**12 МАРТА 2012**

**Вернуться в оглавление**

### МОСКОВСКИЕ НОВОСТИ; 12.03.2012; СПЕКУЛЯЦИИ В РАМКАХ

Почему обеспечение безопасности россиян на транспорте обходится дороже, чем рассчитывало правительство

B 2010 году, после терактов в московском метро, правительство утвердило комплексную программу обеспечения безопасности населения на транспорте, рассчитанную до конца 2О13 года. Директор департамента транспортной безопасности и специальных программ Минтранса Владимир МУРАТОВ рассказал корреспонденту «МН» Ирине ГРУЗИНОВОЙ, как идет работа над созданием комплексной системы безопасности и почему министерство предлагает продлить действие программы до 2016 года.

- Почему вы решили продлить программу? Не укладываетесь в положенные сроки по какому-то из этапов?

- Основная суть комплексной программы заключается в приобретении и установке технических средств на условиях долевого участия субъекта транспортной инфраструктуры. Рассчитана она до 2О13 года включительно, и конкретный этап выделить можно только формально. Поскольку программа была утверждена в июле 2010 года, то на разгон времени у нас не осталось. Пока поступили деньги, пока мы провели аукционы, закончился год. Все это тормозит процесс. Поэтому основной этап по реализации упал на 2011 год, и мы провели достаточно много мероприятий.

- Кто участвует в программе и сколько она стоит?

- Для участия в программе отобрано 28 объектов первой категории. Среди них восемь станций метро – по одной станции метрополитена городов Москвы, Санкт-Петербурга, Новосибирска, Нижнего Новгорода, Екатеринбурга, Самары, Волгограда, Казани. Исполнение на разной стадии. Это также автовокзалы Северо-Кавказского региона, на что заложено 150 млн. руб., а исполнение начнется в этом году. Есть еще ряд других объектов, в том числе железные дороги, отдельные участки трассы «Дон». Покупка техники и ее установка происходит на условиях софинансирования. Собственник платит 5%, а федеральный бюджет – 95%. Изначально мы хотели сделать 30 на 70%, но все тут же стали просить, чтобы доля федерального финансирования была увеличена. Так и получилось. Общая сумма федеральных денег, рассчитанных на все мероприятия, в том числе и техническое оснащение этих 28 объектов программы, составляет 46, 7 млрд. руб. Из них 7, 5 млрд. руб. было выделено в 2010 году, а каждый последующий год до 2013-го включительно выделяется около 13 млрд. рублей.

По условиям программы мы должны покупать зарубежную технику, только если нет российских аналогов. Такой карт-бланш породил множество спекуляций. Например, по нашим подсчетам, необходимый комплект для станции метрополитена стоит 13, 5 млн. руб. Когда производитель узнал об отсутствии конкуренции, то цена взлетела до 25 млн. руб. Одна рамка металлоискателя раньше стоила в Новосибирске 70 тыс. руб., а стала стоить 500 тыс. руб. Для укомплектования одной станции московского метро техникой и соответствующей для нее инфраструктурой, проводами и прочими коммуникациями Беседин (глава московского метро. – «МН») запросил 45 млн. руб. – Федеральный бюджет заплатит 95 %, но только в рамках программы. После окончания программы, если данные меры будут признаны эффективными, за оснащение других станций метро будет платить собственник. И так на всех объектах и видах транспорта.

- Так на какой стадии исполнения программы вы сейчас находитесь? Какая техника закуплена, где установлена?

- Что касается 2ои года, то у нас кассовое исполнение, то есть освоение запланированных в федеральном бюджете денег, составляет 70%. Исключение составил Московский метрополитен, реализация мероприятий по которому по просьбе мэра Москвы Сергея Собянина перенесена на 2012 и 2013 годы. Логика его обращения к президенту в том, что установка техники на станциях требует осмысления. Надо понять, что ставить, где и как. Метрополитен чрезвычайно загружен: 9, 5 млн. пассажиров в сутки. Необходимо избежать коллапса, но не в ущерб безопасности. Сегодня мы продолжаем оценивать уязвимость объектов транспортной инфраструктуры: определяем, какова на сегодня степень защищенности объектов от внешних угроз, в том числе террористических. Проводится категорирование объектов транспортной инфраструктуры: вокзалов, аэропортов, метрополитенов, автобусных станций, портов, дорог и ж/д путей, присваиваются категории от первой до четвертой с учетом степени угрозы незаконного вмешательства. Вся эта работа проводится в рамках реализации федерального закона о транспортной безопасности N16-ФЗ.

- Сколько объектов транспортной инфраструктуры уже прошло процедуру категорирования за все это время, близки ли вы к завершению?

- Различные категории уже присвоены примерно 14 тыс. объектам инфраструктуры и более 28 тыс. транспортных средств. Мы начали работу с наиболее важных объектов, то есть объектов первой категории. Их где-то около тысячи. Всего у нас в стране около 600 тыс. объектов транспортной инфраструктуры, а транспортных средств во много раз больше. Сами считайте, какая это большая работа. Сначала выставляется категория, то есть мы определяем степень важности и значимости объекта, потом проводится оценка уязвимости. Она выявляет актуальную на данный момент степень защищенности. В итоге составляется план того, что нужно предпринять для повышения уровня безопасности, детально прописывается, какую технику куда устанавливать. На исполнение собственнику объекта отводится шесть месяцев, после чего уже все должно быть готово и идет проверка того, как система безопасности работает.

- В программе говорится про обучение специалистов по безопасности. О чем речь?

- Речь о создании новых, особых подразделений, которые мы называем подразделениями транспортной безопасности. Мы сейчас совместно с МВД готовим соответствующую законодательную базу, разрабатываем и определяем структуру, полномочия, перечни предметов, которые будут подлежать изъятию на разных видах транспорта. Целый блок документов уже в правительстве.

Сейчас нет единообразия в охране транспортных объектов. Мы же хотим создать единую службу хорошо подготовленных специалистов, которые охватят все объекты транспорта. Сотрудники подразделений транспортной безопасности в первую очередь будут работать с техникой, соответствующей специфике «своих» объектов, а также заниматься профайлингом. Работать будут в тесном взаимодействии с полицией. Однако сотрудники подразделений транспортной безопасности не будут обладать правами полицейских, то есть не смогут задерживать граждан, обыскивать. Они будут осуществлять внешний досмотр при помощи технических средств, как, например, сотрудники САБ (служба авиационной безопасности. – «МН») в аэропортах. При возникновении каких-либо подозрений в дело будут вступать полицейские для проведения соответствующих процессуальных действий. Мы не предполагаем создание второй полиции.

Обучать сотрудников подразделений транспортной безопасности будем скорее всего на базе наших высших учебных заведений – Московского государственного университета путей сообщения и прочих. Сейчас определяемся, какого уровня образование они будут получать: высшее, среднее, курсы. Программа разрабатывается совместно с Минобразования.

Платить зарплату сотрудникам этих подразделений будет собственник объекта. О стоимости услуг, как и о численности самих подразделений, пока говорить рано. Надо определиться, сколько и каких объектов у нас в стране. Это станет ясно после завершения категорирования, о чем я говорил.

\*\*\*

Покупка техники и ее установка происходит на условиях софинансирования. Собственник платит $%, а федеральный бюджет – 95%-Изначально мы хотели сделать 30 на 70%, но все тут же стали просить, чтобы доля федерального финансирования была увеличена

### ЭХО МОСКВЫ; 07.03.2012; ИЩЕМ ВЫХОД...

Н.БОЛТЯНСКАЯ: Здравствуйте, вы слушаете программы «Ищем выход», в нашей студии Иннокентий Алафинов, заместитель руководителя Федерального дорожного агентства Министерства транспорта РФ.

И.АЛАФИНОВ: Добрый день Нателла, добрый день, уважаемые радиослушатели и телезрители.

Н.БОЛТЯНСКАЯ: Подходящая фраза всплыла сразу – по поводу двух бед в России, и ушлый российский народ всегда добавляет, что беда заключается в том. Что одни управляют другими. Зачитаю цитату из первой статьи, которая размещена на сайте «Автодор.Ру» – Федеральное дорожное агентство является федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по оказанию госуслуг и управлением госимуществом в сфере автодорожного транспорта и автодорожного хозяйства, в том числе, в области учета автомобильных дорог». Теперь переведите это для меня на русский.

И.АЛАФИНОВ: Если это переводить на нормальный язык, это означает, что в нашем ведении находится приблизительно 52 тысячи федеральных автомобильных дорог, это основные магистрали, они имеют нумерацию – М-2, М-5, – основные магистрали. Такие же дороги есть у нас по всей стране – М-27 на Кавказе, М-63, – этих дорог приблизительно около 52 тысяч километров. Мы занимаемся их содержанием, ремонтом, строительством и реконструкцией тех дорог, которые эксплуатируются на бесплатной основе.

Н.БОЛТЯНСКАЯ: В США есть 101-фри-вей, который идет из Сан-Франциско на восток. В России есть такая дорога?

И.АЛАФИНОВ: Конечно. Эта дорога начинается на границе с Беларусью, называется М-1, дальше переходит в М-5 или М-7, и последний участок, сданный в прошлом году, Чита-Хабаровск. То есть, сегодня реально можно проехать от западной границы до восточного побережья нашей необъятной родины.

Н.БОЛТЯНСКАЯ: Вам случалось это выполнять?

И.АЛАФИНОВ: Нет, к сожалению, на автомобиле я дальше Урала с этой стороны не ездил. Были поездки за Уралом и через Урал, но так, чтобы от одной точки до другой – не было.

Н.БОЛТЯНСКАЯ: Госчиновник оценить качество дорог может только с помощью собственной пятой точки, когда она трясется по дороге. Как оцениваете состояние российских дорог по 5-балльной системе?

И.АЛАФИНОВ: По 5-балльной оценивать не могу, потому что у нас есть показатель, который мы получаем исходя из диагностики дорог. Диагностика – ежегодная диагностика всей федеральной сети и оценка ее реального состояния. На сегодняшний день реально соответствуют требованиям порядка 44% федеральных дорог – это меньше половины.

Н.БОЛТЯНСКАЯ: Что делать будем?

И.АЛАФИНОВ: Сделано уже немало на самом деле. Поясню, почему. Во-первых, принят основной закон, который позволит нам в течение 3-4 лет довести нашу сеть до стопроцентного нормативного состояния. Это закон о дорожных фондах – закон, благодаря которому все деньги, которые собираются с пользователя – транспортный налог – это региональные дороги, акциз идет часть на федеральные, часть на региональные, – пойдут, наконец, не в общий бюджет, а будут направлены на дороги.

Поясню, почему 44% состояния. Дело в том, что объем финансирования ремонта и содержания за счет общих налогов, с момента отмены дорожных фондов, – федеральный был отменен в 2000 г., региональный – в 2004 г. Соответственно, объем финансирования федеральной сети оставлял порядка 35-40%. Чтоб было понятно: если вы дома будете убираться каждую неделю на 40%, по истечении времени большая часть квартиры у вас зарастет грязью.

Н.БОЛТЯНСКАЯ: Как выйти из этой ситуации? Страна лопается от нефтяных денег. Где деньги, Зин?

И.АЛАФИНОВ: Нефтяные деньги, подозреваю, идут на другие нужды, которые также важны для страны. Но чтобы деньги пользователя шли на дороги, и приняты законы о дорожных фондах. На сегодня у нас со следующего года полностью финансируется капитальный ремонт и содержание, мы удваиваем ежегодный объем капитального ремонта и, с учетом того недоремонта, который у нас накопился, необходимы 3-4 года для того, чтобы привести федеральную сеть в порядок.

Пример: если взять регионы, то когда отменяли Региональный дорожный фонд, был направлен в регионы акциз на бензин – это порядка 160 млрд рублей было. Так вот регионы направляли на дороги – не берем сейчас Москву, – порядка 120 млрд. А был еще транспортный налог. То есть, регионы за счет денег пользователя решали другие вопросы.

Н.БОЛТЯНСКАЯ: Сейчас ситуация изменилась?

И.АЛАФИНОВ: Коренным образом. С точки зрения объемов финансирования – в этом году первый год, когда создали региональные дорожные фонды. Уровень ассигнований, который к ним поступил – порядка 300 млрд рублей, возрос в 2,5 раза. Федеральный фонд тоже создан в прошлом году и позволяет нам выполнять всю программу ремонта и капремонта на федеральных дорогах.

Н.БОЛТЯНСКАЯ: Люди, которые ездят по Белоруссии говорят, что дороги там феерические – мечта автомобилиста. За счет чего это происходит, и почему у нас так нельзя?

И.АЛАФИНОВ: Та протяженность дорог, которая есть в Белоруссии и та, по которой ездят автомобилисты из Москвы – от границы России до границы с Польшей, – у нас тоже есть такие дороги. В прошлом году мы сдали первый автобан на территории Сибири, в Кемеровской области – это приблизительно 50 км, четыре полосы.

Н.БОЛТЯНСКАЯ: Бесплатная?

И.АЛАФИНОВ: Бесплатная. Отличная дорога.

Н.БОЛТЯНСКАЯ: У вас на сайте есть «общественная приемная» – что пишут?

