

Экспертный совет
по проблемам законодательного обеспечения
развития оборонно-промышленного комплекса
при Председателе Совета Федерации
Федерального Собрания Российской Федерации

ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ
СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ
ПОДГОТОВКИ ЛЕТНОГО
И ИНЖЕНЕРНО-ТЕХНИЧЕСКОГО
ПЕРСОНАЛА
ДЛЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Сборник материалов

ИЗДАНИЕ СОВЕТА ФЕДЕРАЦИИ

ГРАЖДАНСКИЙ АВИАЦИОННЫЙ КОМПЛЕКС: СОСТОЯНИЕ, ПРОБЛЕМЫ, ЗАДАЧИ ЗАКОНОДАТЕЛЬНОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ

С.М. Миронов,
*Председатель Совета Федерации
Федерального Собрания Российской Федерации*

В нашей стране с ее огромной территорией, гигантскими расстояниями между деловыми и культурными центрами регионов особую роль играет гражданская авиация. Без преувеличения можно сказать, что ее состояние имеет большое значение не только для эффективности экономики, но и для обеспечения реально-го единства государства, которое во многом определяется наличием единой системы интересов, хозяйственных и просто человеческих связей всех регионов России.

Сегодня гражданская авиация ежегодно увеличивает объемы авиаперевозок в среднем на 10 процентов. Это значительно выше среднемировых показателей и, казалось бы, позволяет говорить об успешном развитии отрасли.

Однако надо отдавать себе отчет в том, что гражданская авиация работает в сложнейших условиях. Платежеспособный спрос на транспортные услуги ограничен, перевозки слишком дороги для значительной части населения и предприятий. Различные виды транспорта жестко конкурируют между собой за рубль потребителя. Начавшаяся реструктуризация авиационной промышленности открывает для российской авиации хорошие перспективы в обозримом будущем, однако сегодня создает для авиапредприятий определенные трудности. Но, наверное, одна из самых сложных проблем отрасли — это то, что в силу ряда причин управляемость и координация деятельности гражданского авиа-

комплекса недопустимо ослаблены. С учетом всех этих факторов надо признать, что ситуация в отрасли близка к кризисной.

Одна из основных проблем гражданской авиации — состояние парка воздушных судов. Эксплуатируемая техника не соответствует ни экономическим, ни техническим требованиям сегодняшнего дня. Парк гражданской авиации России является одним из самых устаревших среди развитых стран мира. Ежегодно из его состава выбывают в среднем 115 самолетов, а пополнение новой техникой ничтожно мало. С начала 1990-х годов, более чем за 15 лет, российская авиационная промышленность выпустила всего 36 воздушных судов 1—3 классов. Российские авиационные предприятия работают в условиях крайне низкой загрузки производственных мощностей — по оптимистическим оценкам, около 30 процентов. При таких объемах производства окупить даже простое воспроизводство своей технической базы для предприятий крайне сложно. А осуществить необходимую модернизацию производства и увеличить пополнение парка воздушных судов новыми самолетами для отечественных авиазаводов, если они будут оставлены на произвол рыночных сил, экономически невозможно. Ключевая роль в решении этой задачи должна принадлежать государству.

В отсутствие активной и комплексной поддержки отрасли со стороны государства транспортные компании пытаются найти простое и, казалось бы, очевидное решение этой сложнейшей проблемы. Таким решением стала достаточно широкая закупка воздушных судов иностранного производства.

За последние 10 лет в страну было ввезено из-за рубежа 166 бывших в употреблении самолетов. Они составляют уже около 10 процентов эксплуатируемых воздушных судов страны и выполняют до 30 процентов всех пассажирских авиаперевозок. В следующем году их количество значительно увеличится, а к концу 2010 года, по прогнозам специалистов, объем пассажирских перевозок на воздушных судах иностранного производства превысит 60 процентов. А ведь в течение многих десятилетий гражданский воздушный флот был нашей гордостью и состоял только из отечественных самолетов!

Сохранение и углубление такой тенденции привело бы к окончательному разрушению чрезвычайно важной для экономики нашей страны высокотехнологичной отрасли — гражданского

авиастроения. Этого допустить нельзя. Для того чтобы сохранить за Россией статус авиационной державы, мы должны в ближайшее время не только решить проблемы обновления воздушного транспорта и повысить конкурентоспособность отечественной авиации, но и обеспечить высокую безопасность полетов.

Еще одна проблема, которая требует срочного решения и повышенного внимания со стороны государства, — это обеспечение безопасности полетов. Показатели в этой сфере за 2006 год и прошедший период текущего года являются наихудшими за последнее десятилетие. В течение девяти месяцев произошло три авиационных происшествия, приведших к гибели 318 человек. Мы должны сделать все, чтобы создать надежные гарантии безопасности в гражданской авиации, исключить гибель людей. Я полностью согласен с Президентом России, который считает, что "в этой сфере нет и не может быть мелочей. Нельзя экономить ни на топливе, ни на подготовке летного состава, ни на ресурсе техники. Речь о жизни наших граждан — и экипажей, и пассажиров".

Касаясь такой болезненной темы, очень важно правильно расставить акценты. После каждого трагического происшествия в СМИ детально разбирается вопрос о техническом состоянии самолета, потерпевшего аварию. Однако, по мнению специалистов, около 72 процентов авиационных происшествий вызваны ошибками летного состава. И даже в тех случаях, когда сыграли роль какие-то неисправности воздушного судна, сам факт, что оно с этими неисправностями было допущено к полету, говорит о человеческих недоработках — со стороны как технических специалистов, так и управленцев.

Здесь хотелось бы поделиться и таким соображением. Откровенно говоря, когда излишне смакуются авиационные катастрофы отечественных самолетов и замалчиваются аналогичные случаи с самолетами ведущих зарубежных фирм, то невольно закрадываются мысли о недобросовестной конкуренции за огромный российский рынок.

Специалисты знают, и наши граждане также должны знать, что надежность самолета и его эксплуатационная пригодность практически не зависят от возраста машины (даты ее изготовления). Состояние авиатехники главным образом определяется степенью истощения ресурса отдельных агрегатов и систем. Глав-

ное — своевременная замена частей самолета, выработавших свой ресурс. Если это требование соблюдается, техника 20-летней давности не менее надежна, чем, скажем, выпуска текущего года.

Но здесь в нашей стране возникает целый комплекс трудно-преодолимых препятствий. Многочисленность хозяев авиационной техники и производителей запасных частей со своими финансовыми интересами; недостаточная эффективность контроля; как следствие — теневой рынок с контрафактной продукцией, различными спекуляциями и многое другое, недопустимое в авиации.

Отмечу, что за всем этим стоят конкретные люди: руководители, бизнесмены, лицензионщики, контролеры и другие ответственные лица. То есть на первый план выходит человеческий фактор. Когда речь заходит об авиационных происшествиях, то словосочетание "человеческий фактор" применяется в основном к тем, кто находился в кабине самолета или у диспетчерского пульта. Но, на мой взгляд, ответственность за жизнь людей должны разделять и должностные лица, работающие в отраслевых управленческих структурах, которые по общему признанию далеко не совершенны.

