

Концепция: цель, сущность

Либерализация рынка авиаперевозок может стать предпосылкой к масштабному выходу компаний low cost на российский рынок, что приведет к усилению конкуренции. И если мы не хотим проиграть в этой борьбе за потребителя, нам придется значительно снизить издержки.

Первая проблема, лежащая на поверхности, — низкая производительность труда в службе управления воздушным движением и в аэропортовой деятельности. Возможно ли если не снижение, то хотя бы сохранение на текущем уровне тарифов на управление воздушным движением и аэропортовые услуги? Если внедрять современные технологии, то да, возможно. В России одна из самых высоких численностей диспетчерского состава и персонала управления воздушным движением, приходящаяся на обслуживание одного полета.

Необходимо снизить стоимость подготовки пилотов — сейчас она является одной из самых высоких в мире. Нам нужно отказываться от высшего образования для пилотов — это совершенно никчемное, ненужное мероприятие. Мы должны готовить пилота в течение 18, максимум 24, месяцев, затем выпускать его на двухдвигательном самолете, и дальше уже авиакомпания за свои деньги должна его переучивать на эксплуатируемый в авиакомпании тип воздушных судов. Постоянно вкачивать дополнительные деньги в подготовку, в летные училища — совершенно бесполезно, поскольку пилотов четыре года учат не тому, что они будут делать в кабине самолета.

Следует внедрять безлюдные технологии — это одно из ключевых направлений в аэропортах местных воздушных линий. Таким образом можно снять финансовую нагрузку с наземной инфраструктуры. При этом ничего хитрого в этих технологиях нет, контейнерные технологии работают в мире, причем достаточно успешно.

Еще одна причина — высокая стоимость аэропортового обслуживания, которая, вместе с повышающимися требованиями к безопасности, прежде всего в аэропортах, будет только расти. И первый шаг, который напрашивается в этой связи, — вывод аэропортов, прежде всего местных и региональных воздушных линий, из статуса аэропортов в статус посадочной площадки.

Распределение слотов

Процедура распределения слотов непрозрачна. Между тем отработан признанный во всем мире механизм, «слот-конференции», которые устраивает Международная ассоциация воздушного транспорта (IATA). У нас тоже есть Ассоциация эксплуатантов воздушного транспорта. Можно взять этот опыт «слот-конференции» для выполнения внутрисекторских перевозок. Если инициировать это



Заместитель
министра
транспорта РФ
Валерий Окулов

**Повысить
конкурентоспособность
отечественной
гражданской авиации,
как грузовой, так
и пассажирской,
могла бы уже широко
практикующаяся в мире
технология e-freight**

мероприятие сейчас, то вполне можно выйти на летние месяцы с тем, чтобы организовать «слот-конференции» для зимнего расписания 2011–2012 года. IATA готово предоставить такую помощь, поддержку. Но на это нужна инициатива самих перевозчиков и аэропортов. Скорее всего, авиакомпании опять захотят, чтобы этими конференциями занялись чиновники от Росавиации или Минтранса, что принципиально неверно. То же самое касается и Фонда гарантий выполнения перевозки — авиакомпании всячески пытаются торжествовать создание фонда, однако не создавать его нельзя. Кто будет оплачивать перевозку пассажиров обанкротившейся авиакомпании? Фонд. Поскольку федеральный бюджет на 2012 год такое резервирование не предусматривает.

Конкурентоспособность

Повысить конкурентоспособность отечественной гражданской авиации, как грузовой, так и пассажирской, могла бы уже широко практикующаяся в мире технология e-freight.

Уже 44 авиационные администрации по миру внедрились этот стандарт в качестве национального, значительное число аэропортов используют эту технологию. И те авиакомпании, те аэропорты, которые будут

работать в этой технологии, получат конкурентное преимущество, поскольку владельцу груза, грузоотправителю, грузополучателю, грузовым операторам гораздо выгоднее работать именно по данной технологии, так как она быстрее, дешевле, надежнее. Россия также реализует данный проект, но наша ключевая проблема — отсутствие единой информационной системы, в которой работали бы все государственные органы исполнительной власти.

Техническое обслуживание

Для оптимизации существующей системы технического обслуживания и ремонта воздушных судов в первую очередь необходимо снижение существующих сертификационных требований, поскольку они давным-давно устарели и не отвечают требованиям.

Переход на безресурсное обслуживание по состоянию, что в мире реализовано, когда на соответствующих формах и чеках проверяется состояние самолета. Кроме того, техническое обслуживание авиационной техники — бизнес гораздо более гарантированный, надежный, нежели авиаперевозки. Размер этого бизнеса почти такой же, как и стоимость производства новой техники, поскольку за время жизни самолета на техническое обслуживание тратится столько же, сколько на его покупку. И этот бизнес нам нужно развивать здесь. Никто, кроме авиакомпаний, этого не сделает, в мире авиакомпании уже это поняли.

Проблемы малой авиации

Развитию малой авиации Минтранс России и Росавиация уделяют повышенное внимание. Необходимо развивать местные воздушные линии и региональные перевозки. Вовсе не от того, что с магистральными перевозками у нас все безоблачно и отрегулировано, здесь тоже хватает проблем. Но малая авиация на грани исчезновения, поскольку уровень ее деградации близок к черте, после которой восстановить местные воздушные линии будет чрезвычайно сложно.

Поэтому финансовые, административные, организационные ресурсы должны направляться, прежде всего, в этот сегмент перевозок. Создаются Федеральные казенные предприятия на базе аэропортов МВЛ, которые содержатся за счет федерального бюджета, дотируются северные аэропорты, многие субъекты дотируют перевозки на МВЛ, постановлением Правительства Российской Федерации сняты таможенные пошлины на региональные самолеты емкостью до 50 кресел. Эти программы носят долгосрочный характер, поскольку с нашими территориями и дорогами сохранение и развитие малой авиации является жизненно важной задачей. ▲