И.АЛАФИНОВ: Сообщения связаны с сельскими дорогами. Программу, которую мы начали в прошлом году и благодаря которой уже 85 тысяч граждан РФ получили возможность круглый год ездить туда, куда им хочется. Да, 85 тысяч небольшая цифра, но это только начало. Было соединено больше 200 населенных пунктов. В этом году программа продолжается, предполагаем соединить где-то 250 населенных пунктов.

Н.БОЛТЯНСКАЯ: Люди в США, Европе, в отпуск садятся в машину, берут дом на колесах, и вперед. В нашей стране такое проблематично. Нужна ли России разветвленная, покрывающая всю территорию, огромная сеть дорог – для чего и сколько это будет стоить.

И.АЛАФИНОВ: Сеть нужна. Более того, нужна не радиальная, как сейчас. Наш коллега, Михаил Блинкин, он всегда говорил о дорогах «квадратно-гнездовым методом», чтобы у нас, для того, чтобы проехать из Калуги в Волоколамск, не нужно было ехать через Москву. Сеть должна покрывать так РФ, чтобы у пользователя всегда был наикратчайший путь. Но, к сожалению, то развитие, которое сеть получала в советское время – посмотрим пример метро – так и сеть дорог строилась изначально. Соответственно, нужно развитие сети, и особенности, надо развивать местные связи. Чтобы ездить не через МКАД в города-спутники Москвы.

Н.БОЛТЯНСКАЯ: Много ли таких мест-ловушек7 Практически каждый большой город?

И.АЛАФИНОВ: Так было, но не везде сейчас есть, потому что за последние 10 лет было построено очень много обходов городов. Либо глубокие, либо не очень, которые позволили транзитный транспорт увести из городов. Это дороги и на М-5, М-7. Более того, в ряде случаев эти обходы были кольцевыми. Есть достаточно глубокая проблема двух агломерациях – Московская и Санкт-Петербурга.

Н.БОЛТЯНСКАЯ: От Влада с Урала целый пакет ругательных вопросов – убираю оттуда политическую часть, потому что сегодня мы не об этом, и буду задавать вопросы по существу. Сергей: «Можете назвать хоть один участок российской дороги, который похож на немецкий автобан?»

И.АЛАФИНОВ: Конечно. В Кемеровской области, или кольцевая автомобильная дорога в Санкт-Петербурге, участок М-3. До того момента, пока не началась массовая застройка жилыми кварталами – дорога на Внуково.

Н.БОЛТЯНСКАЯ: «Мы не по закону о дорогах катаем, а по направления. Куда идет налог на дороги?» – Владимир.

И.АЛАФИНОВ: Налоги с дорог – акцизы за бензин – в региональные дорожные фонды, 72%. То есть, те три рубля, которые в цене бензина, приблизительно 2 рубля – в регионы и один рубль – в федеральный дорожный фонд. Транспортный налог идет полностью в региональный дорожный фонд.

Н.БОЛТЯНСКАЯ: Возможна ли ситуация, когда регионалы кивают на федералов?

И.АЛАФИНОВ: По федеральным дорогам такого практически не существует. Наверное, есть отдельные участки, связанные со съездами – эти вопросы мы решаем. Сами трассы федеральные – у нас вопросов нет, на регионы мы никогда ничего возлагаем. И не можем сделать это по законодательству. Региональные дороги – другое. Зачастую автомобилист не знает, какая это дорога, и это его не должно волновать, он должен получить качественную услугу.

Н.БОЛТЯНСКАЯ: Тут и возникает вопрос. Еду я по дороге, и в связи с плохим состоянием дорожного покрытия, получаю травму автомобиля. На кого в суд подавать?

И.АЛАФИНОВ: Если факт зафиксирован, что это действительно плохое состояние дороги, есть соответствующие документы, в суд подавать на владельца автомобильной дороги. Если это федеральная – есть учреждение, которое является владельцем – в судебные инстанции на наше учреждение.

Н.БОЛТЯНСКАЯ: недавно был прецедент в Москве, когда человек выиграл судебное дело. Скажите, статус федеральной дороги связан с чем?

И.АЛАФИНОВ: Это установлено законодательством, и статус федеральная дорога получает не от того, какой она категории, а исходя из ее функционального назначения. Если дорога соединяет Москву и соседние субъекты РФ, она у нас федеральная. Москву и столицы соседних субъектов. Есть специальные критерии в законе, и, исходя из этих критериев строилась федеральная сеть.

Н.БОЛТЯНСКАЯ: Минское шоссе соединяет Москву не с Минском.

И.АЛАФИНОВ: Соединяет со Смоленском, является одной из самых крупных транзитных магистралей – это федеральная трасса, которая на сегодняшний день в доверительном управлении у госкомпании Автодор.

Н.БОЛТЯНСКАЯ: Волоколамское шоссе?

И.АЛАФИНОВ: Московской области.

Н.БОЛТЯНСКАЯ: От Вадима из Красного Села: «В Китае строят 30 тысяч километров многополосных автострад в год. Сколько было построено новых дорог в России в прошлом году?»

И.АЛАФИНОВ: Хорошая статистика, которую надо несколько раз проверить. Статистика достаточно двояка. Были в Китае, смотрели, как и что они строят. Цифры впечатляют, но по факту не всегда точно. Что касается нас, то наш объем строительства и реконструкции федеральных дорог составил в прошлом году 300 километров. Это немного, но это ровно столько, сколько позволяет на сегодняшний день финансирование до создания федеральных дорожных фондов. При этом с помощью РФ было сдано больше 500 км сельских дорог.

Н.БОЛТЯНСКАЯ: Алексей: «Россия развивала железнодорожный транспорт, планируя на нем военные перевозки»

И.АЛАФИНОВ: Не готов ответить про железнодорожный транспорт

Н.БОЛТЯНСКАЯ: «Когда будет нормальная дорога между Барнаулом и Новосибирском?» – Андрей.

И.АЛАФИНОВ: Реконструкция дорог как раз и происходит, когда у нас возникает давление снизу, когда идет диктат автомобилиста. Есть два момент – можно написать в «общественную приемную», еще у нас есть отдельная рубрика про дорожный фонд, где мы рассматриваем интересные вопросы и выносим на общественный совет. И есть другой момент – реконструкция дороги происходит, когда интенсивность на ней превышает определенный заданную нормативными документами уровень. Есть определенные пороги, после которых принимается решение о реконструкции.

Н.БОЛТЯНСКАЯ: Есть у налогоплательщика возможность выяснить, куда идут его налоги?

И.АЛАФИНОВ: Такая возможность есть. Есть два абсолютно открытых ресурса – конечно, пользователям интернета. Первый – сайт Федерального дорожного агентства, где вывешены все программы работ по строительству на 3 года вперед. Программы капитального ремонта, плюс есть сайт Минэкономразвития – Закупки.ру, где все наши будущие контракты вывешены. Более того, Минтранс последним письмом настоятельно рекомендовал регионам вывесить ту же самую информацию по своим региональным фондам на сайте своих дорожных администраций.

Н.БОЛТЯНСКАЯ: «Сколько стоит километр федеральной трассы, строительство, реконструкция и поддержание в нормальном состоянии? Раздельно огласите цифры» – Влад с Урала.

И.АЛАФИНОВ: Дороги у нас разные, 5 категорий. 5 – самая низшая, 1-й – самая высокая. Стоимость также разная. Километр сельской дороги, которая софинансируется у нас из федерального дорожного фонда от 14 млн рублей до 28. Километр федеральной – от 100 млн рублей до 3,5-4 млрд – когда идет не дорога, а одно сплошное искусственное сооружение.

Н.БОЛТЯНСКАЯ: Вадим из Далласа: «Сейчас в США все автострады строят из бетона, сколько в бетонок в России?»

И.АЛАФИНОВ: Бетонные дороги в России строятся, это сданный в прошлом году обход Новосибирска, который построен по технологии бетонных дорог. Более того, с коллегами из США мы в прошлом году встречались, у нас был Виктор Мендес, мы с ним обменивались опытом нашим и их. Дело в том, что у коллег в основном климат несколько мягче.

Н.БОЛТЯНСКАЯ: Например, на Аляске.

И.АЛАФИНОВ: На Аляске не так много бетонных дорог, коллеги ездят там также по автозимникам. Вопрос в том, что их очень заинтересовал наш опыт Новосибирска – с большими перепадами температур между зимой и летом, и с вопросами, с которыми мы сталкивались при строительстве и столкнемся при содержании. На самом деле опыт изучаем, бетонных дорог не так много, хотя с учетом роста стоимости битума, наверное, на этот вопрос будем обращать больше внимания.

Н.БОЛТЯНСКАЯ: «Что, российской техники нет?»

И.АЛАФИНОВ: Есть. И более того, российская техника используется у нас на ремонте и содержании гораздо больше. Есть часть строительной иностранной техники, аналогов которых нет в России – мы видели экскаваторы «Камацу», а содержание дороги – российская техника. И более того, на федеральных дорогах 98% техники оснащены датчиками ГЛОНАСС, то есть, коллеги знают, где машина, что она делает.

Н.БОЛТЯНСКАЯ: «Кто посчитал экономическую эффективность дорожных работ?»

И.АЛАФИНОВ: За экономическую эффективность у нас отвечает Минэкономразвития.

Н.БОЛТЯНСКАЯ: Отмазались одним движением.

И.АЛАФИНОВ: Когда принималась программа развития транспортной системы, там есть отдельный раздел – автомобильные дороги, но все это мы считали, как разработчики и заказчики программы, но все это проверяют экономические ведомства. Исходя из приоритетов, которые стоят перед РФ в общем, и исходя из необходимости регионального развития в разрезе отраслей.

Н.БОЛТЯНСКАЯ: Делаем перерыв и вернемся в студию.

НОВОСТИ

Н.БОЛТЯНСКАЯ: Продолжаем программу. Очень много вопросов по России: «Как ему не стыдно – пусть проедет по М-8, Вологда-Архангельск – хватит лапши» – Влад, Северная Двина.

И.АЛАФИНОВ: Вологда-Архангельск действительно участок, мягко скажем, в не очень хорошем состоянии. Есть там отдельные проблемы, мы о них знаем, – у нас только 44% федеральной сети соответствуют нормативным требованиям. К сожалению, этот участок как раз в эти 44% не совсем входит. Мы эту проблему знаем. Для того, чтобы там провести ремонт и капитальный ремонт сейчас, после диагностики этой дороги, после документального подтверждения – скажу, что в ближайшие три года мы все такие участки планируем привести в нормативное состояние.

Н.БОЛТЯНСКАЯ: Дмитрий из Волгограда: «Судя по дорогам в Волгоградской области, Сталинградская битва еще не закончилась». Эльнур из Казани: «Ехал на междугороднем рейсе Казань-Самара на новом автобусе. Дорога в Ульяновской области ужасная», дальше идет меткое определение дорожным выбоинам.

И.АЛАФИНОВ: Хочется уточнить, по какой именно дороге он в Самару ездил. Там есть ряд маршрутов, и не все они федеральные.

Н.БОЛТЯНСКАЯ: Санкт-петербургская федеральная дорога разбита и имеет глубокую колею, не надо лгать» – Юрий из Санкт-Петербурга. «Иннокентий, во сколько обошлась реконструкция 300 км и как это сравнить со стоимостью в Китае или в Европе?» – Денис из Москвы.

И.АЛАФИНОВ: Вопрос стоимости поднят достаточно давно, много было по этому поводу исследований. Не буду приводить свои цифры, приведу цифры коллег-журналистов из издания «Авторевю». Они в последнем номере написали, что строительство головного участка 1558, новой трассы Москва-Санкт-Петербург – 3 млн евро на километр. Строительство участка обхода Бронниц М-5-Урал – 2,5 млн евро, строительство Словакии трассы, которую строит французская фирма «Винчи» – 3,7 млн евро. Есть разные дороги, разные мосты. Все сооружения достаточно разные. Хочу отметить, что стоимость строительства российских дорог, когда мы видим цифру и видим километры, входит еще земля. У наших коллег на западе земельные вопросы вынесены в отдельную статью и указывается чистая стоимость строительно-монтажных работ.

Н.БОЛТЯНСКАЯ: Там есть еще одна проблема – лично наблюдала – у моей приятельницы есть огромная ферма, ее предки пришли туда на «Мейфлауэре», штат хочет строить трассу и пытается у них выкупить участок этой фермы по своей цене, а она говорит – нет, в три раза больше. 8-й год идет суд. У нас такого не будет, как я понимаю. «Почему вы так гордитесь 300 км в год – это не так много»

И.АЛАФИНОВ: Во-первых, мы не гордимся, а констатируем факт – это ровно те километры, которые были заложены по строительному циклу и сданы. Вопрос в том, чтобы на этих километрах не остановиться, чтобы идти еще дальше, в том числе, привлекая частные инвестиции.

Н.БОЛТЯНСКАЯ: Каковы планы развития платных дорог? Ездил по М-4 – понравилось» – Михаил из Москвы.