А это значит, что необходимо решительно изменить мотивацию всех тех, от чьих решений и действий зависит безопасность полетов. Ответственность — финансовая, административная, а для кого-то и уголовная — за каждое летное происшествие должна стать настолько серьезной, а главное, неотвратимой, чтобы с ней не шла ни в какое сравнение возможная экономия на безопасности людей — на топливе, запчастях, подготовке профессионалов и т. д.

Если, например, в нашем Воздушном кодексе материальная ответственность авиакомпаний за гибель пассажира была установлена на уровне 100 тыс. рублей, то в США установленный государством размер компенсаций достигает 3 млн. долларов. Понятно, что в таких условиях обеспечение безопасности, принятие всех возможных профилактических мер, которые позволят предотвратить угрозу гибели пассажиров, становятся для авиакомпаний не только моральным, но и главным финансовым приоритетом. Не копируя зарубежный опыт механически, мы должны тем не менее использовать выработанные в мировой практике организационные механизмы обеспечения полетов.

Учитывая важность и неотложность накопившихся проблем, Совет Федерации неоднократно обращался к проблемам гражданской авиации. Так, на заседании 14 июля 2006 года наша палата рассмотрела вопрос и приняла постановление по гражданской авиации, в котором дала конкретные рекомендации Правительству Российской Федерации, направленные на обеспечение безопасности полетов и повышение конкурентоспособности гражданской авиации. Целый комплекс предложений был высказан и в ходе "правительственного часа" по этой теме на заседании Совета Федерации 6 октября 2006 года. Их выполнение положительно повлияет на ситуацию в отрасли.

Уверен, что нам нужен комплексный подход в решении проблем авиации. Необходимо ввести государственное регулирование во всей отрасли — от производства самолетов до безопасности полетов, а также решить вопросы о финансировании отрасли и подготовке квалифицированных кадров. Все это мы должны обеспечить на законодательном уровне.

Определенная реакция со стороны Министерства транспорта Российской Федерации уже есть, хотя многие вопросы решаются медленно. Например, достигнуто взаимопонимание по вопросу о необходимости повышения суммы страхования жизни пассажиров авиарейсов. Я предлагал повысить ее до 10 млн. рублей. Эта сумма получается, если использовать международную методику определения ущерба от гибели человека, с учетом среднего уровня доходов населения России. Минтранс России предложил установить компенсацию на уровне 75 тыс. долларов, то есть около 2 млн. рублей. Это уже большой шаг вперед по сравнению с нынешними 100 тыс. рублей, который способен повлиять на мотивацию авиакомпаний и их управленцев. Если же компания не в состоянии обеспечить страхование жизни людей по этим нормам, она должна лишаться соответствующей лицензии. Надеюсь, в ближайшее время это решение будет принято.

Важным шагом к решению накопившихся проблем стало создание "Объединенной авиастроительной корпорации", в состав которой вошли ведущие российские авиазаводы и конструкторские бюро (всего около 20 компаний). 90 процентов акций корпорации находятся в собственности государства. Я думаю, что это отличный шанс для российских авиастроителей вернуть утрачен-

ные позиции и составить достойную конкуренцию крупнейшим авиакорпорациям США и Евросоюза.

27 февраля 2007 года в Совете Федерации состоялось совещание на тему "Основные направления совершенствования подготовки летного и инженерно-технического персонала для гражданской авиации России" в рамках Экспертного совета по проблемам законодательного обеспечения развития оборонно-промышленного комплекса при Председателе Совета Федерации. Оно стало самым представительным собранием работников гражданской авиационной отрасли за последние годы. В его работе участвовали руководители авиакомпаний, авиапредприятий и летных учебных заведений всей страны, а также руководители Минтранса России и федеральных агентств: Росавиации, Ространснадзора и Росаэронавигации.

По итогам совещания были приняты рекомендации, включающие ряд законодательных инициатив. Мы предложили разработать целевую программу подготовки летного и инженерно-технического состава гражданской авиации, а также программу социальных гарантий для них. Уверен, что совместными усилиями мы способны изменить ситуацию к лучшему.

В ходе совещания отмечалось, что сегодня Россия — единственная авиационная страна в мире, которая не имеет профильного полномочного государственного органа по регулированию деятельности гражданской авиации. Это весьма специфическое направление регулируют несколько государственных органов — Министерство транспорта Российской Федерации, Федеральное агентство воздушного транспорта, Федеральная служба по надзору в сфере транспорта, Федеральная аэронавигационная служба. Должная координация между ними отсутствует. Действующая у нас система государственного регулирования отрасли носит размытый и разобщенный характер. Такое положение во многом привело к снижению требовательности и ответственности за безопасность полетов. Сегодня многие специалисты, руководители государственных структур и даже сами летные экипажи высказываются за введение в гражданской авиации дисциплинарного устава, подобного тому, который действовал в СССР. Думаю, что такая инициатива в качестве одной из реальных мер заслуживает поддержки.

В системе безопасности требуются также безотлагательные структурные изменения. Сегодня согласно рекомендациям Международной организации гражданской авиации расследованием авиакатастроф во всем мире занимаются специальные независимые государственные структуры. Например, в США это Национальный совет безопасности полетов, который расследует летные происшествия. Он подчинен Президенту страны и подотчетен Сенату. Решения Национального совета безопасности полетов обязательны для выполнения всеми учреждениями страны. У нас таким органом в свое время был Госавианадзор при Совете Министров СССР.

Мы неоднократно заявляли, что необходимо воссоздать единую службу по безопасности полетов для всех видов авиации. Сейчас в России авиакатастрофы расследуют государственные структуры, которые по своим функциональным обязанностям сами должны нести ответственность за авиакатастрофы. Поэтому трудно рассчитывать на объективность в расследовании, когда речь идет о защите чести мундира. Но нераскрытые истинные причины авиакатастроф могут проявиться вновь. Кстати, ни в одном из действующих на сегодня нормативно-правовых актов не установлено, что рекомендации комиссии, расследовавшей катастрофу, обязательны для выполнения всеми другими смежными с авиацией учреждениями. В этот правовой абсурд должны быстрее вмешаться законодатели, и мы это сделаем.

Обеспечение безопасности полетов невозможно рассматривать в отрыве от темы подготовки кадров. Говоря о кадровой проблеме в авиации, в первую очередь надо обратить внимание на тех, кто находится в пилотских кабинах.

Стареют не только самолеты, но и экипажи. Если раньше 50-летний командир воздушного судна был исключением, то сегодня это средний возраст командира корабля. До сих пор гражданская авиация комплектовалась кадрами за счет избытка авиаспециалистов, который образовался в результате обвального падения объемов авиаперевозок в 90-е годы, сокращения военной авиации. Наличие большого количества безработных пилотов, соглашающихся на скромные условия, породило благодушие у владельцев воздушных судов. Казалось, так будет всегда и незачем

тратиться на подготовку новых специалистов. Однако сегодня кадровый резерв опытных летчиков полностью исчерпан.

