов, широко распространена практика искажения причин, вызывающих отказы этих изделий в процессе эксплуатации, которая направлена на снятие с себя любой ответственности за выпускаемую продукцию, и как результат – отсутствие каких-либо действий по повышению надежности производимых агрегатов. Все вышесказанное осуществляется при ослаблении контроля со стороны военных представительств заказчика, которые участвуют в исследованиях отказавших агрегатов и визируют подобные заключения.

1.10. Серьезные вопросы вызывают также устаревшие подходы российских производителей и поставщиков авиатехники к ценовой политике и стратегии продвижения новых типов воздушных судов на рынок.

«Штучное» производство авиационной техники ведет к тому, что все издержки многолетнего простоя авиапрома закладываются в стоимость изделия и его комплектующих. В результате новые типы воздушных судов российского производства – Ил-96, Ту-204/214 – имеют очень высокую стоимость и дороги в эксплуатации. С учетом лизинговых ставок в размере 10-12 процентов годовых стоимость воздушных судов за 15 лет лизинга удваивается, а месячные лизинговые ставки практически одинаковы со ставками аналогичных западных самолетов с небольшим сроком эксплуатации. Стоимость комплектующих и оборудования порой на порядок выше, чем по самолетам предыдущего поколения.

1.11. Безнадёжно устарела практика эксплуатации воздушных судов по показателю «ресурса», назначенному производителем, а не «по состоянию воздушных судов», как это давно принято в ведущих зарубежных странах.

1.12. Совершенно недостаточна оказываемая авиакомпаниям господдержка, предусмотренная Постановлением Правительства РФ от 26 июня 2002 г. N 466 «О порядке возмещения российским авиакомпаниям части затрат на уплату лизинговых платежей за воздушные суда российского производства, получаемые ими от российских лизинговых компаний по договорам лизинга, а также части затрат на уплату процентов по кредитам, полученным в 2002–2005 годах в российских кредитных организациях на приобретение российских воздушных судов».

Размер субсидии не обеспечивает рентабельную эксплуатацию российских самолетов нового поколения на внутренних воздушных линиях. Мало того, текст Постановления позволяет по-разному трактовать его содержание и, соответственно, условия выплаты субсидии. В результате в 2006 году задержка в выплате авиакомпаниям (например, ОАО «Владивосток Авиа») субсидии составила больше девяти месяцев. Ситуация неоднократно обсуждалась на всех уровнях, были приняты решения, но с января 2007 года субсидии опять не выплачиваются. Такое положение подрывает доверие авиакомпаний к политике государства в области поддержки новой отечественной авиационной техники.

1.13. Государственные органы не только не оказывают необходимой поддержки эксплуатантам новой российской авиационной техники, но порой способствуют созданию условий, при которых эксплуатация самолетов отечественного производства становится экономически невыгодной (по сравнению с зарубежными аналогами). На ряде линий новые российские самолеты вынуждены конкурировать с новыми западными самолетами, эксплуатацию которых государство фактически субсидирует, предоставив освобождение от таможенных пошлин. В этой связи стоит напомнить, что указанная льгота была предоставлена некоторым авиакомпаниям в целях создания для них условий, обеспечивающих возможность конкурировать с зарубежными авиакомпаниями на международных линиях. На практике они сегодня конкурируют с новыми отечественными самолетами и на внутренних авиалиниях.

Остро стоит вопрос получения лицензий на авиалинии, где авиакомпании эксплуатируют новые типы самолетов. Так, авиакомпания «Владивосток Авиа» не может получить лицензии на те линии, где эксплуатация самолета Ту 204-300 наиболее эффективна. В первую очередь – это линии большой протяженности со средней интенсивностью пассажиропотока. В результате производственная программа на самолеты, которые авиакомпания будет получать в 2008 году, до сих пор не сформирована.

1.14. Не все аэропорты готовы и заинтересованы в обслуживании новых типов отечественных воздушных судов. Подобная ситуация также усложняет их продвижение на внутренний рынок.

2. В области поддержания летной годности действующего и перспективного парка воздушных судов:

2.1. Отсутствует как программа поддержания летной годности действующего парка отечественных воздушных судов, так и воздушных судов нового поколения. Из-за отсутствия таковой, собственно, сегодня и происходит проникновение на российский рынок морально и технологически устаревших воздушных судов зарубежного производства.