И.АЛАФИНОВ: Платные дороги относятся к компетенции госкомпании, которая создана специально для развития платных дорог за счет, в том числе, частных инвестиций. Вопрос немножко не к нам. У нас бесплатная сеть, которая строится за счет общих налогов..

Н.БОЛТЯНСКАЯ: От Александра из Москвы: «По всей стране осенью висели плакаты: «Единая Россия – строит дороги». Можете подсказать, где и сколько?

И.АЛАФИНОВ: Могу. Во-первых, у нас эта информация вывешена на сайте, эта же информация висит на сайтах в регионах. Практически в каждом регионе такие дороги строятся. Много или мало – вопрос, связанный с тем, что мы только перешли на дорожные фонды, только перешли на целевое использование тех денег, которые мы платим.

Н.БОЛТЯНСКАЯ: «Волгоград – длинная кишка и единственный город без объездной дороги» – Сергей.

И.АЛАФИНОВ: Да, есть проблема по Волгограду. Она не только зависит от федеральной власти. Проблему знаем. Более того, – мы плавно переходим к московскому транспортному узлу. Когда у нас возникают проблемы, когда идет состыковка нескольких интересов и уровней власти, необходима взаимная работа. По Московскому транспортному узлу у нас создан координационный совет, который включает Москву, МО, Минтранс и Федеральное агентство, которые пытаются решить проблему, которая накопилась. Так же, как и в Волгограде накопилась не сегодня. Все эти проблемы будем решать.

Н.БОЛТЯНСКАЯ: При средней загруженности трассы, после ее постройки, через сколько лет возникает необходимость ремонта?

И.АЛАФИНОВ: Есть ремонт, есть капитальный ремонт, есть поверхностная обработка – абсолютно разные вещи, которые стоят по-разному. Есть межремонтные сроки. Допустим, для дорог определенной категории – 6 лет.

Н.БОЛТЯНСКАЯ: Зависит от чего?

И.АЛАФИНОВ: От климата это, по сути, не должно зависеть. Потому что дорога определенной технической категории соответствующе проектируется. Это зависит от того/, как дорога эксплуатировалась – как часто ее убирали, делали текущий ремонт. Более того, есть поверхностная обработка – верхний слой износа, как раз тот, который обеспечивает сцепление с автомобилем, изнашивается через определенное количество лет, образуется колейность. Соответственно, через 2-3 года идет поверхностная обработка – это не ремонт. Она осуществляется в рамках совершенно другой классификации работ.

Н.БОЛТЯНСКАЯ: При ремонте трассы трасса встает – как с этим бороться?

И.АЛАФИНОВ: Для того чтобы что-то на дороге сделать, конечно, налагаются определенные ограничения. Вопрос, когда налагают.

Н.БОЛТЯНСКАЯ: И на сколько, хотелось бы знать. У меня возле дома ремонтируется улица четвертый год, или пятый. Там очень интересный слалом.

И.АЛАФИНОВ: Мы стараемся минимизировать такие вещи. Наверное, все москвичи, которые ездили по Ново-Рижскому шоссе помнят развязку, которая была построена, это 35-38 километров – она была сдана на 8-9 месяцев раньше срока. Мы все понимаем. Есть определенный срок строительства, определенный строительной документацией, если условия, – опять же, связанные с выкупом земли – вы говорили про 8 лет в США, в Швеции 30 лет выкупали землю.

Н.БОЛТЯНСКАЯ: А у нас?

И.АЛАФИНОВ: У нас этот процесс занимает 2-4 года.

Н.БОЛТЯНСКАЯ: У нас что, земли мало?

И.АЛАФИНОВ: У нас есть законодательство, которое устанавливает определенные требования к тому, как эта земля выкупается, как быстро мы можем подать в суд в случае несогласия собственника.

Н.БОЛТЯНСКАЯ: «Сталинградская битва продолжается между Челябинском и Уфой». И распространенный вопрос, прошу прощения за хамский тон: «Надо прекращать воровать, тогда все будет хорошо». –

И.АЛАФИНОВ: Вопрос хороший. Приведу несколько цифр. В прошлом году в Федеральном дорожном агентстве с нашими 30 подведомственными учреждениями, на балансе которых стоят дороги, было порядка 530 проверок. Из них прокуратура – 27, счетная палата – 16, и ряд других органов. Соответственно, такая работа идет постоянно в государстве, постоянно идут проверки и выводы. Отсюда делаю вывод – ни одного явного нарушения выявлено не было.

Н.БОЛТЯНСКАЯ: Переходим к Московскому региону. Проблема с дорогами – ежику понятно. Сколько километров новых дорог могли бы решить транспортную проблему вечно стоящей Москвы?

И.АЛАФИНОВ: Тут скорее вопрос не в километрах, а именно в подходах и организации движения.

Н.БОЛТЯНСКАЯ: К Блинкину – гений. Все, что происходит сейчас, предсказал несколько лет назад.

И.АЛАФИНОВ: Мы с Михаилом Блинкиным общаемся, у нас эти общения имеют регулярную основу.

Н.БОЛТЯНСКАЯ: А толку?

И.АЛАФИНОВ: Москва и МО оказались запущенными регионами. Мы прекрасно знаем, какое количество квадратных метров было построено в Москве и МО за последние годы, а сколько местных региональных дорог, которые должны обеспечивать местные связи – не федеральные дороги, по которым сейчас идет застройка. Когда был построен МКАД, москвичи радовались первые 2-3 года, потом стали расти объекты вокруг МКАДа, которые на сегодняшний день служат точками скопления автомобилей. Эта проблема есть, она комплексная. Минтранспорта в этой связи, вместе с Москвой и МО, создали координационный совет, который пытается решить эту проблему комплексно.

Н.БОЛТЯНСКАЯ: Тот самый «квадратно-гнездовой» способ?

И.АЛАФИНОВ: Не только. Это еще выстраивание системы общественного транспорта, системы удобства пользователей железнодорожного транспорта, парковки. Комплекс мероприятий.

Н.БОЛТЯНСКАЯ: Когда выезжаем за пределы МКАД или въезжаем, наверняка вы видели, что 2 полосы из 4 перекрыты сотрудниками ГИБДД. Эти люди эксплуатируют дорогу, причем, не по целевому назначению, – пробки создают чудовищные.

И.АЛАФИНОВ: Мы многое что видим на дорогах. Не буду говорить сейчас за Москву – это вопрос организации дорожного движения. Но если вы выезжаете за пределы МКАД, вы видите, сколько по договоренности с коллегами из МВД, у нас было ликвидировано пунктов ДПС на дорогах – вместо них появляются камеры фиксации нарушений, определения в потоке автомобилей, которые находятся в оперативных сводках. На мой взгляд, решение этих вопросов должно лежать в области автоматизации, установки камер видеофиксации. Когда мы бы понимали, что нарушать на дороге нельзя не потому, что рядом нет инспектора ГИБДД, а потому что к нам может придти конверт, – наверное, его многие уже получали.

Н.БОЛТЯНСКАЯ: Возвращаясь к платным трассам, – что в этом плане делается?

И.АЛАФИНОВ: Госкомпания, которую я несколько раз упоминал, является заказчиком проекта Центральной кольцевой автодороги, которая пройдет на уровне Московского Малого кольца, будет иметь, как минимум, 1-ю категорию – на уровне бетонки, и как раз транзитный транспорт отправят, – если возьмем, например, направление из Питера – транзитный транспорт, не доезжая главной агломерации. Москвы, будет уходить через скат на другие дороги. Потому что, конечно, есть транзит через Москву – Минское направление, Санкт-Петербурга, Черного моря, откуда идут товары, которые в Москве перераспределяются и вывозятся. Конечно, важным фактором является некое понимание наших коллег-коммерсантов, которые занимаются логистикой, перераспределением грузов, чтобы такие логистический базы не создавались внутри московской агломерации. А мы нередко сейчас видим – едешь по любой трассе, стоят огромные склады, куда заезжают автомобиле, загружаются и разгружаются, и расходятся по всей РФ.

Н.БОЛТЯНСКАЯ: Когда строится новый микрорайон за пределами МКАДа, к вам хотя бы за консультацией обращаются?

И.АЛАФИНОВ: К нам – нет.

Н.БОЛТЯНСКАЯ: А у вас есть возможность сказать да или нет? Можете сказать, что строительство жилья на этом участке трассы вызовет коллапс?

И.АЛАФИНОВ: Таких полномочий у нас нет. Но есть Координационный совет, который все вопросы в комплексе решает и рассматривает. Как раз чтобы увязывать вопросы, связанные с развитием территории и развитием комплексного транспортного обеспечения.

Н.БОЛТЯНСКАЯ: Наболевший пример, связанный с Химкинским лесом. Говорил о строительстве трассы, а ходят слухи, что там будет не трасса, а некие торговые центры, а вы знаете, что любой проезд мимо торгового центра – серьезное испытание для нервов. Из этой ситуации выходы есть?

И.АЛАФИНОВ: на федеральных трассах существуют требования по количеству примыканий на определенное количество километров – то есть, количество тех дорог, которые могут войти на трассу на определенном отрезке. И второй момент – это, прежде всего, люди, недовольные подобным строительством, должны обращаться в местные органы власти, поскольку земля, которая выделяется под строительство центров, принадлежит органам местного самоуправления.

Но вы затронули еще один аспект – зачастую мы получаем достаточно разные и противоречивые сигналы от пользователей. Мы начинаем строить трассу, приходит обращение от садового товарищества: мы здесь трассу не хотим. При этом трасса запроектирована, строится шумозащитный экран, и рядом расположен город, завод, – они хотят эту трассу. И сигналы получаются противоречивыми.

Н.БОЛТЯНСКАЯ: И тогда как – кто громче крикнет?

И.АЛАФИНОВ: Нет. Потому что изначально, когда идет отбор трассы, отбирается по многим критериям – в том числе, экологическим, стоимостным, связанный с тем, как траса будет в дальнейшем использоваться пользователем. Построить трассу в чистом поле, когда она никому не нужна – мы себе такого позволить пока не можем.

Н.БОЛТЯНСКАЯ: Кстати, в последнее время эту функцию вполне выполняют заправки. Но вы наверняка обращали внимание – на американских дорогах есть «релакс-зоны», где можно поесть, душ принять, купить что-то – когда-нибудь у нас такое будет, или это не ваш вопрос?

И.АЛАФИНОВ: Это наш вопрос на федеральных трассах. Более того, он оказался несколько запущен.

Н.БОЛТЯНСКАЯ: «Несколько» – это мягко сказано.

И.АЛАФИНОВ: Не везде есть заинтересованность бизнеса строить такие многофункциональные центры. Мы с этим столкнулись при сдаче дороги Чита-Хабаровск – 500 километров, интенсивность недостаточна, чтобы быстро получать отдачу – а бизнес у нас любит быстро получать отдачу. Сейчас мы прорабатываем вопросы, связанные с тем, что либо за низкую арендную плату, либо безвозмездно можно сказать, формировать участки земли федеральные, рядом с федеральными трассами, и передавать их бизнесу для развития именно многофункциональных сервисов – с мойками, заправками, кафе и прочими удобствами.

Н.БОЛТЯНСКАЯ: Была байка, что будут в Москве строить трассу по крышам зданий. Не помните такого? Не планируете?

И.АЛАФИНОВ: Не планируем.

Н.БОЛТЯНСКАЯ: А многоэтажные дороги?

И.АЛАФИНОВ: Многоэтажные развязки у нас уже существуют. Их не так много, но вы можете даже кое-где на МКАДе их наблюдать. К сожалению, они есть не везде, что тоже является определенным местом сосредоточения трафика – посмотрите на многоуровневую развязку на Ново-Рижком шоссе и МКАДе.

Н.БОЛТЯНСКАЯ: Там разобраться без пол-литра невозможно.

И.АЛАФИНОВ: Зато можно проехать.

Н.БОЛТЯНСКАЯ: «Почему, проехав Скандинавию от Финляндии до Норвегии, я не встретил нигде ремонта дорог? Может, нужно провести тендер среди европейских строителей и платить им по-человечески?

И.АЛАФИНОВ: Тендеры у нас абсолютно открытые, может участвовать любое юридическое лицо. Никаких ограничений для формы собственности или страны собственности, нет.

Н.БОЛТЯНСКАЯ: А почему у них нет ремонта дорог, что за подлецы?

И.АЛАФИНОВ: У них есть ремонт дорог, и точно так же, как у нас, на время ремонта часть дороги перекрывается и возникают такие же трудности с передвижением. Не знаю, по какому участку ехал слушатель – если он ехал на участке, ведущем к границе – они недавно сдали эти дороги, и пока они не требуют ремонта.

Н.БОЛТЯНСКАЯ: «Челябинск-Уфа» водители называют «дорогой смерти», «Многоуровневые дороги спасут мегаполисы», «Что с освещением Минки?» – на многих трассах в темное время суток страшно ездить – это ваш вопрос?