Между тем за годы реформ в отрасли отсутствовала вразумительная кадровая политика. Сейчас отрасли не хватает кадров инженерно-технического профиля, диспетчеров по управлению воздушным движением, профессиональных техников и рабочих. Многие специалисты не имеют базового образования. Наиболее сложная обстановка с кадровым пополнением в аэронавигационной сфере и в области подготовки летного и инженерно-технического состава складывается в Западной Сибири, в Якутии и на Дальнем Востоке. Как раз там, где без авиации не обойтись.

Сегодня все летные училища гражданской авиации отстали по основным показателям на десятилетия. Они выпускают в год всего 220 пилотов, а выбывают по естественным причинам ежегодно 400 высококласных специалистов. Надо также учесть, что растет отток опытных российских пилотов в Индию, Вьетнам, Южную Корею, где заработная плата и социальные условия лучше, чем у наших ведущих авиаперевозчиков. Поэтому необходимо наращивать прием в авиационные вузы до уровня не менее 700 человек в год.

Нужны срочные меры и по повышению уровня подготовки специалистов. Летчики должны в совершенстве владеть сложной современной техникой, поэтому раньше в учебных заведениях придерживались принципа опережающего обучения. Студенты имели возможность знакомиться с новейшей техникой, которая только еще должна была сойти с конвейера. А сейчас средств, выделяемых государством, хватает лишь на поддержание старых тренажеров в рабочем состоянии. Обучение ведется на самолетах 50-летней давности. Бюджетное финансирование на эти цели сведено к минимуму, заработная плата пилотов-инструкторов, авиатехников и преподавателей явно не соответствует их квалификации и ответственности работы. В результате страдает кадровый состав этой категории педагогов. А ведь известен принцип авиации: инструкторами в училищах должны работать только лучшие из лучших.

Особо следует сказать о самом главном в учебном процессе подготовки пилотов и командиров воздушных судов — это обеспечение безопасности. Обучение экипажей действиям при отка-

зах авиатехники в полете излишне упрощено, летная дисциплина ослабла.

Кроме того, требования Международной организации гражданской авиации предписывают для получения свидетельства коммерческого пилота налет не менее 150 часов. А наши учебные заведения гражданской авиации выпускают пилотов, имеющих налет всего лишь 60—80 часов.

С учетом расширяющихся международных связей, в том числе организации зарубежных рейсов, использования зарубежной техники, необходимо создавать на базе действующих летных училищ центры обучения летного состава с углубленным изучением иностранного языка. Это будет выгодно и государству, и авиакомпаниям. Иначе может получиться так: самолеты есть, а летать на них будут иностранные пилоты, знающие русский язык. В Германии таких специалистов уже готовят, причем немало — около 60 человек в год.

Процесс подготовки авиационных кадров длительный и не завершается получением диплома. По объективным данным на профессиональное становление пилота, командира воздушного судна или диспетчера по управлению воздушным движением требуется от 10 до 12 лет. Поэтому кадровая политика и программа подготовки должны быть рассчитаны на длительную перспективу, значительно превышающую планку в 12 лет.

Действовать нужно не откладывая, потому что ситуация еще не стала безвыходной. Пока еще в основном сохранился достаточный потенциал наших летных и инженерно-технических учебных заведений и вполне можно восстановить то, что было утрачено.

Сейчас для исправления ситуации Министерство транспорта Российской Федерации разработало комплекс мер по кадровому обеспечению гражданской авиации. Думаю, что на его реализацию положительное влияние должен оказать новый подход к формированию федерального бюджета. Основной финансовый документ страны теперь планируется и утверждается на три года. А это позволяет разумно распорядиться государственными денежными средствами на более длительную перспективу. Появляется реальная возможность заметно повлиять на решение кадровой проблемы.

При этом надо проводить четкую государственную политику, которая будет стимулировать частные авиакомпании инвестировать свои средства в отечественную подготовку летных кадров, а не готовить специалистов за рубежом (как это бывает), направляя туда колоссальные денежные ресурсы. Законодательная поддержка в этом вопросе обязательно нужна, и она будет.

Вместе с тем следует отметить, что, несмотря на трудности, переживаемые системой подготовки кадров для гражданской авиации, за последнее время в результате принимаемых мер положение начало несколько выправляться. Введен новый курс подготовки диспетчеров управления воздушным движением в Московском государственном техническом университете гражданской авиации. В Санкт-Петербургском государственном университете гражданской авиации создаются современные тренажеры, в конце апреля там состоится финал второго Всероссийского конкурса профессионального мастерства диспетчеров управления воздушным движением. Это пусть пока скромные, но реальные результаты начатой работы, возросшего внимания государства к проблемам авиационной отрасли.

В силу геополитического положения наша страна просто обязана обеспечить подготовку авиационных специалистов всех профессий, отвечающих самым современным требованиям. Но для этого прежде всего нужна финансовая поддержка государства на приобретение учебных самолетов нового поколения, тренажеров и другого современного оборудования. Вложенные средства (как государственные, так и авиакомпаний и авиапредприятий) на целевую подготовку кадров окупятся в короткий срок.

Из-за дороговизны билетов в сравнении с уровнем доходов основной массы населения гражданская авиация стала в России видом транспорта, которым в основном пользуются наиболее обеспеченные граждане. Показательна в этом отношении территориальная структура пассажирских перевозок. Московские аэропорты и санкт-петербургский аэропорт "Пулково" перевозят почти 80 процентов авиапассажиров страны, и удельный вес перевозок пассажиров через эти аэропорты продолжает расти. Соответственно количество авиапассажиров в других регионах неуклонно падает. Один за другим гасят посадочные огни аэропорты на Крайнем Севере, в Сибири, в других районах нашей

страны. Вместе с аэропортами исчезают с карты России небольшие города и поселки. Ведь в условиях нашей страны в одном ряду с понятием "градообразующее предприятие" логично видится понятие "жизнеобеспечивающий аэропорт".

В России, где более 60 процентов территории недоступно иным видам транспорта, кроме воздушного, стремительно (почти в 6 раз за 10 лет) сократилась сеть аэродромов, обслуживающих местные воздушные линии. В результате 12 миллионов человек не имеют круглогодичного доступа к основным наземным коммуникациям — железным и автомобильным дорогам. Если на это не обратить должного внимания сегодня, не предпринять решительных действий, то завтра россиян, оторванных от основных коммуникаций, станет еще больше.

Исправить ситуацию помогло бы принятие федерального закона об аэропортах. Проект этого закона направлен в Государственную Думу, но пока лежит там без движения. До сих пор нет и постановления Правительства Российской Федерации о безвозмездной передаче субъектам Федерации региональных аэропортов, которые находятся в федеральной собственности.