2.2. Серьезную проблему представляет и то, что КБ и авиапром не уделяют должного внимания дооснащению действующего парка воздушных судов современным оборудованием для полетов за рубеж, как это предусмотрено требованиями ИКАО. В результате значительные затраты на дооборудование воздушных судов перекладываются на



плечи отечественных авиакомпаний, и в конечном итоге, – на пассажиров и других потребителей услуг гражданской авиации. С учетом вышеуказанных затрат цена эксплуатируемых отечественных самолетов становится сопоставимой с ценой зарубежных аналогов, что зачастую становится решающим аргументом при приобретении авиакомпаниями авиационной техники зарубежного производства.

Данное обстоятельство вынуждает авиапредприятия вкладывать значительные инвестиции, как в сохранение старой инфраструктуры, обеспечивающей поддержание летной годности стареющего парка отечественных воздушных судов, так и (параллельно) – в создание новой наземной инфраструктуры, адаптированной к эксплуатации зарубежных воздушных судов. Тем самым сложившаяся в гражданской авиации в последние годы система поддержания летной годности вместо развития и совершенствования в соответствии со стандартами и рекомендациями ИКАО неизбежно обречается или на перепрофилирование под эксплуатацию зарубежной авиатехники, или на глубокую деградацию.

Другим следствием указанного процесса является то, что авиапредприятия вынуждены нести существенные издержки по переучиванию летного и технического состава на подержанную зарубежную авиатехнику, которая отличается от российской по эргономике и идеологии летной эксплуатации и требует от российских экипажей определенной психологической ломки.

В результате российские авиакомпании попадают в своеобразную «ловушку» – оказываются в ситуации, при которой у них не останется ни экономической, ни технической возможности для эксплуатации новой отечественной авиатехники в период ее появления на рынке. Неповоротливость отечественного авиапрома может привести к тому, что процесс «пересаживания» на «иномарки» может оказаться необратимым. Это наглядно показывает история проникновения «иномарок» на наш автомобильный рынок.

2.3. Отсутствует ясность в вопросе о судьбе самолетов Ан-24, Як-40, Як-42, Ту-134, Ту-154, Ил-76, Ил-86, имеющих достаточный потенциальный ресурс и которым отечественный авиапром не готов в ближайшее время предоставить полноценной замены. Неоправданно затянуто Роспромом решение вопроса о продлении ресурса самолета Ту-134, в результате чего в настоящее время на земле простаивают около 20 машин, и авиакомпании несут значительные убытки.

2.4. Заявления о намерении Минтранса России снять с эксплуатации в ближайшие пять лет самолет Ту-154, дезинформируют авиапром, авиакомпании и общественность, и по существу выносят приговор основному российскому самолету, пригодному, по мнению специалистов, для безопасной перевозки пассажиров. Эти устные заявления могут быть восприняты отечественными производителями как негласное указание к сворачиванию выпуска запчастей и комплектующих к действующему парку воздушных судов, что создаст серьезные проблемы для поддержания их летной годности и может сказаться, в конечном итоге, на безопасности полетов.

2.5. Поддержание летной годности действующего парка воздушных судов является для авиапрома одной из статей доходов. С подобным подходом невозможно согласиться, т.к. поддержание летной годности воздушных судов, как показывает мировая практика, требует значительных капиталовложений как от авиапредприятий, так и от государства и в принципе не может рассматриваться в качестве источника доходов.

2.6. Разделом «Текущие проекты» Федеральной целевой программы «Развитие гражданской авиационной техники России на 2002–2010 годы и период до 2015 года» не предусматривается развитие и техническое переоснащение действующих в гражданской авиации предприятий по поддержанию летной годности воздушных судов, хотя только таким образом к реализации данных проектов может эффективно привлекаться частный капитал.

В целом данная ФЦП не предполагает участия Минтранса и подведомственных ему структур в реализации мероприятий программы и/или контроле ее выполнения. Тем самым Минтранс России при реализации программы заведомо оказывается в положении пассивного наблюдателя, при том, что именно на него впоследствии возлагается ответственность за качественные результаты этой реализации.

3. В области эксплуатируемого парка воздушных судов зарубежного производства:

3.1. Вопросы возрождения российского гражданского авиастроения, с одной стороны, и приобретения зарубежной авиационной техники и комплектующих изделий – с другой, должны решаться взаимосвязано. Регулятором (главным инструментом) этих отношений должна стать налоговая и таможенная политика России в области авиационной техники и продукции авиационно-технического назначения. Однако проводимая сегодня в стране налоговая и таможенная политика препятствует эффективной деятельности российского авиационного бизнеса и ведет к потере конкурентных преимуществ российских авиакомпаний на международном рынке.