И.АЛАФИНОВ: Наш вопрос. Часть дорог мы освещаем, у нас в обязательном порядке освещаются те места дорог, где есть места концентрации ДТП, более того, где идет пересечение с искусственными сооружениями. Пока не везде они освещены, – не буду возвращаться к вопросу, что финансирование у нас запаздывало последние годы, – сейчас мы это наращиваем. У нас есть две проблемы – почему мы не можем завтра осветить все дороги? – первый момент: дорого. У нас точно такой же тариф, как у вас, у нас нет специального тарифа за потребляемую электроэнергию. И второй момент – это связано с необходимостью пресловутой платы за подключение. Соответственно, уровень расходов, которые мы тратим на освещение, соответствует местам концентрации ДТП и другим опасным участкам.

Н.БОЛТЯНСКАЯ: «Ввели платную дорогу под Липецком – теперь фуры по ней не ездят, а ездят через малые города – плату понизьте». И последний вопрос: «40 минут поет соловей, в его песне все хорошо, а дороги – худшие в мире. Что делать?»

И.АЛАФИНОВ: Дороги не худшие в мире, а что делать – заниматься дорогами, – строить, конструировать, ремонтировать.

Н.БОЛТЯНСКАЯ: Через год придете, доложите о своих феерических успехах?

И.АЛАФИНОВ: Рассчитывать можете, феерические – не знаю, но успехи будут.

Н.БОЛТЯНСКАЯ: Ну, хорошо. Благодарю вас. Это была программа «Ищем выход».

### ИНТЕРФАКС; 11.03.2012; ДВИЖЕНИЕ НА Ж/Д УЧАСТКЕ БИРА – ХАБАРОВСК ПОЛНОСТЬЮ ВОССТАНОВЛЕНО

Движение на участке «Бира – Хабаровск» Дальневосточной железной дороги (ДВЖД), где 11 марта произошло столкновение двух грузовых поездов, полностью восстановлено, сообщило ОАО «Российские железные дороги» (РТС: RZHD) (РЖД).

«В 16:55 МСК движение поездов по четному пути двухпутного электрифицированного участка Бира – Хабаровск было открыто», – говорится в пресс-релизе. По нечетному пути движение было открыто еще в 13:55 МСК.

Как напоминает пресс-служба РЖД, 11 марта в 01:46 из-за излома боковой рамы тележки грузового вагона на станции Аур произошло боковое соударение двух грузовых поездов с последующим сходом локомотива и 29 вагонов. В результате чего незначительные травмы получили машинист и помощник машиниста. Угрозы экологии нет, добавляет пресс-служба.

В сообщении также говорится, что специальная комиссия РЖД установила причину происшествия. «Сход грузовых вагонов произошел из-за излома боковой рамы тележки, изготовленной в 2010 году ПАО «Кременчугский сталелитейный завод» (Украина)», – говорится в сообщении. Этот вагон был арендован ОАО «СУЭК».

### МОСКОВСКИЙ КОМСОМОЛЕЦ; АНАСТАСИЯ ГНЕДИНСКАЯ; 12.03.2012; КТО РАЗРЕШИЛ УТОНУТЬ «БУЛГАРИИ»?

Обвиняемый по делу о гибели 122 человек рассказал «МК», как его назначили ответственным за трагедию

Следствие по делу о крушении «Булгарии» продолжается уже восемь месяцев. Пока в СИЗО находятся четверо обвиняемых. Субарендатора судна Светлану Инякину и старшего эксперта Камского филиала Российского речного регистра Якова Ивашова задержали спустя сутки после трагедии. Еще двоих сотрудников Казанского линейного отдела Ространснадзора – Владислава Семенова и его начальника Ирека Тимергазиева – почти через месяц.

Сразу после трагедии Дмитрий Медведев сказал: «за преступление должны ответить не стрелочники – те, кто бумажки подмахнул, а все, кто организует этот процесс».

Между тем супруга и друзья Владислава Семенова уверяют: его как раз и пытаются сделать таким стрелочником. «Влада обвиняют в том, что он подписал акт предлицензионной проверки. Но между крушением и утвержденным моим мужем бланком нет никакой связи. Он не носил разрешительного характера и уж тем более не выпускал «Булгарию» в последний рейс», – утверждает Ольга Семенова.

В эксклюзивном интервью «МК» сам Владислав Семенов рассказал, что творилось с документами на «Булгарию» и как проходит следствие по его делу. Завизировал – не значит разрешил?

Владислава Семенова задержали 16 августа после обыска в его квартире. На следующий день предъявили обвинение по части 3 статьи 293 УК – халатность, повлекшая за собой смерть двух и более лиц. Причина – акт предлицензионной проверки, который наряду с еще двумя сотрудниками линейного отдела подписал Семенов.

Здесь необходимо пояснить: без пассажиров судно имеет право ходить по реке, но на организацию туристических перевозок нужна лицензия. Как раз ее и намеревалась получить субарендатор судна Светлана Инякина. Для этого она подала заявку на предлицензионную проверку в Волжское управление Ространснадзора в Нижнем Новгороде, откуда вниз спустили предписание проверить юрлицо. Далее с пакетом документов Инякина обратилась в Казанский линейный отдел Ространснадзора, где ей должны были выдать акт предлицензионной проверки. Затем весь пакет вместе с актом отправлялся обратно в Волжское управление Ространснадзора, где комиссия, изучив документы, могла выдать лицензию или отказать в получении таковой. Но бумаги в управление так и не поступили, а Инякина незаконно, не имея на то лицензии, возила туристов.

Впрочем, тот факт, что разрешения на пассажирские перевозки у субарендатора «Булгарии» не было, по мнению следствия, не освобождает от ответственности Владислава Семенова. Он небрежно отнесся к своим обязанностям и подписал акт предлицензионной проверки, имея на руках недействительные документы. В частности, просроченный акт ежегодного освидетельствования судна Российским речным регистром и трудовой договор с неким Мочкаевым, который хоть по бумагам и назначался ответственным за безопасную эксплуатацию судов, свою подпись на бланке не поставил. Вот только и сам Семенов, и его супруга утверждают: он утвердил акт только потому, что на деле эта бумага ничего не решала.

- Высоких чиновников, допустивших весь этот бардак, у нас в стране никогда не обвинят. Но ведь Путин сказал, что нужно наказать Ространснадзор. Вот и зацепились за эту бумажку. Теперь старательно шьют дело, – говорит Ольга Семенова. – Недавно Владу изменили статью – с халатности на злоупотребление должностными полномочиями. То есть намекается на коррупционную составляющую. Но если бы вы побывали в нашей квартире, то поняли бы, что ни о каких взятках и говорить не стоит. На его скромную зарплату инспектора в 12 тысяч и мою медсестры тянули двоих детей. У нас даже ремонта в квартире ни разу не было. И в отпуск мы за всю жизнь не съездили. Честно скажу, я даже дулась на Влада, говорила: «Ну хоть бы с работы бутылку или шоколадку принес...» Он огрызался: «Хочешь, чтобы меня посадили?» А теперь мы вынуждены скитаться по родственникам, жить на их подачки. После того как по всем телеканалам передали, что задержаны чиновники, выпустившие «Булгарию» в плавание, меня попросили с работы, а детей после угроз в наш адрес я вынуждена была отвезти в другой город. Ну как мне объяснить всем, что Влад не имеет отношения к злосчастному рейсу этого корыта? Но ведь зачем-то этот акт существовал? И почему, если Семенов невиновен, его до сих пор держат в СИЗО? . «Все бумаги окончательно оформлялись в Нижнем...»

- Владислав, что входило в ваши должностные обязанности?

- Каждый инспектор мог заниматься абсолютно всем. Но так повелось, что по большей части на мне висела бумажная волокита: составление документов и ответов на многочисленные запросы организаций, транспортной прокуратуры. Объем работы был огромным. Например, незадолго до трагедии прокуратура поручила проверить 40 портовых гидротехнических сооружений, а результат оформить в электронном виде. Три человека из отдела уволились, компьютером владели только я и моя коллега – я даже не мог отдохнуть и взять отгулы, которых у меня скопилось больше 50. И плюс предлицензионная проверка...

- А каков ее регламент?

- Лицензия выдается в Нижнем Новгороде. Но чтобы человек по 25 раз не ездил в Нижний, довозя необходимые бумаги, и появился этот внутренний акт предлицензионной проверки. Почему я написал внутренний акт? Потому что ни в одном законе о нем не упоминается. По сути, это опись сдаваемых документов: их наименование, номер, дата. Он служил для облегчения работы отдела лицензирования. Наша функция была скорее консультационной. Дальше собранный пакет либо мы отправляли в управление, либо соискатель отвозил его собственноручно.

- А вы должны были проверять подлинность документов, прежде чем подписать акт?

- Нет, никогда этого не делали. И не только в случае с «Булгарией», но и с другими соискателями. Для этого в Нижнем Новгороде был создан целый отдел, который и решал, выдавать лицензию или нет. На эту работу им было отведено 45 суток. У них была вся информация по документам, все реестры. Мне же приносили в основном копии документов.

- А в каком случае вы не подписывали акт предлицензионной проверки?

- Подписывали всегда. Но вы же понимаете, что, если бы не было большинства документов, я бы никогда не выдал положительный акт. А так соискатель знал, какие документы он должен дособирать. Ведь в основном все бумаги окончательно оформляли в Нижнем. «У Инякиной есть еще несколько фирм...»

- Когда вы узнали о трагедии?

- 10 июля в час дня мне позвонил следователь ЛУВД на транспорте – я как раз возился во дворе со своей старенькой «восьмеркой». Он хотел узнать сведения о фирме «Агроречтур», в частности, телефон Инякиной, ведь в списках лицензиатов этой конторы не было. Так как в наши должностные обязанности входит и расследование происшествий на транспорте, в тот же день я вызвал Светлану на опрос. Приехала она только на следующий день. Я ее опросил, составил акт и определение о возбуждении административного дела по факту работы без лицензии, который в последующем был направлен в Арбитражный суд. И суд назначил штраф за это нарушение. До 18 июля я участвовал в расследовании аварии, договаривался с представителями «Агроречтура» о допросе потерпевших и их размещении.

- На тот момент у вас была мысль, что вас могут арестовать?

- Нет, конечно. Ведь все понимали, что эта бумажка не имеет юридической силы. Раза два-три я ходил на допросы в качестве свидетеля, потом меня долго не вызывали – и мы уехали к бабушке моей жены, потому как у нее обнаружили онкологию. Ей необходимо было ежедневно делать уколы, а моя супруга – медсестра. Но по первому звонку следователя я приехал на очередной допрос. Затем последовали обыск и арест.

- А вы знали Инякину ранее?

- Да, с 2008 года, когда она впервые обратилась к нам в отдел. Она оформляла такой же акт на другую фирму – ООО «Казанская судоходная компания». Учредителем был ее отец, кажется, по фамилии Плотников, она же по доверенности представляла его интересы. Вообще Светлана достаточно опытный человек в этой сфере, у нее есть еще несколько фирм и лицензий, поэтому она знала, как оформляется лицензия и что является документом на выход в рейс с пассажирами.

- А ваш начальник Тимергазиев был знаком со Светланой?

- Я думаю, да. Потому как он мне сказал, чтобы я помог ей в подготовке и сборе документов, проконсультировал ее по бумагам. Так как это входило в мои обязанности, ничего экстраординарного я в этом не заподозрил. Я бы и так ее консультировал.

«На момент подписания акт регистра еще действовал...»

- Хорошо, но следствие утверждает, что эта «помощь» закончилась тем, что вы подписали акт на основании недействительных документов. Вот, к примеру, просроченный акт ежегодного освидетельствования судна Российским речным регистром...

- Когда Инякина пришла ко мне с документами, акт ежегодного освидетельствования еще действовал, но заканчивался. Об этом я ее предупредил. Светлана сказала, что регистр уже пишет новый и что его нужно только съездить забрать. И действительно, через две недели она имела на руках новый документ РРР, датированный 15.06.2011 (тот самый, который вменяют в вину Якову Ивашову. – «МК»). Этот документ не содержал в графе «требования» какого-либо нарушения или предложения. То есть удовлетворительное техническое состояние «Булгарии» подтверждалось регистром, а эти данные мы не проверяем.

- Ну а договор с Мочкаевым, согласно которому он назначался ответственным за безопасную эксплуатацию судна? Почему вы засчитали этот договор, хотя подписи этого человека там не стояло?

- Мочкаев дал согласие занимать эту должность, но так как проживал в Нижнем Новгороде, Инякина сказала, что подпишет этот договор уже там, на месте. Я понимал, что итоговый документ все равно будут рассматривать в управлении, поэтому и засчитал его.

- А договор на обслуживание с Волжским бассейновым управлением? Там тоже не было окончательно оформленных бумаг?

- Да, это был проект, но Инякина опять же должна была его подписать в Нижнем Новгороде, все это она собиралась сделать за 1-2 поездки.

- Но ведь на основании вашего акта в управлении спокойно могли выдать Инякиной лицензию. Именно на этом настаивает следствие. Ну, так сказать, подмахнуть не глядя.

- Нет, на основании только лишь акта без комплекта оформленных надлежащим образом документов лицензия не может быть выдана. Для проверки в управлении есть целый отдел из специалистов по лицензированию. Эксперты и комиссия выносят решение после заседания. Акт предлицензионной проверки – это скорее сопроводительное письмо к документам.

