



РЕШЕНИЕ

50-го Юбилейного заседания Клуба командиров авиапроизводства России (КК-50) на тему: «Мониторинг и практика восстановления региональной авиации России»

г. Красноярск

9 июля 2019 года

Участники КК-50, состоявшегося в г. Красноярске в период проведения Евразийского форума NETWORK, констатируют: проблемы региональной авиации (РА) многократно рассматривались на заседаниях Клуба (КК-22, июль 1998, Красноярск; КК-30, сентябрь 2003, Санкт-Петербург; КК-37, июль 2010, Якутск; «Круглый стол» КК и МАРАП в рамках Всероссийской конференции СТР с участием Путина В.В., ноябрь 2011, Новосибирск; КК-42, сентябрь, 2015, Владивосток), на совещаниях и форумах, проводимых регуляторами, представителями авиационного бизнеса и общественности. Однако, достаточно адекватных комплексных решений проблем РА до настоящего времени не разработано, а локальные меры ожидаемого эффекта не дают. Руководители авиационных организаций справедливо рассчитывали на принятие национального проекта по гражданской авиации (ГА), сориентированного на регионы, но этого не произошло. Правительством Российской Федерации до настоящего времени не принят План реализации Стратегии пространственного развития Российской Федерации на период до 2025 года, утвержденной распоряжением Правительства от 13.02.2019 № 207-р. Состав подгруппы «Развитие региональных аэропортов и авиационных маршрутов» Рабочей группы Госсовета РФ по направлению «Транспорт», создание которой предусмотрено протоколом от 18.02.2019 №1 заседания указанной Рабочей группы, до настоящего времени не обнародован.

Вместе с тем, с введением Международной организацией гражданской авиации (ИКАО) новых стандартов безопасного развития гражданской авиации, изложенных в Приложении ИКАО 19 «Управление безопасностью полетов», изменились приоритеты и подходы к разработке национальных программ развития гражданской авиации с учетом Глобального плана обеспечения безопасности полетов ИКАО (Doc. 10004) и Глобального аэронавигационного плана ИКАО (Doc. 9750), имеющих непосредственное отношение к РА. Эти документы, совместно с Международными стандартами Приложения ИКАО 19 способствуют координации и взаимодействию между международными, региональными и национальными инициативами, направленными на создание согласованной, безопасной и эффективной системы международной гражданской авиации. Требования и стратегию ИКАО необходимо учитывать, так как над территорией Арктического региона располагаются кросс - полярные и транс – сибирские международные воздушные трассы, существуют обязательства Российской Федерации по Чикагской конвенции в части выполнения Международных стандартов в области обеспечения этих полетов, в том числе, по поиску и спасанию в труднодоступных регионах.

Следуя требованиям ИКАО, приоритетное внимание на КК-50 было уделено критическому анализу: состояния нормативной базы РА, обеспечения безопасности авиационной деятельности, использования потенциала авиации общего назначения (АОН) и механизмов саморегулирования для преодоления административных и правовых барьеров, препятствующих восстановлению и развитию РА в интересах пассажиров и клиентуры. Основной акцент на КК-50 был сделан на рассмотрение успешных практик решения фактических проблем РА с учетом: уровня развития экономики субъектов РФ, размера территорий, климатических условий, национальных традиций, особенностей взаимодействия с регуляторами, наличия конкуренции с другими видами транспорта, использования различных организационно-правовых форм и отношений собственности. В частности, были рассмотрены проблемы РА и практики их решения в Республике Саха (Якутия), Сахалинской и

Новосибирской областях, Приморском и Красноярском краях, Казахстанской ассоциации малой авиации и ряде других регионов в разрезе различных поставщиков обслуживания РА. При рассмотрении эксплуатируемых в РА типов отечественных и зарубежных воздушных судов (ВС) было отмечено очевидное несовершенство порядка и процедуры импортозамещения, утвержденных распоряжением Правительства РФ от 18.07.2018 №1489-р и постановлением Правительства РФ от 27.08.2018 № 1000, в части, касающейся организаций ГА, в уставном капитале которых доля участия РФ превышает 50 процентов. Наделение Минпромторга России полномочиями федерального органа исполнительной власти, обеспечивающего подготовку согласования с координационным органом Правительства РФ разрешений на покупку товаров иностранных производителей (ВС) при наличии двух конкурирующих товаров российского происхождения, создало условия для недобросовестной конкуренции и принятие односторонних решений, наносящих ущерб интересам авиационного бизнеса. Весьма спорным, по мнению участников КК-50, является также и то, что указанным постановлением Правительства РФ органом по согласованию эксплуатационных характеристик ВС определен Минпромторг России, а не Росавиация или Минтранс России.