Сегодня рассматриваются различные проекты возрождения региональных перевозок. Один из них — "Губернские авиалинии". Он предусматривает создание сети связанных между собой транзитных узлов, где авиакомпании предполагают разместить свои филиалы. Сеть предлагается расположить по линии Санкт-Петербург — Хабаровск с ответвлениями в европейской части страны в сторону Мурманска, Краснодара, Минеральных Вод, а в Сибири и на Дальнем Востоке — в сторону Сургута и других городов.

Проект социально ориентирован, так как предусматривает низкие тарифы. Есть и другие, возможно, более удачные проекты. Существенно то, что все они прибыльные.

Наряду с этим наконец появилась программа модернизации транспортной системы России, которая предусматривает создание по всей территории страны авиационных транзитных и пересадочных узлов — так называемых аэропортов-хабов. Но возникает вопрос: кто будет доставлять жителей отдаленных районов России к этим "хабам" и обратно от них к населенным пунктам? Безусловно, эту задачу должна решать малая гражданская авиация.

По расчетам специалистов, потенциальная емкость рынка перевозок на местных воздушных линиях более 10 миллионов пассажиров в год. Вот она, база для дальнейшего роста перевозок на магистральных маршрутах!

В заключение мне хотелось бы остановиться еще на одной проблеме. Мы часто говорим о необходимости сохранения преемственности поколений и традиций. История российской и советской авиации — гордость нашего народа. Вся страна знала своих героев — летчиков, испытателей, конструкторов. Молодые люди увлекались спортивной авиацией, было множество технических кружков, секций авиамоделирования, аэроклубов. Молодежь мечтала о полетах и воплощала свою мечту в жизнь. Думаю, что нам необходимо возродить славные традиции ДОСААФ, помочь существующим молодежным авиационным спортивным и техническим организациям, создавать новые аэроклубы. Несомненно, они станут кузницей кадров для нашей авиации. Причем не только для малой, но и для большой авиации, значение которой для России трудно переоценить.

На риторический вопрос "летать или не летать" ответ может быть только один — летать! Того требуют экономика, политика, задачи развития нашей страны, динамизм всей нашей жизни и, что очень важно, социальное самочувствие нашего общества.

СТЕНОГРАММА
совещания Экспертного совета
по проблемам законодательного обеспечения
развития оборонно-промышленного комплекса
при Председателе Совета Федерации
Федерального Собрания Российской Федерации

27 февраля 2007 года

***С.В. Шатилов**, первый заместитель председателя Комитета Совета Федерации по промышленной политике, заместитель председателя Экспертного совета по проблемам законодательного обеспечения развития оборонно-промышленного комплекса при Председателе Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации.*

Уважаемые коллеги, начинаем работу. Сегодня на совещании присутствуют руководители федеральных агентств: Курзенков Геннадий Кузьмич — Федеральная служба по надзору в сфере транспорта, Юрчик Александр Алексеевич — Федеральное агентство воздушного транспорта, Нерадько Александр Васильевич — Федеральная аэронавигационная служба. Также в обсуждении темы сегодняшнего совещания примут участие представители почти всех ведущих российских предприятий гражданской авиации и бизнес-структур.

Уважаемые коллеги, тема сегодняшнего совещания — "Основные направления совершенствования подготовки летного и инженерно-технического персонала для гражданской авиации Российской Федерации". Оно проводится по поручению Председателя Совета Федерации Миронова Сергея Михайловича в рамках Экспертного совета по проблемам законодательного обеспечения развития оборонно-промышленного комплекса при Председателе Совета Федерации.

Совещание направлено прежде всего на обсуждение проблем подготовки летного и инженерно-технического персонала для гражданской авиации Российской Федерации. С основным докладом выступит заместитель Министра транспорта Российской Федерации Король Борис Михайлович.

С содокладом выступит член Экспертного совета, президент фонда развития инфраструктуры воздушного транспорта "Партнер гражданской авиации" Смирнов Олег Михайлович.

Несколько слов относительно организации нашего совещания. Для доклада отводится 25 минут, для содоклада — 15—20 минут. Выступающих просил бы соблюдать временной режим, выступать по заданной теме и высказывать свои предложения. Режим выступлений — не более 5—7 минут. Тексты выступлений и материалы, подготовленные к заседанию совета, просьба передавать ответственному секретарю Экспертного совета Кривову Виктору Дмитриевичу для последующей публикации. Также у вас имеется проект рекомендаций сегодняшнего совещания. Прошу внимательно с ним ознакомиться и в ходе обсуждения вносить свои замечания и предложения, которые в дальнейшем будут учтены при его доработке.

Теперь по сути совещания. Прежде всего должен вам сказать, что рассматриваемый сегодня вопрос логически связан с темой Экспертного совета 13 февраля 2006 года "Законодательное обеспечение реформирования и развития гражданского авиастроения и авиационного лизинга". Кроме этого, по инициативе Председателя Совета Федерации Миронова Сергея Михайловича 14 июля 2006 года Совет Федерации обсудил и принял постановление "О мерах по обеспечению безопасности полетов и повышению конкурентоспособности гражданской авиации Российской Федерации".

На этих заседаниях отмечалось, что авиационная промышленность России оказалась одной из самых трудно реформируемых сфер нашей экономики.

По прошествии времени можно, вероятно, признать, что упразднение Министерства авиационной промышленности и Министерства гражданской авиации было, по всей видимости, ошибочным. Сегодня в гражданской авиации России в целом и в авиапроме в частности сложилась тяжелая ситуация, вызвавшая глубокую озабоченность как властных структур, так и общества в целом.

Возникшие за последние годы проблемы способны не только остановить развитие отечественной гражданской авиации, но и привести к самым серьезным последствиям. Одна из этих проблем — подготовка кадров — с каждым днем приобретает все большую остроту. Общеизвестно, что в 90-х годах отрасль комплектовалась в основном за счет избытка авиаспециалистов, образовавшихся в результате обвального падения в этот период авиаперевозок. Сегодня кадровый резерв полностью исчерпан. Подготовка новых специалистов сильно отстает от возросшей потребности.

Министерство транспорта разработало комплекс мер по кадровому обеспечению подготовки и переподготовки авиационного персонала, однако заметных результатов от внедрения этих мер воздушный транспорт пока не ощутил. Сегодня на летной работе занято 24 процента пилотов старше 50 лет и около 50 процентов приблизилось к этому возрасту. Средний возраст командиров воздушных судов — 49 лет, в то время как в 1991 году средний возраст командиров воздушных судов был менее 40, а вторых пилотов — до 30.

К этому следует добавить, что ежегодно с летной работы выбывают до 400 пилотов, а учебные заведения гражданской авиации готовят всего лишь около 200.

Снижен уровень подготовки специалистов. Так, требования Международной организации гражданской авиации (ИКАО) предписывают для получения свидетельства коммерческого пилота налет 150 часов. Наши учебные заведения гражданской авиации выпускают пилотов, имеющих налет всего лишь 60—80 часов. Ясно одно, что школа подготовки командно-летного состава и система летно-методической работы в отрасли находятся в полуразрушенном состоянии.