- Но вы признаете, что отнеслись к своим обязанностям халатно? Или что-то другое?

- Халатность может быть только в отношении акта предлицензионной проверки. Но я думал, что его еще несколько раз переделают. Ведь за время, пока Инякина довезла бы документы до Нижнего Новгорода, часть из них все равно бы устарела. Например, выписки из ЕГРЮЛ действительны в течение месяца, да и лицо, ответственное за безопасность, в итоге могло смениться. Акт бы однозначно претерпел изменения, был бы переписан с учетом новых данных. Но причинно-следственной связи между гибелью «Булгарии» и получением лицензии нет. Это совсем разные направления работы службы: безопасность судоходства, то есть работа по осмотру судов, и лицензионные проверки, то есть работа с документами. «Катера стояли с начала навигации...»

- А вот в Интернете после вашего задержания многие пользователи предполагали, что Инякина вам просто взятку дала. Я так понимаю, что к коррупционной составляющей подводит и следствие.

- Да за этот акт никто ничего и не предложит, бумажка, да и только, которая ничего не решает. Я уже писал, что некоторые соискатели сами ездили в Нижний Новгород для оформления лицензии.

- Но почему тогда, на ваш взгляд, вас задержали и объявили одним из фигурантов дела о гибели теплохода?

- Задержали, потому что, кроме этого акта, не было никакой зацепки, чтобы раскручивать вину чиновников, а указка «сверху», что надо наказать кого-то из чиновников, поступила. Пока они разобрались, что акт не юридический документ, прошло уже четыре месяца. Не выпустишь же теперь человека! Еще взяли потому, что, как утверждает следствие, я не предпринял мер предупредительного характера. Но как я мог предположить, что она выйдет в рейс без лицензии, имея такой огромный опыт работы на речном транспорте. Тем более она могла на свое усмотрение выйти и под другими лицензиями, которые у нее и у ее учредителей заканчиваются только в 2013 году, например ООО «Казанская судоходная компания», «Волгатревел».

- Вы знали что-либо о техническом состоянии «Булгарии»? Возможно, ранее приходилось слышать о проблемах на этом судне или проверять его?

- До того как Инякина обратилась к нам за актом, я о «Булгарии» вообще ничего не знал, потому как судно работало в другом регионе и в моем реестре не значилось. Заявлений на этот счет мы ни от кого не получали.

- Как можно проверить, перевозит ли судно пассажиров, не имея лицензии?

- Обычно мы проверяем, если поступает сигнал, но к нам в отдел никто не обращался. Либо можно это выяснить при проверке документов в порту или на линии. Но меня начальник на такие задания не отправлял – хватало инспекторов, которые только и занимались, что осмотром судов. У меня же была в основном работа с бумагами. А ведь я чиновник – и без задания начальника решения о проверке принимать не могу. Но также следует учесть, что катера стояли у нас с начала навигации, топлива на них управлением не выдавалось. Хоть на плоту плыви на осмотр. В прошлом году, видимо, лоббируя чьи-то интересы, Министерство транспорта отменило закон в кодексе внутреннего водного плавания, где говорилось о необходимости обязательного предъявления судна судоходному инспектору перед первым рейсом. Если уж говорить о плановых проверках, то некоторое время назад закон тоже изменили. Раньше на проверку не нужно было получать никаких разрешений, теперь же для этого требуется «добро» прокуратуры (имеется в виду федеральный закон «О защите прав юрлица при осуществлении госконтроля»). «При утреннем обзвоне я ни разу не слышал от диспетчеров о «Булгарии»...»

- О том, что Инякина перевозит пассажиров, не имея лицензии, вы не знали?

- Нет.

- Но вам же могли рассказать коллеги или же вы случайно могли узнать о том, что на дизель-электроход продают путевки?

- Я никогда не интересовался речными круизами – это и не входило в мои обязанности, сам я ни разу не отдыхал на теплоходах. У диспетчеров «Булгария» не отмечалась, по крайней мере при утреннем обзвоне я ни разу не слышал об этом теплоходе. Договор о навигационном обслуживании заключен не был, ходила она тайно, не объявляя себя и не регистрируясь в портах. Я понимаю боль людей, потерявших в этой трагедии родных, близких, детей, но я здесь ни при чем. С актом бы, без акта она бы все равно вышла в рейс. Как она могла ходить незамеченной? Кто ей обеспечивал проход через шлюзы? Я предполагаю, что у нее были договоренности, «зеленый свет». Вот пусть следствие и разбирается с ними, а не ищет легкий способ заставить всех признать свою вину и менее затратным путем спихнуть дело в суд.

- Как объяснил ваш адвокат, некоторое время назад вы согласились сотрудничать со следствием. Вам предложили признать, что незадолго до трагедии вы узнали о выходах «Булгарии» в рейсы без лицензии. А также, что акт вы подписали под давлением начальника. Почему пошли на этот шаг?

- Да, следователь сказал мне, что я имею статус пособника, а за это дают условный срок. Мне пообещали домашний арест в обмен на то, чтобы я изобличил в совершении корыстного преступления моего начальника Тимергазиева. Мне пояснили, что я являюсь инструментом при совершении им должностного преступления. Я настолько был раздавлен сложившейся ситуацией, шестимесячным нахождением в СИЗО, тем, что моя семья вынуждена была уехать из города, жена – уйти с работы, тем, что родственники всем миром собирали мне на адвоката... Я понимал, что никаким другим образом не могу воздействовать на решение вопроса о мере пресечения. В итоге под постоянным давлением следствия я согласился. Результатом стали многочасовые допросы в качестве обвиняемого, которые переписывались из раза в раз. При каждом новом допросе ухудшалось и мое положение, и Тимергазиева. Именно поэтому моя жена и мои друзья решили обратиться в прессу. Акт-фантом

По словам адвоката Дмитрия Троицкого, даже главное управление Ространснадзора признает, что акт предлицензионной проверки был документом сугубо внутреннего пользования. Есть порядок лицензирования, есть список необходимых для этого документов – и там ни слова об этом акте.

- Тогда зачем он вообще был нужен?

- Я уже на протяжении полугода задаю этот вопрос. И никто мне не может ответить. Семенов говорит: «Был такой порядок, не я его придумал. Когда пришел, мне сказали, что и как нужно делать. Я так и работал...»

- Но почему тогда Влад, будучи уверенным в своей невиновности, согласился сотрудничать со следствием?

- В обмен следствие обещало изменить меру пресечения на домашний арест. Но поймите – после нескольких месяцев заключения под стражу у Влада резко ухудшилось здоровье, жуткий гипертонический криз, у него нарушено мозговое кровообращение, из-за постоянного нервного стресса начались головные боли, стала отниматься рука. Супруга, медик по образованию, опасалась, что у него просто случится инсульт. К тому же следствие постоянно напирало, что другого пути у него нет. Поэтому мы и согласились на этот шаг. Следствие выступило с таким ходатайством, но суд на это не пошел.

- То есть они сделали все возможное...

- Нет, следствие имеет право изменить меру пресечения, например на подписку о невыезде, без решения суда. То есть в нашем случае велась просчитанная игра.

- Что вы теперь намерены делать?

В Уголовно-процессуальном кодексе есть 77-я статья, в которой говорится, что дача признательных показаний не является окончанием судопроизводства. Они должны быть оценены и проверены вкупе с другими доказательствами. А таковых у следствия скорее всего нет.

То, что акт предлицензионной проверки не имеет юридической силы, в интервью корреспонденту «МК» признал и начальник отдела лицензирования Волжского управления Ространснадзора Юрий Крамерс.

- Это лишь одна страничка из всего пакета документов. После того как соискатель пишет нам заявление на лицензию и передает нам документы, мы их тщательно проверяем: сроки, правильность заполнения. Это все проверяет должностное лицо, а уж потом собирается комиссия, которая решает, выдавать лицензию или нет.

Правда, в разговоре Юрий Альбертович обмолвился, что и при выдаче предлицензионного акта документы все же необходимо было проверить. Но тут же пояснил:

- Инспектор, который проверял, – он не юрист, он технарь. А всеми этими документами должны заниматься люди с юридическим образованием, которые видят и правильно могут определить, выдан ли документ на другое предприятие, или просрочен, или с ним другие проблемы. У нас эти документы, естественно, не прошли бы. Мое мнение – в законодательстве есть большие недочеты, а после этого случая оно и вовсе полностью исчезло, сейчас получение лицензии ничем не регламентировано. Другое дело, что человек, который ставит свою подпись под документом, должен руководствоваться фактами. А обещания поднести документы к делу не пришьешь.

«Я очень переживаю за людей, потерявших в той трагедии детей, родителей, близких. Но неужели им будет легче, если накажут стрелочника, самого маленького чиновника, которого делают виноватым по «указке сверху»? И почему члены экипажа, которые накануне отмечали День рыбака и были пьяны, не закрыли иллюминаторы, до сих пор находятся на свободе, а мой муж – в СИЗО?» – заканчивает свое обращение Ольга Семенова.

### КОММЕРСАНТЪ; МАРИЯ ЧЕРКАСОВА; 12.03.2012; ПОБАЛЛЬНОЕ ЯВЛЕНИЕ

В целях либерализации авиарынка создан новый бюрократический инструмент

Минтранс разработал новые правила допуска авиакомпаний на международные маршруты. Выбирать перевозчиков по балльной шкале будет межведомственная комиссия. Добавляет баллы, например, наличие новых российских самолетов, минусует аффилированность с действующим назначенным перевозчиком. Новые критерии не дают прямых преференций «Аэрофлоту». Но эксперты ожидают, что «при наличии административного ресурса» госкомпания с помощью дочерних перевозчиков сведет на нет попытки либерализации рынка.

Минтранс подготовил проект постановления «О порядке работы межведомственной комиссии», которая призвана выбирать авиаперевозчиков на новые международные маршруты. Согласно письму замминистра Валерия Окулова (копия имеется в распоряжении «Ъ»), в состав комиссии войдут представители Минэкономики, ФАС, Минспорттуризма, Ростуризма, Росавиации и Ространснадзора. Возглавит комиссию представитель Минтранса (кто именно, в министерстве не говорят). Заседание комиссии считается законным при присутствии на нем более половины от списочного состава. Росавиация публикует приказ о назначении перевозчика через пять дней после решения комиссии.

К проекту прилагается список критериев, по которым комиссия будет выбирать перевозчика. Многие уже были названы министерством. Претендент должен соответствовать критериям международной безопасности, не иметь долгов по налогам, показывать высокий уровень регулярности полетов, обладать международным сертификатом безопасности полетов IOSA. Одним из плюсов является наличие в парке современных отечественных самолетов SSJ, АН-148, ТУ-204-214. Кроме того, в списке появился новый критерий – аффилированность с назначенным перевозчиком.

Новизной документа можно считать введение балльной системы. Больше всего баллов – 20 – дается за своевременное устранение нарушений безопасности, которые заметили иностранные и отечественные авиавласти. Все остальные пункты дают плюс пять баллов в случае соответствия критерию либо минус пять в случае несоответствия. За аффилированность одной или нескольких компаний с действующим назначенным перевозчиком на линии, а также за наличие просроченной задолженности снимается по пять баллов. Набравший максимальное количество баллов кандидат может рассчитывать на получение нового маршрута.

Минтранс объявил о планах по либерализации рынка международных авиаперевозок после столкновения интересов «Трансаэро» с «Аэрофлотом» в Италии в 2011 году (см. «Ъ» от 22 февраля). Госкомпания является назначенным перевозчиком на большинстве европейских направлений и неохотно согласовывает чартерные перевозки с отечественными конкурентами. В феврале Минтранс предпринял первый серьезный шаг в этом направлении – авиавласти приняли решение о введении второго назначенного перевозчика в Италию. До сих пор «Аэрофлот» обладал монопольным правом на регулярные рейсы в эту страну.

Руководство «Аэрофлота» относится к либерализации без энтузиазма. Еще летом глава компании Виталий Савельев изложил свое видение ситуации премьеру Владимиру Путину. В частности, господин Савельев предложил распределять новые международные направления исходя из доли рынка авиакомпании и ее оборота. А также создать межведомственную комиссию, которая будет более «прозрачно» распределять новые рейсы.

В «Аэрофлоте» и «Сибири» инициативу Минтранса вчера не комментировали. Представители «Трансаэро» и «ЮТэйр» были недоступны для комментариев. Формально документ Минтранса не позволяет говорить об очевидных преференциях в отношении «Аэрофлота». Сертификатом IOSA владеют многие российские перевозчики. Большим минусом можно было бы считать лишь пункт о необходимости иметь современные отечественные самолеты, которые есть фактически только у «Аэрофлота» и его дочерних компаний,– он компенсирует для них вычет баллов за аффилированность.

Но глава консалтингового агентства «Инфомост» Борис Рыбак считает, что угроза сохранения монополизации «Аэрофлотом» рынка международных авиаперевозок сохраняется. «При определенном административном ресурсе «Аэрофлот» проведет свои дочерние кампании на новые рейсы, и все останется как прежде»,– поясняет эксперт. Кроме того, он считает, что критерии отбора авиакомпаний должен разрабатывать не Минтранс, а участники межведомственной комиссии.