3.2. Установленные государством пошлины и налоговые сборы на иностранные воздушные суда, комплектующие и запчасти к ним в настоящее время составляют до 40 процентов от их стоимости, вследствие чего эксплуатанты авиационной техники несут неоправданно большие расходы и вынуждены учитывать их при формировании тарифов на пассажирские и грузовые перевозки. В конечном счете, эта политика самым негативным образом сказывается на финансовом состоянии потребителей услуг гражданской авиации.

Кроме того, данная ситуация вынуждает авиакомпании приобретать зарубежные воздушные суда, уже бывшие в эксплуатации и потому более дешевые, и как следствие – более дорогие комплектующие детали и запасные части к ним.

3.3. Отечественные самолеты (участники заседания в этом глубоко убеждены) могут и должны занять достойное место на российском авиационном рынке. Тем не менее, запретительные пошлины и повышенные налоговые



ставки на импортируемые воздушные суда, запчасти и комплектующие детали – самый наихудший из возможных способов защиты отечественных производителей. Подобные методы никогда в истории и ни в одной стране не приводили к желаемому результату.

Представители авиационной общественности предостерегают, что это – вопросы не только экономические, но в первую очередь, – вопросы обеспечения безопасности полетов, безопасности пассажиров. Преимущества отечественного самолетостроения должны доказываться не с помощью таможенного и налогового протекционизма, а путем создания авиационной техники, способной конкурировать по надежности, экономичности, комфортности для пассажиров и экипажа, и по стоимости с зарубежными аналогами.

3.4. Не выдерживает критики и существующая система таможенного оформления поступающей из-за рубежа продукции авиационного назначения. Таможенная «очистка» запчастей и комплектующих к зарубежным самолетам нередко затягивается на месяцы в связи с тем, что по Таможенному кодексу РФ они не подлежат процедуре ускоренного таможенного оформления. Подобная практика совершенно недопустима, потому что самолеты должны летать сегодня и потому что она ставит под угрозу жизнь пассажиров.

4. В области государственного регулирования деятельности гражданской авиации и политики государства в данной сфере:

4.1. К настоящему времени административная реформа в гражданской авиации не привела к повышению качества государственного регулирования в отрасли и довела управление отраслью до абсурда. Ответственность за функционирование гражданской авиации размыта между несколькими федеральными органами власти. Это приводит к несогласованности их действий и некомпетентности принимаемых решений. Недостатки, выявленные в ходе неоднократного реформирования системы управления гражданской авиацией в постсоветский период, и международная практика не принимаются во внимание.

Усложнилась процедура согласования и принятия решений, снизилась оперативность деятельности госорганов как в части, непосредственно касающейся гражданской авиации, так и в вопросах управления госсобственностью, ослабилось их влияние на состояние дел в регионах.

Отсутствие продуманной кадровой политики, неоправданная ротация руководящих кадров и специалистов аппаратов органов управления воздушным транспортом привели к снижению качества принимаемых решений и негативно сказались на состоянии безопасности полетов.

4.2. Вопреки мировой практике в нашей стране отсутствует независимый орган расследования авиационных происшествий, решения которого были бы обязательны для всех министерств и ведомств. Данное обстоятельство зачастую приводит к необъективному расследованию причин. Как правило, виновным признается погибший экипаж, глубинные же и истинные причины катастроф не устанавливаются. Это приводит к тому, что «болезнь» загоняется внутрь и рано или поздно произойдет ее рецидив.

4.3. Федеральная и ведомственная нормативно-правовые базы не соответствуют современным требованиям. По оценке Минтранса России, одной из главных функций которого является нормотворчество, правовое поле гражданской авиации «не прикрыто» на 40 процентов. За этой цифрой скрываются главные причины многих недостатков в деятельности отрасли, в том числе, резкое снижение уровня безопасности полетов.

В действующих Положениях о федеральных органах, регулирующих деятельность гражданской авиации, выхолощена основная суть авиации. В них отсутствует даже распределение ответственности за сохранение «фундамента» авиации – за безопасность полетов, поддержание летной годности воздушных судов, организацию летной и летно-методической работы.

Не произошло коренного улучшения и в формировании правового поля для эффективного ведения авиационного бизнеса и более полного удовлетворения потребностей экономики и потребителей услуг гражданской авиации.

4.4. Одной из причин создавшейся ситуации, в том числе, снижения в стране уровня безопасности полетов, является то очевидное обстоятельство, что административная реформа проведена абсолютно без учета мнения профессионалов, авиационного бизнеса и авиационной общественности.

5. В области формирования общественного мнения о гражданской авиации России:

5.1. Состояние дел в гражданской авиации России освещается российскими средствами массовой информации зачастую необъективно и непрофессионально. В некоторых СМИ искусственно заострен вопрос о якобы ненадежности отечественных воздушных судов, что наносит серьезный ущерб престижу отечественного авиапрома, авиационному бизнесу и гражданской авиации России.