Безусловно, ситуацию надо исправлять, необходимо вернуть тот статус, который всегда был присущ нашим авиаторам. В этой связи следовало бы шире использовать имеющийся потенциал учебных заведений гражданской авиации для подготовки на достойном уровне пилотов, техников, авиационных инженеров. Потребуется финансовая поддержка государства для приобретения учебных самолетов нового поколения, современных тренажеров и другого оборудования.

Вместе с тем нельзя уповать только на государство. Необходимо использовать и другие возможности. По моему мнению, должна быть разработана система договорных отношений между

училищами гражданской авиации и авиакомпаниями, аэропортами, авиаремонтными заводами на инвестирование училищ по подготовке специалистов для своих предприятий. Разумеется, для этого потребуется и законодательная поддержка. В чем она должна выражаться, мы обсудим сегодня.

Коллеги, тема и задача, надеюсь, понятны, поэтому есть предложение перейти к работе и не забывать о том, что пассажиры должны чувствовать безопасность, когда находятся на борту воздушного судна. Спасибо.

Сейчас, если разрешите, перейдем к выступлениям. Слово для доклада представляется Королю Борису Михайловичу — заместителю Министра транспорта Российской Федерации.

Б.М. Король. Спасибо. Уважаемый Сергей Владимирович, уважаемые коллеги! Все вы знаете, что состояние нашей гражданской авиации и авиационной промышленности в целом в последнее время находится в центре внимания всех органов власти, как исполнительной, так и законодательной. Вы знаете, что после произошедших катастроф летом 2006 года поступил целый ряд поручений Президента Российской Федерации, Правительства Российской Федерации по исправлению ситуации.

Что касается блока авиационной промышленности, я практически его затрагивать не буду. Вы в той или иной степени с ним знакомы и знаете, что создана Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК), которая, будем надеяться, наберет обороты и обеспечит гражданскую авиацию конкурентоспособными воздушными судами.

Затрагиваемая сегодня тема напрямую связана, по нашему мнению, как раз с основным обсуждавшимся вопросом — это безопасность полетов. Мы разработали перечень мероприятий по обеспечению безопасности полетов, о них доложено Правительству Российской Федерации и в перечне этих мероприятий есть достаточно большое количество пунктов, касающихся прежде всего наших учебных заведений.

Вы знаете, что в настоящее время подготовка специалистов гражданской авиации по программе высшего и среднего образования проводится в 15 учебных заведениях. На основании распоряжения Правительства Российской Федерации об университетских комплексах был проведен анализ структуры образовательных учреждений и реализуемых ими образовательных программ, определена позиция коллективов учебных заведений по вопросам реорганизации. В результате проделанной работы в 2006 году мы

практически завершили все эти организационные мероприятия и планируем до конца 2007 года полностью завершить формирование вертикально интегрированных образовательных комплексов.

Что касается набора. В 2006 году в учебные заведения принято 4505 человек, в высшие — 2100, в средние учебные заведения — 2400, соответственно на очное обучение — 994 и 2324 человека. В 2006 году высшие учебные заведения выпустили 1666 специалистов, а средние специальные заведения — 1690. В прошлом году нами было выпущено около 200 пилотов. Подготовка летного состава — наш основной и наиболее болезненный вопрос.

Какая же ситуация в настоящее время складывается в наших училищах, прежде всего тех, которые выпускают пилотов? У нас вызывает серьезные опасения состояние материально-технической базы, и прежде всего обеспеченность училищ воздушными судами. Если же взять статистику, не принимая во внимание Омский летно-технический колледж гражданской авиации, который выпускает пилотов для малой авиации, у нас находится 220 воздушных судов. Из них в исправном состоянии около 60, остальные подлежат ремонту, а значительная часть из них должна быть вообще списана.

С учетом сложившейся ситуации нами было принято решение о проведении технических мероприятий по поставке в училища самолетов Як-18Т с определенной их модернизацией. Все вы прекрасно знаете состояние и возможности отечественной промышленности, и понятно, что за один день эту проблему не решить.

С учетом возможности предприятия, которое занималось выпуском этих воздушных судов, у нас в 2007 году планируется выпуск 25 воздушных судов Як-18Т, а на следующий год — еще 35.

Конечно, это самая минимальная потребность, которая необходима для того, чтобы приступить к выполнению программы по 150 часам налета в соответствии с требованиями ИКАО, и эта программа была введена с 1 сентября 2006 года.

Кроме того, нами прорабатывается вопрос и практически уже разработано техническое задание на выпускной самолет. Наша потребность в выпускных самолетах составляет около 30 единиц. Но сейчас есть определенные проблемы с финансированием. По первоначальному плану использование внебюджетных средств, возможно, не получится. В этом году такие средства есть, а в сле-

дующем году могут возникнуть определенные проблемы. Прорабатывается также вопрос обеспечения этой программы за счет средств федерального бюджета.

Кроме того, мы активно занялись ремонтом воздушных судов. В настоящее время у нас заключен контракт на ремонт 11 самолетов Як-18Т. Планируются дополнительные закупки самолетов Як-49, потому что выпускной процесс (а нам необходимо для налета 90 часов) нельзя останавливать. Кроме того, мы изыскиваем возможности по наполнению воздушного парка учебных заведений и у нас есть договоренность с Министерством обороны, которое передаст нам воздушные суда.

Кроме этого, сейчас мы приступаем к разработке технического задания на новый самолет первоначального обучения. Мы вернулись к Як-18, и это нельзя расценивать как нашу недальновидность. Неплохие технические данные этого самолета позволяют, по мнению специалистов, проводить достаточно квалифицированную подготовку будущих пилотов. Мы провели с училищами ряд совещаний, выслушали их мнение и учли все пожелания.

Соответственно, переход на 150-часовую программу потребует дополнительных финансовых средств. Возрастут расходы на приобретение горюче-смазочных материалов и оплату летчиков-инструкторов. Кстати, это одна из сложных проблем, потому что работа летчиков-инструкторов — это в принципе сезонная работа. В летнее время они летают и получают, естественно, больше. В зимнее время возникают определенные проблемы. Сейчас мы прорабатываем и этот вопрос. В Министерство финансов Российской Федерации мы отправили предложения по увеличению заработной платы летчикам-инструкторам. Мы пытаемся довести ее до среднего уровня по отрасли, потому что 5 или 7 тыс. рублей, которые сегодня получает пилот-инструктор, — это мизер по сравнению с тем, что получает его коллега в авиакомпаниях.

Кроме того, для нас очень важным является вопрос, касающийся 150-часовой программы языковой подготовки пилотов.

Мы активно работаем над проблемой по созданию учебных курсов, где в том числе, я думаю, будут проходить определенную подготовку и летчики из авиакомпаний. Для этой цели планируем задействовать возможности самих авиакомпаний.

Это основные проблемы, которые мы обозначили и принимаем все усилия для того, чтобы исправить ситуацию.