В самом Минтрансе «Ъ» заверили, что критерии будут дорабатываться. «Мы направили проект на внешнее согласование в заинтересованные ведомства»,– сообщили «Ъ» в министерстве. Документ также должен пройти общественное обсуждение на сайте министерства. На сбор мнений в Минтрансе обещают отвести до двух недель, тогда как очередной раунд распределения маршрутов намечен на 14 марта. Вплоть до утверждения документа, уточняют в Минтрансе, допуск перевозчиков на новые маршруты будет идти по старым правилам.

### РИА «НОВОСТИ»; 11.03.2012; «РУСЛАЙН», «БАШКОРТОСТАН» И «МОСКОВИЯ» ОКАЗАЛИСЬ САМЫМИ НЕПУНКТУАЛЬНЫМИ В ФЕВРАЛЕ

Авиакомпании «Руслайн», «Башкортостан» и «Московия» в феврале 2012 года чаще других авиакомпаний РФ задерживали рейсы, следует из материалов Росавиации.

«Руслайн» задержала 20,86% от всех выполненных рейсов (1093 рейсов), «Башкортостан» задержала 19,87% от всех рейсов (156 рейсов), «Московия» задержала 17,09% от всех рейсов (117 рейсов).

Самой пунктуальной авиакомпанией в феврале стала ОАО «Россия» (входит в группу «Аэрофлот» ), задержав только 2,28% от всех рейсов (2,852 тысячи рейса).

Авиакомпания «ЮТэйр» задержала 2,34% от выполненных рейсов (7,135 тысячи рейсов), «Аэрофлот» – 2,94% (10,592 тысячи рейсов), «Сибирь» – 2,73% (3,732 тысячи рейсов), «Трансаэро» – 3,03% (3,435 тысячи рейсов).

### ИНТЕРФАКС; 11.03.2012; АЭРОПОРТ НИЖНЕГО НОВГОРОДА В ЯНВАРЕ-ФЕВРАЛЕ УВЕЛИЧИЛ ПАССАЖИРОПОТОК ВДВОЕ

ОАО «Международный аэропорт «Нижний Новгород» (МАНН) в январе-феврале 2012 года обслужило 73 тыс. 223 пассажира, что в 2 раза больше, чем за аналогичный период прошлого года, сообщает пресс-служба аэропорта.

В том числе пассажиропоток на внутрироссийских рейсах составил 47 тыс. 851 пассажиров (рост в 2,6 раза), на международных рейсах – 25 тыс. 372 пассажиров (рост в 1,5 раза).

В январе-феврале 2012 года было произведено 889 взлетно-посадочных операций, что на 40% больше, чем за первые два месяца 2011 года.

В феврале 2012 года пассажиропоток в нижегородском аэропорту достиг 36,554 тыс. пассажиров (в 2,2 раза больше, чем в феврале 2011 года), в том числе на внутрироссийских рейсах – 26 тыс. 56 пассажиров (рост в 2,6 раза), на международных рейсах – 10 тыс. 498 пассажиров (рост на 63,2%). В феврале было произведено 456 самолетовылетов (рост на 46,6%).

В пресс-релизе отмечается, что в прошлом месяце наиболее востребованными стали рейсы в Москву, Санкт-Петербург, Екатеринбург, Уфу и Самару. На международных линиях наибольшим спросом пользовались такие направления, как Хургада, Франкфурт, Бангкок, Шарм-эль-Шейх и Гоа. Среди рейсов в ближнее зарубежье самый высокий пассажиропоток отмечен на ташкентском направлении.

Нижегородский аэропорт является основным запасным аэродромом аэропортов московского авиаузла.

В настоящее время в собственности областного правительства находится 94,77% акций ОАО «МАНН». В феврале 2011 года по итогам конкурса инвестором нижегородского аэропорта выбрано ОАО «Аэропорт «Кольцово». МАНН разместит в пользу «Кольцово» допэмиссию, в результате чего «Кольцово» станет владельцем 75% акций МАНН.

Программа поэтапной реконструкции аэропортового комплекса, которая будет реализована с участием нового акционера, рассчитана на 10 лет – с 2011 по 2021 годы. Общий объем инвестиций составит около 2,7 млрд рублей.

### AVIAPORT.RU; 11.03.2012; ДЕВЯТЫЙ ВАЛ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ РОССИИ

Рожко М.К., к.т.н., профессор Санкт-Петербургского государственного университета гражданской авиации

О системном кризисе гражданской авиации нулевых годов XXI века известно давно всем, ну, по крайней мере, специалистам и экспертам воздушного транспорта некогда мировой авиационной державы. Об этом говорят на отраслевых конференциях, в авиапредприятиях, средствах массовой информации и даже на самом верху. Прошлогодняя сентябрьская катастрофа Як-42, унесшая жизни экипажа самолета и популярной хоккейной команды из Ярославля «Локомотив», стала, к несчастью, очередным трагичным свидетельством затяжного «крутого пике» отечественной авиации. Похоже, что выправить аварийный лайнер нынешней команде авиационных управленцев пока не удается. Об этом говорит и поступившее в Минтранс обоснованное предложение использовать западные самолеты (Holidays Czech Airlines и airBaltic) с западными экипажами для перелетов уже внутри страны континентальной хоккейной лиги, игроки которой не хотят гибнуть в устаревшей отечественной авиатехнике, управляемой смертельно опасным «человеческим фактором». И вот, 24 января сего года, в СМИ появилось сообщение о том, что Минтранс отправило на межведомственное согласование проект распоряжения о допуске чешской авиакомпании (с парком из 4 ВС: два Airbus A320 и два Boeing 737) к внутрироссийским перевозкам. Видимо, скоро к хоккеистам присоединятся баскетболисты, лыжники, легкоатлеты, пловцы, музыканты, артисты цирка, футболисты. Кстати, последние могли бы еще попросить судить значимые футбольные матчи иностранных арбитров, но этого пока не происходит, потому что уровень судейства в России за последний год вырос. Но, если так и случится, то останутся наши самолеты с нашими же экипажами только в специальном летном отряде «Россия», перевозящем первых лиц государства, а остальных будут возить по стране иностранные воздушные «извозчики». А может, действительно, стране, где только 20% жителей (28 млн) вышли на стандарты мобильности развитых стран, примерно 10% (14 млн) отрезаны от круглогодичных транспортных коммуникаций, а около 81% наших граждан (115 млн) никогда не пересекали границ России, не нужны ни отечественные самолеты, ни русские пилоты? Тем более что денег и авиационных специалистов на это «беспокойное хозяйство» все равно не хватает, ведь помимо самолетов, пилотов, инженеров, техников, диспетчеров, учебных заведений, научно-исследовательских институтов, еще нужны аэропорты, спецтехника, оборудование, авиаГСМ, бортпитание, инфраструктура, космические средства навигации и связи, сертификаты, банковские кредиты, а операционная рентабельность авиаперевозок невелика (в среднем всего лишь 0,3-3,7%, а в кризисный период опускается ниже 0, то ли дело – нефть и газ!). К тому же, оно подвержено форс-мажорным обстоятельствам: к примеру, может не хватить авиатоплива для всех рейсов (как это случилось в августе 2008 года, и это в стране, занимающей 1-е место в мире по добыче нефти!), а если достаточно дорогого авиакеросина (цены на него в России выше мировых в среднем на 10-25% (средняя цена в 2010 г. – 24 100 руб./тн), а удельный вес топлива в цене билета может колебаться от 20 до 60% – в зависимости от конъюнктуры и монополизации рынка и активности/пассивности Федеральной антимонопольной службы), то может пойти ледяной дождь – тогда не хватит противообледенительной жидкости (как это произошло в Москве в декабре 2010 года), или проснется вулкан Шивелуч на Камчатке (3283 м), который, кстати, уже и проснулся и сразу получил желтый код опасности для авиации (23 января он выбросил несколько столбов пепла высотой около 4 км над уровнем моря) – тогда самолеты вообще не будут летать, кроме Аэрофлота, который безопасно выполнял обходные полеты во время извержения исландского вулкана Эйяфьятлайокудль в апреле 2010 года (между прочим, максимальное число действующих вулканов в мире расположено в Индонезии – около 130). И так можно продолжать до бесконечности, в конце которой всегда будет человеческий фактор, по вине которого случается до 80% катастроф, но и причиной оставшихся технических 20% тоже может стать человек (обслуживание самолета, его подготовка к полету).

Есть еще и такое понятие, как непрофессионализм, который натер уже мозоль на языке у всерьез обеспокоенной перманентным кризисом авиационной общественности – это когда сверху донизу ключевые позиции в стратегической отрасли занимают «топ-менеджеры» и нет места (за редким исключением) для профессионалов с профильным авиационным образованием, имеющим позитивный управленческий опыт и приоритетом для которых является безопасность и эффективность воздушных перевозок, а не извлечение прибыли из воздуха. Рискнем сделать смелое заявление, впрочем, требующее уточнения, – что в лучшем случае количество выпускников высших учебных заведений гражданской авиации и устроившихся на работу по полученной квалификации на предприятиях воздушного транспорта (исключая летные и инженерные факультеты) достигает 50%. Уже сегодня на рынке труда 5 млн человек с высшим образованием не удовлетворены не только заработком, но и характером своей работы, отсутствием перспектив. Утешает только то, что среди наших граждан в возрасте 25-35 лет высшее образование имеют 57% – такой уровень, кроме России, отмечен всего в 3 странах мира: в Японии, Южной Корее и Канаде. Кто же занимает сегодня оставшуюся часть мест? Это секрет Полишинеля, ведь всем известен этот по-модному называемый «тренд» – это когда даже достойный руководитель какого-либо ведомства начинает набирать в «команду» не профессионалов, а родственников, бывших сослуживцев, сокурсников, земляков, соседей или друзей, обеспечивая им места за счет увольнения опытных профессионалов или раздувая штат. Они будут смотреть в рот преданными глазами, а их мнение по какому-либо вопросу будет чудесным образом совпадать с начальственным, и от них невозможно получить достоверную информацию для принятия решений. Не в этом ли, в том числе причина поразившей страну коррупции, по которой мы занимаем одно из первых мест?

А ведь коммерческая авиация – это самый сложный вид предпринимательства, требующий мгновенной оценки обстановки и оперативного принятия решений, в котором даже для учета влияния 2-3 изменившихся рыночных параметров необходим анализ более 800 показателей и использование около 50 различных рыночных моделей, тогда как в реальной практике хозяйствования в течение 1 часа могут изменяться до 200 показателей одновременно. Даже в образовании сегодня появилась проблема – знания устаревают уже с момента передачи их в аудитории, и чтобы специалисту быть конкурентоспособным на рынке труда, нужно обладать профессиональной и территориальной мобильностью, функциональной взаимозаменяемостью, на протяжении трудовой деятельности получать разностороннее образование и дополнительные знания (не ограничиваясь основной специализацией или только должностной инструкцией, но охватывая и смежные сферы деятельности).

Может быть, в эпоху глобализации и господства транснациональных корпораций, доля которых в мировой торговле постоянно растет и приближается к 1/3 всего мирового товарооборота, стоит забыть об отечественной гражданской авиации, хотя бы ради сохранения здоровья и непродолжительной жизни населения, и так сокращающегося в результате естественной и неестественной убыли? Наверное, когда мы пересядем с отечественных авиалайнеров, которых все равно выпускается менее 1 самолета в месяц (а в далеком 1990 году каждое 4 ВС в мире было отечественного производства), тогда как «Эрбас» – по 1,5 ВС, а «Боинг» – по 1,3 ВС в день, в поезда и автомобили или даже вернемся к лошадям (цена бензина-то уже догнала Америку, а сена и овса в нашей стране пока хватает!) – будем и жить подольше, и передвигаться в пространстве безопаснее. Ведь существует же такое понятие, как авиационная подвижность населения, по которой 1-е место в мире занимают США (в 2010 г. там было перевезено 726,5 млн пассажиров и каждый житель летает в среднем более 2 раз в год, европеец – 1 раз, а в России ежегодно летает каждый третий или 1 раз в 2,5 года), что связано с деловой активностью, туристическими путешествиями, доходами населения, и, конечно же, с микро- и макроэкономическими показателями страны (табл.1).

Таблица 1. Сравнительные показатели коммерческой авиации и ВПП некоторых стран

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Страна | Население, млн чел. | Кол-во авиакомпанийкоммерческих авиалиний | Объем перевозокавиапассажировв 2010 г., млн чел. | ВПП на душу населенияв 2010 г. по ППС, $ | Изменение ВППв 2008 г., % | Прогноз изменения ВППв 2012 г., % |
| США | 310 | 277 | 726,5 | 47 400 | -2,4 | 3,0 |
| Германия | 82 | 167 | н.д. | 35 900 | -4,1 (ЕС) | 1,8 (ЕС) |
| Китай | 1 400 | 43 | 267 | 7 400 | 8,7 | 9,0 |
| Россия | 142 | 127 | 57 | 15 900 | -7,9 | 4,7 |

Примечание: Прогноз Всемирного банка роста мирового ВПП на 2012 год был понижен с 3,6% до 2,5%. По доходам на душу населения РФ на 71-м месте, а в рейтинге свободных экономик мира - на 144-м.