Объективность и правомочность критического анализа, по мнению участников КК-50, могут быть достигнуты путем проведения мониторинга всех поставщиков обслуживания РА по классификации ИКАО (разработчиков и изготовителей авиационной техники, центров технического обслуживания и ремонта, эксплуатантов аэродромов, поставщиков аэронавигационного обслуживания, учебных заведений, эксплуатантов воздушных судов) с использованием форм проверочных листов, утвержденных приказом Ространснадзора от 14.09.2017 № ВБ-888фс для осуществления федерального государственного надзора, Системы добровольных и конфиденциальных сообщений (при условии ее патронажа Консультационно-аналитическим агентством «Безопасность полетов») и разработанной Саморегулируемой организацией авиационного бизнеса (СРО АБ) Модели стратегических направлений мониторинга и восстановления РА на основе Сбалансированной системы показателей (ССП), системного анализа полученной информации, выявления проблем и разработки стратегических инициатив по их решению в целях восстановления и развития РА.

Реализация мероприятий по проведению мониторинга, системного анализа полученной информации, выявлению проблем, разработке стратегических инициатив по их решению, по своему содержанию и трудоемкости не может качественно и в срок обеспечиваться на общественных началах, поскольку требует привлечения высокопрофессиональных экспертов для выполнения работ, которые зачастую выходят за рамки их непосредственных должностных обязанностей и полномочий, а также не предусмотрены бюджетом их организаций, и вследствие этого должна проводиться на возмездной основе.

Участники КК-50, в соответствии со сложившейся за 33 года традицией КК – первой в истории ГА СССР и РФ формой инициативных директорских коммуникаций и диалога с властью – после просмотра соответствующего видеофильма почтили минутой молчания память ушедших председателей КК: Гусева В.Б., Масловского И.А., Мозжерина А.И., Овчинникова В.И., Демченко Б.Г., Падерова А.Н., Шалагинова А.В., Сайбея В.А., Сытника Г.И., Нагорного Л.В., Облана Ю.А.

Заседание КК-50 проведено в форме семинара повышения квалификации, в ходе которого его участники освоили начальные навыки проведения системного мониторинга состояния объектов и структур ГА.

Участники КК-50 РЕШИЛИ:

1. Рекомендовать исполнительным органам СРО АБ (Односторонцев В.Н.) и СРОО МАРАП (Сулейманов Р.Р.) силами экспертов указанных саморегулируемых организаций и экспертной группы ОНФ по развитию региональных и местных авиаперевозок совместно с должностными лицами Ространснадзора, привлеченными специалистами организаций ГА и третьими лицами (по согласованию):

1.1. Провести мониторинг деятельности всех поставщиков обслуживания РА (по классификации ИКАО) с использованием форм проверочных листов, утвержденных приказом Ространснадзора от 14.09.2017 № ВБ-888фс для осуществления федерального государственного надзора, Системы добровольных и конфиденциальных сообщений (под патронажем КАА «Безопасность полетов») и разработанной СРО АБ Модели стратегических направлений мониторинга и восстановления региональной авиации на основе ССП в Республике Саха (Якутия), Чукотском автономном округе, Сахалинской и Новосибирской областях, Хабаровском, Приморском и Красноярском краях;

1.2. Провести по результатам проведенного мониторинга системный анализ состояния нормативной базы РА, обеспечения безопасности авиационной деятельности, использования потенциала АОН (с учетом предложений КК-46, май 2017 Новосибирск) и механизмов саморегулирования для преодоления административных и правовых барьеров, препятствующих восстановлению и развитию РА в интересах пассажиров и клиентуры;

1.3. Выявить на основе системного анализа полученной информации проблемы РА и разработать стратегические инициативы по их решению в целях ее восстановления и развития с учетом мер, предусмотренных Международными стандартами Приложения ИКАО 19, государственными программами развития ГА и Стратегии пространственного развития Российской Федерации на период до 2025 года, утвержденной распоряжением Правительства от 13.02.2019 № 207-р;

1.4. Ходатайствовать перед государственными органами о выделении средств на проведение на возмездной основе мероприятий, предусмотренных п.п.1.1-1.3 настоящего Решения, на условиях софинансирования за счет федерального бюджета и бюджетов субъектов РФ, с привлечением средств заинтересованных организаций ГА, в том числе, частного бизнеса (срок до 01.09.2019);