С учетом потребностей авиакомпаний в летном составе мы постепенно будем наращивать набор молодых людей в училища

гражданской авиации. У нас в министерстве, в Департаменте управления кадрами и специальных программ, проводится работа по привлечению молодежи в летные училища. Здесь мы находим понимание и поддержку авиакомпаний.

Кроме того, на базе некоторых летных училищ, прежде всего Ульяновского училища, мы планируем развернуть центры по переподготовке пилотов и использовать при этом базу научно-исследовательского института гражданской авиации.

Сейчас министерство работает в тесном контакте с авиакомпаниями и находит понимание и поддержку в этом вопросе.

Спасибо за внимание.

С.В. Шатилов. Если есть вопросы, пожалуйста.

В.М. Окулов. Борис Михайлович, сколько планируется принять курсантов в летные училища в 2007, 2008, 2009 годах?

Б.М. Король. От 240 в 2006, до 500 в 2009 году.

С.В. Шатилов. С содокладом выступит член Экспертного совета Смирнов Олег Михайлович — президент фонда развития инфраструктуры воздушного транспорта "Партнер гражданской авиации". Пожалуйста, Олег Михайлович.

О.М. Смирнов. Спасибо. Уважаемый Сергей Владимирович, уважаемые коллеги! В обращении к Федеральному Собранию Президент Российской Федерации Владимир Владимирович Путин назвал развитие транспортной инфраструктуры основной задачей, стоящей перед государством. Но, к сожалению, в конце 2006 года Правительство Российской Федерации констатировало, что многие задачи, поставленные Президентом Российской Федерации в Послании Федеральному Собранию, не выполняются.

Мы признательны Совету Федерации за внимание, которое он уделяет развитию отрасли. 14 июля 2006 года Совет Федерации рассмотрел этот вопрос и принял постановление, в котором записано, что в гражданской авиации основной задачей является обеспечение безопасности полетов, что особую тревогу вызывает несовершенство системы государственного управления гражданской авиацией, приводящее к ведомственной разобщенности и несогласованности. Четко, ясно и актуально. Этот бы флаг в руки тех, кто руководит отраслью. Но их реакция неадекватна ситуации, сложившейся в гражданской авиации.

Являясь инициатором данного совещания, выражаем благодарность руководству Совета Федерации за то, что и сегодня в

очередной раз нам пошли навстречу, организовав такое совещание для обсуждения в общем-то известных проблем.

Реалии сегодняшнего дня таковы. В условиях жесткой конкуренции с зарубежными компаниями, несмотря на развал авиапрома и перманентную административную реформу, гражданская авиация ежегодно наращивает темпы авиаперевозок на 8—10 процентов. Однако за последние 15 лет накопились проблемы, которые способны не только замедлить это развитие, но и поставить отрасль на платформу стагнации.

Одна из таких проблем — это подготовка кадров. Дело в том, как было уже сказано, что мы использовали эти 15 лет тот летный и инженерно-технический состав, который образовался, как вы помните, в 1993 году и стал лишним в результате "обвала" объема перевозок со 140 миллионов пассажиров в год до 20 миллионов. Кстати, если в 1990 году наши и американские авиаперевозки были примерно сопоставимы, то сейчас мы сокрушительно стратегически проигрываем Соединенным Штатам Америки. Они перевезли в прошлом году 800 миллионов пассажиров, мы — 37 миллионов. Но, как говорится, на карете прошлого далеко не уедешь. Сегодня кадровый запас прошлых лет полностью исчерпан и одновременно утрачены условия его качественного пополнения в учебных заведениях отрасли. А ведь дефицит авиаспециалистов — это прямой и беспощадный антагонист безопасности полетов.

Известно, что Министерство транспорта Российской Федерации разработало комплекс мер по кадровому обеспечению отрасли, о чем Борис Михайлович нас проинформировал, но результаты от внедрения разработанных мер по улучшению ситуации на воздушном транспорте пока не проявились, поскольку для этого нужна сильная кадровая политика, сильная воля и значительные капитальные вложения на приобретение новых самолетов, тренажеров. Пока же кадры авиаторов стремительно стареют. Из-за нищенской пенсии они из последних сил держатся на летно-диспетчерской и инженерно-технической работе. В былые времена даже 50-летний командир воздушного судна был большой редкостью. Ныне по отрасли старше 50 лет — 25 процентов.

Ежегодно списывается с летной работы около 400 пилотов, а учебные заведения ежегодно готовят около 200. Простая арифметика свидетельствует о том, что летный состав сверхдефицитен. Валерий Михайлович Окулов недаром задал вопрос о приеме на обучение на ближайшую перспективу, потому что сейчас это про-

блема как для крупных авиакомпаний, так и для средних и мелких. В то же время происходит отток опытных, наиболее дееспособных российских пилотов в Индию, Вьетнам, Республику Корея. Только за последние два года из "Аэрофлота" ушли десятки опытных пилотов. За рубежом на наших летчиков устойчивый спрос, потому что уровень их подготовки, который закладывался на протяжении многих лет, вплоть до 1990 года был очень высоким.

В течение последних 15 лет в отрасли отсутствует какая-либо кадровая политика. Да и откуда ей быть, если на протяжении этих лет проходила перманентная административная реформа, когда каждые два года менялись структуры регулирования отрасли. Вновь созданные структуры игнорировали предшествующие наработки, колоссальный опыт предшествующих поколений, сами ничего при этом не привнося. История авиации начиналась для них с момента назначения на должность. Результат не замедлил сказаться. Возникла критическая ситуация с качеством и количеством подготовки авиаторов, резко упал уровень безопасности полетов.

Процесс подготовки авиационных кадров, как известно, длительный. По объективным данным на профессиональное становление пилота, командира воздушного судна, или квалифицированного диспетчера по управлению воздушным движением требуется от 10 до 12 лет. Поэтому кадровая политика должна быть рассчитана как минимум на 10 лет. Толковый руководитель и государственный чиновник любого уровня должен всегда иметь четкую картину необходимости кадров на год, на два, на 10 лет. Реально же мы даже не знаем, чем залатать кадровые дыры текущего года.

В период использования невостребованного персонала и отсутствия кадровой политики наши учебные заведения постепенно стали деградировать. Снизился уровень летной работы. Бюджет минимизирован до предела. Например, на питание курсантов в сутки выделяется 50 рублей, и для сравнения — на содержание служебной милицейской собаки выделяется 140 рублей в сутки, — комментарии, как говорится, излишни.

Зарплата у летчика-инструктора в 10 раз меньше, чем у пилотов авиакомпаний. В традициях всегда был принцип: безопасность полетов начинается из училища. В училищах инструкторами работали лучшие из лучших. Ныне же там остаются только те,

кого не берут в авиакомпаниях по летному потенциалу, по подготовке.

Обучение экипажей при отказах авиатехники в полете упрощено, летная дисциплина ослабла, школа подготовки командно-летного состава и система летной методической работы в отрасли разрушены, а новые не созданы. Все это результат "усердной" кадровой политики.