Как видно из таблицы, несмотря на самый низкий показатель ВВП на душу населения из четверки стран, рост объема перевозок азиатского Китая превосходит и Германию, и Россию, что связано с поддержкой государством внутренних перевозок (удельный вес которых превосходит международные рейсы) и ростом доходов населения. 1-е место в мире по золотовалютным запасам по оценке на 31.12.2010 г. занимал Китай ($2,6 трлн), а в России на 01.01.2011 г. этих запасов было накоплено на $479,4 млрд (на 06.01.2012 г. – $498,0 млрд). И можно не сомневаться, что прогноз Главного управления гражданской авиации Китая о росте к 2020 году числа авиапассажиров до 700 млн (т.е. половины нынешнего населения страны) будет реалистичным, ведь и по данным ИАТА к 2014 году число авиапассажиров из Китая вырастет на 214 млн человек (а всего в мире планируется перевезти воздушным транспортом около 3,3 млрд пассажиров, из них на внутренних линиях – более 2 млрд). По прогнозам, городское население Китая к 2025 году достигнет 1 млрд человек. В пятерку стран по числу пассажиров, перевозимых на внутренних маршрутах, войдут США (671 млн), Китай (379 млн), Япония (102 млн), Бразилия (90 млн) и Индия (79 млн). Для сравнения: из перевезенных российскими авиакомпаниями в 2010 году 57 млн пассажиров около 28 млн воспользовались внутренними авиалиниями. Бывший генеральный директор ИАТА Джованни Бизиньяни в феврале 2011 года предсказал, что почти 50% рост воздушных перевозок в мире в течение ближайших 5 лет будет достигнуто за счет Азиатско-Тихоокеанского и китайского рынков. К 2014 году 30% глобального рынка воздушных перевозок будет приходиться на долю Азии, в то время, как доля рынка Северной Америки снизится до 23%. При этом перевозчики Азиатского региона являются наиболее прибыльными в отрасли, в частности, в 2010 г. ими было заработано $7,7 млрд, а прогноз на 2011 г. – $4,6 млрд.

Здесь следует отметить, что экономистами установлена закономерность: как только рост ВПП становится ниже 2% в год, отрасль авиаперевозок глобально несет убытки. По оценкам, ожидаемый в 2011 году рост ВПП на 2,5% сократится в 2012 году до 2,4%. Рост ВПП в Китае в 2011 г. составил 9,2% (в 2010 г. – 10,3%). Прогноз ИАТА на 2011 год говорит о том, что уровень рентабельности мировой отрасли может составить 1,2% ($6,9 млрд прибыли), а на 2012 год – 0,8% ($4,9 млрд прибыли), количество перевезенных пассажиров – 2,833 млрд. Доля авиакеросина в расходах авиакомпаний может составить в 2012 году 32%.

А с нашими показателями в 57 млн перевезенных в 2010 году авиапассажиров мы не то, что Китай (267 млн), мы-то развалившийся СССР не догоним (в 1991 году бывшим советским Аэрофлотом был достигнут исторический максимум – 140 млн пассажиров). И причин радоваться бодрым рапортам о стабильном, не менее 10% росте объема пассажирских перевозок в стране (где 28 тыс населенных пунктов не имеют другого сообщения, кроме воздушного), который примерно в 2 раза превосходит общемировые показатели, по большому счету, нет. Потому что для сравнения берутся малые величины и летают воздушным транспортом, в основном, одни и те же пользователи (не зря же авиакомпании мира внедряют и постоянно улучшают программы поощрения часто летающих пассажиров, количество которых, например, в трех глобальных альянсах превышает 1/3 годового объема). Так, половина (82 млн) пассажиров из ежегодно перевозимых 162 млн крупнейшим американским перевозчиком, членом SkyTeam, Delta Airlines являются участниками программы Delta SkyMiles (у другого участника этого же альянса – Аэрофлота – из 11,3 млн часто летающими пассажирами являются 2,44 млн). Вот простой пример: 5% от объема перевезенных в 2008 году 163 авиакомпаниями Германии (в 2011 г. их насчитывалось 167) 168 млн пассажиров составляет 8,4 млн, что больше наших 10% (5 млн), правда, перевезенных первыми 30-ю из 175 эксплуатантов в том же году (на 01.01.2012 г. в реестре их уже осталось 127).

В то же время, крупнейшая Южная авиакомпания Китая (China Southern Airlines) ежегодно перевозит гораздо больше пассажиров (76,4 млн), чем все российские авиакомпании вместе взятые, а ведь еще в 1980 г. число авиапассажиров в Китае не превышало 3 млн чел., из которых 95% были иностранцы. Через 10 лет число китайцев, пользующихся услугами национальных авиакомпаний, достигло 50 млн, в 2000-м и 2006-м гг. число пассажиров составило 67,2 млн и 160 млн соответственно. После вступления Китая в ВТО в 2001 году китайское правительство озаботилось слабостью и фрагментарностью авиационной отрасли для эффективной конкуренции с консолидированными иностранными авиаперевозчиками. К тому же объединение авиакомпаний облегчило бы и сделало более эффективным государственное регулирование авиатранспортной отраслью страны. Так появились 43 авиакомпании, занимающиеся коммерческими перевозками, 8 из которых являются полностью частными предприятиями. Они объединены в 3 крупнейшие авиационные корпорации:

• Air China объединилась с China Southwest и China National Air Corp., образовав China National Aviation Сorp.;

• China Southern Airlines подтолкнули к слиянию с China Northern Airlines и Xinjiang Air, создав China Southern Air Holding Company;

• China Eastern Airlines слилась с China Northwest Airlines и Yunnan Airlines, и стала China Eastern Air Holding Company.

Эти шаги стали гарантией того, что три большие авиакорпорации под государственным контролем сохранили свое первенство в период появления многих новых участников, включая низкобюджетных перевозчиков (China United Airlines, Juneyao Airlines, Lucky Air, Spring Airlines, Viva Macau). Успешные слияния и приобретения, тем не менее, в большинстве своем случились благодаря тем же факторам, которые привели в движение консолидационные процессы в США (после отмены госконтроля над авиакомпаниями в 1978 г.) и Европе (после создания в ЕС единого рынка воздушного транспорта и его либерализации в 1993 г.). Среди них – желание увеличения маршрутной сети и проникновения на новые рынки, снятие излишних емкостей и устранение конкурентов, уменьшение уязвимости от экономических циклов, достижение синергии. Начальник Главного управления гражданской авиации Китая (ГУГАК) г-н Ли Цзясян (Li Jiaxiang) заявил в 2011 году, что в течение года власти страны определят пути обновления авиаотрасли, включая содействие консолидации перевозчиков для укрепления их позиций на международном рынке. Он отметил, что три крупнейших китайских перевозчика – Air China, China Southern и China Eastern Airlines – пока недостаточно велики, чтобы конкурировать с мировыми авиакомпаниями. Ни для того ли, кроме всего прочего, китайские материковые авиакомпании стали членами глобальных альянсов: Star Alliance (Air China), SkyTeam (China Southern, China Eastern и тайваньская China Airlines), Oneworld (Cathay Pacific)? В феврале 2011 года г-н Ли Цзясян заявил в Пекине, что Китай в 2011 – 2015 гг. инвестирует 1,5 трлн юаней ($229 млрд) на закупку более 700 ВС и строительство 45 аэропортов. К 2015 году в КНР будет насчитываться 220 гражданских аэропортов, а флот гражданских самолетов увеличится до 4 500 единиц.

Все развитые западные и азиатские державы уже далеко впереди нас по темпам и качеству развития гражданской авиации (включая авиастроение), в том числе и за счет системной консолидации отрасли, а в России – наоборот, во всю цветет недобросовестная конкуренция, наносящая непоправимый ущерб безопасности полетов из-за ценового демпинга, приводящего к нехватке средств на поддержание летной годности воздушных судов, операционной деятельности и закономерному финалу – банкротству. Вот и первый отечественный опыт низкобюджетных перевозчиков – «Небесный Экспресс» (Sky Express, бывшая «дочка» обанкротившейся «КрасЭйр») и «Авианова» (неудачный российско-американский проект) – провалился. Правда, первый перевозчик (первый рейс был совершен 29.01.2007 г. из Москвы в Сочи) после аннулирования Росавиацией 31.10.2011 г. его свидетельства эксплуатанта из-за ухудшения производственных показателей и финансово-экономического состояния влился в авиационный актив Олега Дерипаски ООО «Базэл Аэро» – авиакомпанию «Авиационные линии Кубани», а второй (первый рейс состоялся из Внуково 27.08.2009 г.) был обременен долговыми обязательствами (1,5 млрд руб. только перед поставщиками услуг) и приостановил операционную деятельность 10.10.2011 г. из-за сложного финансового положения. Если к этому добавить банкротство в августе 2008 года отечественного альянса авиакомпаний «Эйр Юнион» (созданного братьями Абрамовичами согласно указу Президента РФ от 02.05.2007 г., в Совете директоров которого заседали представители государства) и перманентный системный кризис, то в памяти возникает известная картина И.К. Айвазовского «Девятый Вал» (1850 г.), накрывший отечественную гражданскую авиацию. И как тут не вспомнить реалистическое выступление бывшего генерального директора «Небесного Экспресса», а ныне вице-президента ТКП Марины Владимировны Букаловой на 7-м форуме «Крылья России 2009» 07.10.2009 г. под пророческим названием «Авиация России во мгле. Или что делать государству с авиабизнесом?». И, действительно, что? Может быть, следуя мировой тенденции – объединяться, пока есть кому? Вот и Межгосударственный авиационный комитет (МАК) рекомендует властям России укрупнять региональных авиаперевозчиков путем слияний при господдержке. МАК в 1992 году был зарегистрирован в ИКАО (которая признала его одной из самых эффективных региональных организаций), на сегодня Комитетом заключены соглашения в области летной годности и безопасности полетов с 64 государствами и 18 международными организациями.

Но, с одной стороны, консолидация вызывает опасения высшего руководства авиакомпаний потерять или понизить свой социальный статус в формирующемся альянсе и связанная с этим волокита или воспрепятствование процессов вступления в его члены может не только вызвать негативную реакцию потенциальных партнеров, но и привести к банкротству такой авиакомпании или уходу с общего рынка из-за слабости ее конкурентной позиции по сравнению с уже консолидированными перевозчиками (в частности, с западными альянсами). А, с другой стороны, осознанная готовность и ясное понимание руководителем отдельной авиакомпании перспектив и преимуществ (для этого еще нужно обладать даром стратегического предвидения), получаемых от объединения с остальными участниками (и даже с соперниками), позволяет не только сохранить нынешний социально-экономический статус авиакомпании, но и повысить ее конкурентоспособность за счет эффекта синергии, особенно в периоды смены экономических циклов, ухудшения конъюнктуры рынка, сезонного спада перевозок и стихийных природных явлений.

А пока на ум авиационным топ-менеджерам не пришла спасительная мысль, чиновники спешат аннулировать, приостанавливать или ограничивать действие сертификатов эксплуатантов у перевозчиков, не выполняющих установленных требований, как в области безопасности полетов, так и не обеспечивающих своей платежеспособности и обязательств перед пассажирами и поставщиками услуг (и это правильно!). Количество авиакомпаний в кризисном финансово-экономическом состоянии (нестабильная платежеспособность либо угроза банкротства) в 2010 году составляло 34,5%, а число эксплуатантов, ведущих убыточную производственно-хозяйственную деятельность, достигло 22,3%, а это – прямая угроза здоровью и жизни экипажей и пассажиров! Другими словами, имеющееся в настоящее время число эксплуатантов коммерческой гражданской авиации можно смело сокращать наполовину. Поэтому Росавиация с 01.01.2011 г. по 31.12.2011 г. аннулировала 37 СЭ (выдано 5 СЭ), приостановила действие 1 СЭ, ввела ограничения в 6 СЭ таких небезопасных авиакомпаний. По состоянию на 01.01.2012 г. в реестре оставалось 127 СЭ авиапредприятий, осуществляющих коммерческие воздушные перевозки.

Но, с другой стороны, неужели чиновники не догадываются, что через 3-5 лет в реестре может никого не остаться (или останутся немногие) и тогда государству в гражданской авиации практически некем будет управлять и нечего регулировать. Не получится ли так, что регуляторы рубят сук, на котором сидят, забыв о древней японской пословице: «И пыль, накопившись, превращается в гору». Об этом стоит задуматься уже сейчас, после вступления России после 18 лет переговоров во Всемирную торговую организацию, которая открывает границы 155 государств-членов для свободного перемещения товаров и услуг. Не станет ли нормативно-правовая база авторитетных международных неправительственных организаций гражданской авиации (например, ИАТА) превалировать над национальным воздушным законодательствам стран, авиакомпании которых являются членами ИАТА и безопасность которых подтверждается сертификатами эксплуатационной безопасности IOSA (табл. 2), как это происходит в межправительственной организации гражданской авиации (ИКАО)? Кстати, ИКАО было рекомендовано внедрение аудита IOSA, а это значит, что любая авиакомпания должна по 896 пунктам соответствовать этому мировому стандарту безопасности. И неважно, какая она: мелкая или крупная, чартерная или регулярная, международная или региональная. Ведь коммерческая гражданская авиация в мире уже живет в эпоху глобализации, а древняя китайская пословица гласит: «Мир объединится после долгого разделения». Об этом говорят и данные ИАТА, согласно которым на долю 230 авиакомпаний из 115 стран мира приходится 93% объема международных регулярных перевозок в мире. При этом 60% общемирового объема контролируется 53 крупными и средними перевозчиками, объединенными в 3 глобальных альянса: Star Alliance (годовой объем перевозок – 604 млн пасс.), SkyTeam (474 млн) и Oneworld (336 млн).