5.2. Вопрос об уровне безопасности полетов на воздушных судах российского производства ошибочно напрямую увязывается представителями СМИ с возрастом отечественного парка ВС. В связи с этим следует подчеркнуть, что не существует «старых» или «новых» самолетов. Гражданская авиация оперирует иными понятиями – «самолет, обладающий летной годностью», или «самолет, не обладающий таковой», «самолет (запчасти, комплектующие), прошедший сертификацию» или «самолет (запчасти, комплектующие), не прошедший сертификацию».

5.3. Представители российского авиапрома не уделяют необходимого внимания вопросам создания достойной репутации отечественным воздушным судам и гражданской авиации России, отдавая приоритет рекламе военной авиатехники.



Все вышеизложенное позволяет прогнозировать два возможных сценария дальнейшего развития отечественного гражданского самолетостроения и гражданской авиации России.

Сценарий первый:

В целях сохранения за Россией статуса мировой авиационной державы государство признает развитие отечественной гражданской авиации одним из национальных приоритетов, гармонизирует нормативно-правовые документы, регламентирующие деятельность гражданской авиации, с документами международного авиационного сообщества.

На период развертывания производства отечественных самолетов нового поколения (Ту-214, Ил-96, Ту-334, Ан-148, Superjet-100 и др.) их дефицит временно восполняется новыми воздушными судами западного производства (при обязательном условии отмены таможенных пошлин на ввозимую в Россию продукцию авиационного назначения). По мере выпуска конкурентных отечественных воздушных судов, они постепенно вытеснят западные аналоги с российского рынка.

Одновременно принимается Федеральная целевая программа поддержания государством действующего парка воздушных судов российского производства (Ан-24, Як-40, Як-42, Ту-134, Ту-154, Ил-76, Ил-86).

В результате реализации этого сценария решаются задачи сохранения гражданской авиации страны, роста объемов авиаперевозок, удовлетворения потребностей граждан России в воздушном сообщении. Смягчение таможенной политики позволит снизить цены на авиабилеты и обеспечить рост ежегодных объемов перевозок на 10-15 процентов. Прекратятся всяческие «спекуляции» на эти темы в обществе и СМИ, в сфере авиапрома и гражданской авиации. Каждый получит возможность спокойно делать свое дело.

Сценарий второй:

Вследствие существующего дефицита отечественных воздушных судов рынок заполняется западными авиакомпаниями, а российские авиакомпании переходят к эксплуатации западных самолетов.

Результат второго сценария очевиден: отечественное самолетостроение окончательно сворачивается, гражданская авиация страны попадает в полную зависимость от зарубежных производителей воздушных судов, цены на перевозки неуклонно растут, образуется армия безработных из числа пилотов, инженеров и техников. В конечном итоге подрываются основы экономической и национальной безопасности, а Россия безвозвратно теряет статус мировой авиационной державы.

**Участники заседания Коллегии, руководствуясь принципом КАО
«Влияние через взаимопонимание»,**

предлагают

**ПРОГРАММУ «ПЕРВООЧЕРЕДНЫЕ МЕРЫ ПОДДЕРЖКИ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ И
ЭКСПЛУАТАНТОВ РОССИЙСКИХ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ» (приложение).**

Председатель заседания

Сопредседатель КАО, Президент Фонда развития инфраструктуры воздушного транспорта «Партнер гражданской авиации», Заслуженный пилот СССР

Смирнов О.М.

Сопредседатели КАО:

Президент Общественной организации «Международная ассоциация руководителей авиапредприятий», Почетный работник транспорта России

Ивановский Н.Н.

Президент Некоммерческой организации «Ассоциация агентств воздушного транспорта», Заслуженный работник транспорта РФ

Бородина Э.Н.

Президент Некоммерческой организации «Ассоциация «Аэропорт» гражданской авиации», Заслуженный строитель РФ

Иванов В.Н.

Председатель Генерального Совета Межрегиональной общественной организации содействия защите прав граждан «Гражданский контроль»

Кёстер П.В.

Исполнительный директор Некоммерческого партнерства «Ассоциация «Авиаремонт» авиаремонтных заводов гражданской авиации РФ»

Тимошкин В.Е.

Генеральный директор Объединения работодателей «Ассоциация аэронавигационного обслуживания»

Шабаетв Н.А.

Исполнитель: Р.Р. Сулейманов, МАРАП

(383) 222 47 77, 222 18 82; e-mail: marap-info@yandex.ru