Но надо действовать. Можно использовать пока еще теплый потенциал учебных заведений. Требуется финансовая поддержка государства для приобретения новой тренировочной авиационной техники и тренажеров нового поколения, а также квалифицированное регулирование ими полномочным органом управления гражданской авиации, которое у нас отсутствует.

Необходимо разработать непрерывную систему образования — от первоначального обучения и до ухода авиарботника на пенсию. Неукоснительно должны быть выполнены рекомендации ИКАО о первоначальном объеме 150-часовой летной подготовки в летных учебных заведениях. Только в России, вопреки мировому опыту, мы даем курсанту не 150 часов летной подготовки, как это делается во всем мире, а всего лишь 60.

Остро стоит проблема призыва на действительную военную службу выпускников училищ — пилотов и диспетчеров. За годы службы в непрофильных войсках они утрачивают приобретенные знания и навыки, а их восстановление требует времени и новых финансовых затрат. Министерство обороны Российской Федерации могло бы вновь создать или восстановить в учебных заведениях, как это было раньше, центры или кафедры по подготовке младшего офицерского состава. Речь идет, по сравнению с общим призывом, об очень ограниченном контингенте.

Но уповать только на государство нельзя. Необходимо привлекать средства авиакомпаний. В этом отношении пример, достойный подражания, подает авиакомпания "Аэрофлот". Чтобы решить проблему подготовки летного состава в этот сложный период, они предполагают заключить договор с Санкт-Петербургским государственным университетом гражданской авиации на подготовку группы пилотов. Авиакомпания будет помогать университету материально, методически опытными летчиками, и этот пример достоин подражания. Кстати, по этому пути уже идут и другие авиакомпании.

Жизнь идет вперед, и в кадровой политике появляются новые проблемы, решение которых нельзя откладывать. Мы признали

очевидный факт, что отечественный авиапром не в состоянии обеспечить авиакомпаниям конкурентными самолетами среднего и дальнего класса. Авиакомпании в своем большинстве выживают сегодня за счет эксплуатации западной техники. В настоящее время в России около 150 самолетов иностранного производства. Предполагается, что в ближайший год-полтора это количество самолетов удвоится.

Что это значит? Это значит, что в ближайшее время мы будем свидетелями наступления новой эры российской авиации, когда львиная доля авиаперевозок будет осуществляться на воздушных судах западного производства. Сегодня это 30 процентов, через год будет 70 со всеми вытекающими последствиями, в том числе и кадровыми.

Без серьезной программы политики функционирования отрасли в этих условиях не обойтись. Но станут ли эти полеты безопасными? Все зависит от того, как быстро мы смонтируем новую систему подготовки авиационного персонала для летной и технической эксплуатации западных самолетов по западным стандартам. Сразу возникнет необходимость проведения новой кадровой политики, так как недопустимо для эксплуатации современной западной техники готовить специалистов на самолетах и тренажерах российского производства 50-х годов прошлого века. Сегодня для эксплуатации зарубежных воздушных судов переучиваются специалисты, подготовленные в России на отечественных самолетах, экипажи которых состоят из трех-четырех человек. Переучивание на западную технику — это совершенно другая философия полетов, потому что экипажи самолетов состоят из двух человек.

Российские пилоты, которые сегодня сидят за штурвалами иностранных самолетов, обучались за рубежом. Там предлагают разные по цене пакеты переучивания, и зачастую, как показывает анализ, авиакомпании выбирают самые дешевые. А нам бы вот с таким диссонансом обучения, наоборот, надо выбирать самые дорогие пакеты, да еще дополнительную тренировку проводить на тренажере, чтобы выбить те стереотипы, которые были заложены на протяжении многих лет, и привить новые уже относительно новой техники.

В мировом авиационном сообществе давно руководствуются аксиомой, что на безопасности полетов экономить недопустимо.

Слабым местом остается знание пилотами, инженерами и техниками английского языка. Курсантов и студентов необходи-

мо обучать английскому языку с первого курса. И вообще надо в новой системе кадровой политики перейти к западным образцам. На Западе все очень просто: если ты хочешь иметь лицензию транспортного пилота, то ты обязан иметь сертификат знания английского языка четвертого уровня. Другие варианты недопустимы. Кстати говоря, нам в этом помогает ИКАО. Они объявили о своем решении, что с 5 марта 2008 года обязательным условием для полетов на Запад является владение английским языком четвертого уровня. То есть 5 марта 2008 года экипажи, которые не будут иметь сертификат знания языка, не допустят к полетам в Европу, Америку, Китай, Индию. Это требование ИКАО обязательное для всех стран.

Чудес не бывает, и за год изучить язык до четвертого уровня сложно. Не знаю, сколько найдется в этом зале таких талантливых людей.

Я разговаривал с некоторыми руководителями авиакомпаний, которые обеспокоены тем, что начиная с 5 марта 2008 года у нас не будет нужного количества экипажей, владеющих четвертым уровнем знания английского языка.

Кроме того, раз запланирован переход на западную технику, значит, изучать техническую документацию придется тоже на английском языке. По некоторым данным, на борту воздушного судна находится техническая литература весом около 100 килограммов, десятки томов, и вся она — на английском языке. И главное заключается в том, что конструктор самолета запрещает перевод этой литературы на какой-либо язык, потому что в этом случае он снимает с себя ответственность за безопасность полетов.

Поэтому надо четко поставить задачу: курсант, студент авиационного учебного заведения должен выпускаться с четвертым уровнем знания английского языка.

В отрасли недостает инженерно-технического состава разных уровней, и это большая беда для безопасности полетов. Гражданская авиация — это особая отрасль, единственная, которая работает в отрыве от земли, на больших высотах, огромных скоростях, где решения принимаются в доли секунды. Самолет не остановишь, как электровоз, и не припаркуешь в случае неисправности у обочины, как машину. Жизнь пассажиров целиком и полностью зависит от качества работы всех авиационных специалистов.

Основная часть авиационных происшествий и инцидентов вызвана человеческим фактором, недостаточной подготовкой специалистов. А вот причины допуска к полетам неподготовлен-

ных экипажей, как показали последние катастрофы, чиновниками не расследуются и не анализируются. Значит, болезнь загоняется внутрь, и возникает вопрос: а кто же следующий?

Пора приступить к созданию системы кадрового резерва летных, диспетчерских и инженерно-технических кадров для гражданской авиации. Мы должны в кратчайшие сроки привести уровень подготовки авиационного персонала в соответствие с мировыми стандартами. В противном случае наши конкурентные возможности, и без того проигрышные сегодня, резко понизятся.

Не внушают оптимизма и системные проблемы отрасли, которые прямо влияют и на обсуждаемый нами кадровый вопрос, и на безопасность полетов.

Россия, к великому сожалению, сегодня, пожалуй, единственная страна в мире, которая не имеет единого полномочного органа регулирования гражданской авиации.

Действующая в России запутанная система государственного регулирования привела к размыванию требований и ответственности за безопасность полетов и подготовку кадров. Сегодня отрасль напрямую регулируют 5 государственных органов и еще косвенно десяток, а значит, никто. Ни в одном положении указанных структур не прописана их ответственность за безопасность полетов. Никто за это не отвечает. То есть вроде бы в авиации такой проблемы не существует.