1.5. По результатам проведения мероприятий, предусмотренных п.п.1.1-1.3 настоящего Решения, при условии изыскания средств, предусмотренных п.1.4 настоящего Решения, ходатайствовать перед Президентом РФ о принятии Национального проекта «Восстановление и развитие региональной авиации России»;

1.6. Обратиться к помощнику Президента РФ, секретарю Госсовета РФ Левитину И.Е. и руководителю группы «Транспорт» Госсовета РФ, главе Республики Бурятия Цыденову А.С. с предложением о включении в программу предстоящего заседания Госсовета РФ выступления уполномоченного представителя СРО АБ, основанного на предложениях КК-50 (срок до 01.08.2019);

1.7. Обратиться к руководителю подгруппы «Развитие региональных аэропортов и авиационных маршрутов» Рабочей группы Госсовета РФ по направлению «Транспорт», губернатору Красноярского края Уссу А.В. с просьбой ускорить решение вопроса о включении уполномоченного представителя СРО АБ в состав подгруппы в статусе заместителя руководителя подгруппы в целях консолидации позиций представителей организаций ГА, вошедших в ее состав (срок до 01.08.2019);

1.8. Обратиться в Правительство РФ с ходатайством о передаче СРО АБ полномочий Минпромторга России, утвержденных распоряжением Правительства РФ от 18.07.2018 №1489-р и постановлением Правительства РФ от 27.08.2018 № 1000, в части обеспечения подготовки согласования с координационным органом Правительства Российской Федерации разрешений на покупку товаров иностранных производителей (ВС) при наличии двух конкурирующих товаров российского происхождения (срок до 01.09.2019).

2. Рекомендовать председателям Региональных отделений СРОО МАРАП (в первую очередь регионов, охваченных мониторингом):

2.1. Привлечь руководителей авиационных организаций всех поставщиков обслуживания РА (по классификации ИКАО) и членов их управленческих команд в соответствующем регионе к проведению мероприятий, предусмотренных пп.1.1 – 1.3 настоящего Решения;

2.2. Выделить высококвалифицированных специалистов из числа вверенных авиационных организаций для участия в проведении мероприятий, предусмотренных пп.1.1 – 1.3 настоящего Решения;

2.3. Предоставить информацию о проблемах РА и практиках их решения в соответствующем регионе, в порядке и по формам, предусмотренным п.1 настоящего Решения;

2.4. Привлечь в члены СРОО МАРАП/СРО АБ руководителей/авиационные организации региона, являющиеся поставщиками обслуживания РА;

2.5. Представить предложения по источникам финансирования мероприятий, предусмотренных пп.1.1 – 1.3 настоящего Решения (срок до 01.09.2019);

2.6. Инициировать участие СРО АБ, СРОО МАРАП и КК в разработке и реализации стратегий развития РА (в том числе, на конкурсной основе).

3. Провести очередное 51-е заседание Клуба командиров авиапроизводства России в г. Екатеринбурге в июне 2020 года на тему: «Человеческий капитал гражданской авиации: формирование, развитие и использование».

4. Поручить постоянному заместителю председателя КК (Сулейманов Р.Р.):

4.1. Согласовать в рабочем порядке принимающую сторону, дату, время и место проведения заседания КК-51 (срок до 15.08.2019);

4.2. Актуализировать, с учетом современных условий, исполнение решения КК-31 (август 2004, Нижневартовск) о создании Клуба собственников авиационного бизнеса (в рамках КК), и подготовить соответствующие документы для принятия окончательного решения по этому вопросу на заседании КК-51;

4.3. Довести итоги 50-го Юбилейного заседания Клуба командиров авиапроизводства России до сведения органов государственной власти, руководителей и членов управленческих команд организаций ГА, участников КК, других заинтересованных лиц и опубликовать их в средствах массовой информации.

Почетный Председатель КК-50,
Председатель КК-4,
Заслуженный пилот СССР

Председатель КК-50,
Генеральный директор
ООО «Аэропорт Емельяново»

Сопредседатель КК-50,
Председатель КК-1,
Директор Авиационного учебного
центра Казахстанской ассоциации
малой авиации (КАМА)

И.А. Левандовский

А.В. Метцлер

Х.Г. Хуснутдинов

Сопредседатель КК-50,
Генеральный директор
Саморегулируемой организации
авиационного бизнеса (СРО АБ),
Заслуженный пилот РФ

Постоянный заместитель председателя КК,
Генеральный директор СРОО МАРАП,
Руководитель экспертной группы ОНФ по
развитию региональных авиаперевозок,
Заслуженный работник транспорта РФ

В.Н. Односторонцев

Р.Р. Сулейманов