Таблица 2. Авиакомпании РФ - члены ИАТА и операторы IOSA

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Наименование авиакомпании | Член IATA+ / - | Оператор IOSA+ / - | Членглобального альянса |
| Аэрофлот | + | + | SkyTeam(с апреля 2006г.) |
| ВИМ-Авиа | - | + | - |
| Владивосток Авиа\* | + | + | - |
| Волга-Днепр | + | + | - |
| Глобус\*\* | - | + | - |
| Донавиа\* | + | + | - |
| Нордавиа | + | + | - |
| Оренбургские авиалинии\* | - | + | - |
| Россия\* | + | + | - |
| S7 Airlines (Сибирь) | + | + | Oneworld(c ноября 2011г.) |
| Трансаэро | + | + | - |
| Уральские авиалинии | - | + | - |
| ЮТэйр | + | + | - |
| ИТОГО: | 9 | 13 | 2 |

\* входит в группу Аэрофлот

\*\* входит в группу S7 Airlines

Тревожный звон колокола по отечественной гражданской авиации с каждый годом становится все громче. Не зря же пилоты германской Lufthansa изучают русский язык (видимо, готовятся к каботажным перевозкам внутри страны), которая ежегодно наращивает объемы перевозок в/из России. Ее первый перелет был совершен в 1972 году из Франкфурта в Москву. В прошлом году Lufthansa перевезла своими рейсами более 2 млн россиян, укрепив тем самым позицию ведущего иностранного перевозчика в России. «По всей Европе авиационная индустрия сталкивается с серьезными вызовами, поэтому мы особенно рады, что все наши ожидания от российского рынка оправдываются – Россия стала самым успешным направлением нашей сети в 2011 году. В частности, в аэропорту Домодедово мы поставили новый рекорд – 750 000 пассажиров, что отражает рост трафика на 25%», – отметил Рональд Шульц, региональный директор Lufthansa в России и СНГ. С 25 марта 2012 года один из лидеров глобального альянса Star Alliance запускает два ежедневных рейса из Внуково во Франкфурт, а с 3 июня 2012 года – из Внуково в Берлин, что позволит увеличить количество рейсов из столицы России в Германию до 100 в неделю и усилить роль ведущего иностранного перевозчика в Москве.

Тем более что опыт каботажных перевозок у европейских авиакомпаний уже имеется, ведь в 1997 г. им было предоставлено «право каботажа» между аэропортами, расположенными на территории других 27 стран-членов Евросоюза. Об этом говорит и бесстрастная статистика, согласно которой уже почти 50% международных регулярных рейсов в России выполняется иностранными авиакомпаниями (имеющими опытных англоязычных пилотов), а в 2010 году 83% рейсов было выполнено на ВС иностранного производства и средний возраст наших пилотов достиг 49 лет. Остаются еще последние заградительные барьеры против экспансии западных пилотов на российский рынок в виде двусторонних межправительственных соглашений в области воздушного транспорта и Воздушного Кодекса РФ. Так, например, п.4 ст.56 гл.VIII ВК РФ говорит, что в состав летного экипажа воздушного судна РФ, которое относится к коммерческой гражданской авиации, могут входить только российские граждане. При этом допускается включение в состав летного экипажа иностранного гражданина только на период его подготовки при условии, что он не исполняет обязанностей командира ВС РФ. Кстати, национальный перевозчик Аэрофлот не возражает против привлечения в российские летные экипажи иностранных пилотов, что позволит обмениваться опытом. Тут следует заметить, что во времена СССР учебные заведения гражданской авиации выпускали в год свыше 2 тыс. пилотов, сейчас – менее 200, хотя наметилась положительная динамика, в том числе благодаря государственной программе переучивания. Ежегодная потребность в пилотах только у Аэрофлота составляет около 250, а всей отрасли – 800. К 2015 году эта цифра возрастет до 1000 пилотов в год. Сегодня Аэрофлот ежегодно тратит до $14 млн на обучение пилотов после летных учебных заведений. 11 марта 2011 года в Мелькисарово Аэрофлотом была открыта собственная Авиационная школа с 2-х годичным обучением на платной основе (примерная стоимость обучения $27 тыс., плановый объем выпуска – 160 пилотов или 80 экипажей в год), в его учебном отряде проходят подготовку около 200 молодых летчиков, в основном из Санкт-Петербургского государственного университета гражданской авиации, Ульяновского института и Сасовского училища.

Развитые государства мира проводят политику «Открытого неба» – либерализации законодательства и открытия своих границ для полетов ВС авиакомпаний стран-участниц (такие соглашения уже действуют между США и ЕС, США и Японией, США и государствами Центральной Америки (Панама, Коста-Рика. Сальвадор, Гватемала, Гондурас, Никарагуа), странами АТЭС и др.) на традиционных и новых межконтинентальных транзитных маршрутах с наибольшим спросом на пассажирские и грузовые авиаперевозки. Россия является составной частью международной системы воздушного транспорта, регулируемой ИКАО, членом которой наша страна стала в 1970 году и не может игнорировать мировые тенденции, оставаясь на обочине прогресса (правда, здесь следует помнить и отстаивать национальные экономические интересы, проявляя гибкость и идя на приемлемый компромисс). Вот и правительством страны недавно было объявлено о частичном «открытии неба» для иностранных авиакомпаний только над Владивостоком, что связано с проводимой в 2012 году в этом городе встречей на высшем уровне глав государств-участниц АТЭС, а также с необходимостью обеспечить пассажиропоток для новых аэровокзальных мощностей международного аэропорта (в год обслуживается около 1,3 млн пассажиров при пропускной способности в 3,5 млн). Между прочим, по уровню развития транспорта Россия занимает последнее место среди стран-членов АТЭС. При этом авиационные власти нашей страны надеются на ответный шаг со стороны своих иностранных партнеров, однако, рассчитывать на получение паритетных прав с их стороны для отечественных авиакомпаний не приходится – кто же будет пускать на свои прибыльные и полностью открытые рынки конкурентов из-за частички приморского неба, пусть даже с разрешенными посадками в международном аэропорту Владивостока каждые 30 минут?

Но у России есть шанс сыграть в этом процессе роль «первой скрипки», так как кроссполярные и транссибирские трассы (называемые «золотыми трассами XX века») сокращают полетное время наиболее доходных трансконтинентальных маршрутов из Европы в Северную Америку и Азиатско-Тихоокеанский регион. Транссибирские маршруты эффективно используются на рынке воздушных перевозок Китай, Япония, Корея – Европа, кроссполярные – Юго-Восточная Азия (Сингапур, Индия, Малайзия) – США, Канада. Так, в 2010 году в воздушном пространстве РФ было выполнено всего 1 109 663 рейса, включая 253 393 транзитных рейса, 18 763 грузовых транзитных рейса. Услугами аэронавигационной системы России воспользовались 1 272 отечественные и иностранные авиакомпании. С 2001 по 2008 гг. через кроссполярные трассы выполнено более 12 тыс. полетов из Юго-Восточной Азии на Северо-Американский континент, ежемесячно по ним совершается 600 транзитных рейсов. По данным ИКАО, прогнозируемое количество полетов иностранных авиакомпаний по транссибирским маршрутам составляет около 1000 самолетов в неделю. При бурном развитии авиационной инфраструктуры в странах Юго-Восточной Азии и Японии прогноз на использование воздушного пространства России составляет не менее 2 500 ВС в неделю.

И можно не сомневаться, что со временем заградительные барьеры будут легко преодолены: либо внесением соответствующей поправки в законодательство по требованию общественности (не желающей умирать в воздухе из-за технического или человеческого факторов отечественного производства, а в 2011 году Россия стала худшей страной мира по безопасности полетов, обогнав даже Конго), либо под политическим нажимом супердержав (которым требуются все новые рынки сбыта своей авиатехники, можно и с экипажами, которых там достаточно). В лучшем случае в составе западного экипажа оставят русскоговорящего специалиста (который, кстати, должен будет владеть английским языком не ниже 4 уровня по Шкале оценки языковых знаний ИКАО и 1 раз в 3 года подтверждать его) для связи с наземными диспетчерами, если их тоже не заменят западные специалисты (в этом случае и русский уже не понадобится, а ведь это один из пяти официальных языков ИКАО!). Наглядным примером возможного развития событий по такому сценарию могут служить авиакомпании: «Вьетнамские авиалинии», «Эмирейтс», «Эйр Астана» и др. (в летные экипажи которых входят пилоты из других государств, в том числе из России). В этой связи характерен пример национального перевозчика Казахстана – авиакомпании «Эйр Астана», которую возглавляет Питер Фостер, проработавший 17 лет старшим менеджером в Cathay Pacific Airways Ltd. после окончания в 1982 году университета в Кембридже. С 1999 года он занимал руководящие должности в Philippine Airlines Inc., с 2002 года – в Royal Brunei Airlines, а в 2005 году стал президентом «Эйр Астана». Всего же в высшее звено управления ведущей казахстанской авиакомпании входит 21 топ-менеджер, из которых половина – граждане Республики Казахстан, а остальные – иностранные авиационные профессионалы, ранее работавшие в ВВС ЮАР и Великобритании, British Airways, Cathay Pacific, KLM, Singapore Airlines. Кстати, 1 июля 2011 года Джованни Бизиньяни на посту генерального директора и президента ИАТА, занимавшего этот пост 9 лет, сменил 55-летний Тони Тайлер, который до нового назначения был президентом гонконгской авиакомпании Cathay Pacific.

Так, когда же авиация России выйдет из мглы, по какому пути ей идти: вместе с мировым авиационным сообществом или прокладывать в 5-м океане свой собственный маршрут? Из анализа нынешнего, с горечью констатируем, незавидного состояния коммерческой гражданской авиации можно прийти к следующим выводам и предложениям:

• Государственная политика сокращения финансово неустойчивых, убыточных и небезопасных авиакомпаний продолжится (до полного очищения от них рынка авиаперевозок) – в конечном итоге, это в интересах сохранения здоровья и жизни экипажей и пассажиров;

• Основополагающими принципами рыночной экономики являются свобода выбора и конкуренция (но не между мелкими слабыми, а крупными и сильными компаниями) при регулирующей роли государства;

• Глобализация и либерализация требуют научно-практической оценки состояния отечественной гражданской авиации, ее места в мировой системе воздушного транспорта и корректировки национального законодательства. Как заявил Д. Медведев: «Мы должны определиться, где мы находимся, чтобы не оказаться там, где мы периодически оказываемся, – в известном месте».

• Консолидация авиакомпаний позволяет достигать следующих целевых показателей:

1. обеспечивать финансово-экономическую устойчивость и платежеспособность;

2. рационально строить маршрутные сети и провозные емкости (отказываться от убыточных авиалиний и избыточных емкостей, эффективно использовать бюджетные средства на субсидируемых маршрутах);

3. экономить материальные и людские ресурсы;

4. внедрять единые стандарты качества, безопасности полетов и авиационной безопасности;

5. повышать качество обслуживания и расширять объемы услуг по доступным для большинства населения и заказчиков ценам;

6. маневрировать и обновлять флот и поддерживать летную годность ВС;

7. добиваться диверсификации основного производства и эффекта синергии (инструменты поддержания операционной деятельности в кризисные периоды, так как диверсификация приносит авиакомпаниям в среднем около 10% от всех доходов, а аэропортам – более 40%. Свыше 85% всех авиакомпаний мира продают платные услуги);

8. получать дополнительные конкурентные преимущества за счет раскрытия человеческого потенциала (переход от шаблонно-рутинного к творческому методу работы, включая функциональную взаимозаменяемость, подготовку авиационного персонала, обмен опытом и кадрами и др.);

9. внедрять инновационные и информационные технологии управления производством (Multi-Task, SAP ERP и др.), обслуживания пассажиров и грузов, современные организационные структуры и др.;

• Государственная система формирования альянсов авиаперевозчиков на добровольной основе (включая базовые аэропорты), разработанная с привлечением всех заинтересованных сторон по инициативе Комитета по транспорту обновленной Государственной думы VI созыва, позволила бы достичь определенной конкурентоспособности национального воздушного транспорта среди других стран-членов ВТО.

В заключение авторы выражают надежду, что статья не только найдет своих заинтересованных читателей, получит отклик и комментарии авиационной общественности, но и будет иметь практическую пользу, которая позволит отечественной гражданской авиацией занять достойное место в мировой системе воздушного транспорта.