Вспомните, с чего я начал. Позиция Совета Федерации в решении проблем отрасли — это обеспечение безопасности полетов. А у нас в отрасли никто за это не отвечает.

Это серьезная структурная ошибка административной реформы, в которой уже были заложены грядущие катастрофы. И ведь что интересно? Всем вышеуказанным государственным структурам надоела эта аморфность ответственности, разобщенность, некомпетентность. Об этом говорят в кулуарах все — от высоких государственных чиновников, до рядовых пилотов и инженеров. Но надо действовать смелее. Президент Российской Федерации неоднократно заявлял о необходимости корректировать административную реформу.

Но у нас в отрасли воз и ныне там, на этом же уровне находится и безопасность полетов. Чего мы ждем? Происшедшие катастрофы показали полную несостоятельность системы регулирования гражданской авиации страны.

Еще один административный нонсенс. По рекомендации ИКАО расследованием авиакатастроф во всем мире занимаются

специальные независимые государственные структуры. К примеру, в Соединенных Штатах Америки это Национальный совет безопасности, который расследует летные происшествия, подчинен он Президенту Соединенных Штатов Америки и подотчетен Сенату США.

В СССР таким органом был Госавианадзор при Совете Министров СССР. В России же государственные структуры расследуют сами себя. В результате зачастую защищают честь мундира, обвиняются погибшие экипажи и, что самое опасное, не вскрываются истинные причины катастроф, которые неизбежно проявятся и повторятся.

Наблюдается совершенно уникальная ситуация, когда в последних катастрофах погибли сотни людей, но ответственность за это, по сути дела, никто не понес.

Положением в гражданской авиации обеспокоена и Международная авиационная организация ИКАО, которая планировала в сентябре 2006 года проверить Россию. Но по обращению нашей стороны эта проверка, беспрецедентный, кстати говоря, случай в истории ИКАО, была перенесена на 2007 год. Конечно, я понимаю, что тяжело пускать в страну комиссию авторитетнейшей международной организации, членами которой являются почти все страны мира, после серии катастроф, происшедших в том числе и по вине государственных чиновников. Почему? Потому, что в соответствии с положением ИКАО за безопасность полетов несет ответственность государство через институты регулирования всех направлений деятельности гражданской авиации страны. И ИКАО спрашивает не с компаний, а с государства.

По всем этим вопросам фонд "Партнер гражданской авиации", который я представляю, от имени профессионалов отрасли обратился в свое время с конкретным предложением к Президенту Российской Федерации, в Правительство Российской Федерации, в Государственную Думу и Совет Федерации. Во всех перечисленных ведомствах предложения фонда нашли понимание. Однако, как это принято у нас, предложения фонда были перенаправлены в Министерство транспорта Российской Федерации, дальше — в Федеральное агентство воздушного транспорта, которое ответственности за безопасность полетов не несет, и затем — в Федеральную службу по надзору в сфере транспорта. Там, в свою очередь, заявили, что ведомство занимается только надзором, но не организацией летно-методической работы.

Самое страшное то, что все они формально правы. Ни у кого этот вопрос не прописан. Вот реальная картина последствий административной реформы. Вот где кроются опасности. Вот где корни серии катастроф и причины падения уровня безопасности полетов в целом. Вот где корень равнодушного отношения к подготовке кадров на современном уровне и отсутствие перспективной, на 10—15 лет, политики в этом вопросе.

Уважаемые коллеги! Необходимо в срочном порядке привести структуру регулирования отрасли в соответствие с мировой практикой. Считаю уместным на столь высоком собрании повторить малую часть некоторых, изложенных фондом предложений в адрес Президента Российской Федерации.

Первое. В целях повышения уровня безопасности полетов и конкурентоспособности гражданской авиации представляется целесообразным создать единый независимый полномочный орган государственного регулирования гражданской авиации России в соответствии с рекомендациями ICAO и практикой ведущих стран мира.

Второе. Создать независимый орган, подобный Госавианадзору, для расследования летных происшествий и предпосылок к ним, решения которого были бы обязательны для всей авиационной инфраструктуры страны, включая авиапром.

Третье. Учитывая огромную территорию страны, социальную значимость гражданской авиации в России, придать ее развитию статус национального проекта. Это фундаментальные вопросы, без решения которых все действия существующих государственных структур по вопросам безопасности полетов и подготовки качественных специалистов для гражданской авиации будут неэффективными.

Уважаемые коллеги! Все предложения, изложенные в проекте рекомендаций нашего совещания, надеюсь, будут изучены и дополнены, за что мы вам будем очень благодарны.

И последнее. Эта информация не касается нашей темы. Однако, учитывая высокий уровень собрания, дам некоторую информацию. Становится все более очевидно, что решение проблем гражданской авиации зависит не только от внимания государства и состояния страны, но и от активного участия в этом представителей авиационной общественности. И принято такое решение: создать организацию — коллегия авиационной общественности, объединив все общественные организации авиационного направления в некую коллегия без образования юридического лица для

того, чтобы помогать государству решать все кризисные проблемы гражданской авиации нашей страны. Благодарю за внимание. (*Аплодисменты.*)

С.В. Шатилов. Спасибо, Олег Михайлович.

Какие будут вопросы?

Е.Н. Каблов. У меня два вопроса. Первый вопрос. Как Вы относитесь к той реформе системы образования, которую сейчас проводит Министерство образования и науки Российской Федерации в отношении двухуровневой системы подготовки, применительно к высшим учебным заведениям, которые готовят инженерно-технические кадры для Министерства транспорта? Ваше мнение.

Второй вопрос. Вы нам сказали здесь, что мы на пороге исторического события, когда перевозки будут осуществляться только зарубежной авиационной техникой. При этом государство должно направить средства на подготовку летчиков, инженерно-технических работников, эксплуатационную базу. А не проще с экономической точки зрения допустить иностранных перевозчиков в нашу страну, за что они должны будут платить государству. Тогда все проблемы отпадут. И как это совмещается с теми задачами, которые поставлены Президентом Российской Федерации, когда принято решение о создании Объединенной авиастроительной корпорации для выпуска современной авиационной техники?

О.М. Смирнов. Ответ начну с последнего вопроса, потому что он более важный. Почему это историческое событие? Мы все будем участниками этого события и не должны с себя снимать ответственность. Почему сейчас авиакомпании летают на западных самолетах? Чтобы сохранить рынок авиаперевозок в российских руках. Если мы сейчас бросим клич западным компаниям: прилетайте к нам и эксплуатируйте всю сеть, они через час будут здесь. Тогда будут уволены все российские летчики, все российские инженеры, будет уничтожена вся российская авиационная инфраструктура.

Е.Н. Каблов. Авиационную промышленность можно уволить тоже?

О.М. Смирнов. То есть структуре конец. Но в чем небольшая разница между авиапромом и гражданской авиацией? В том, что гражданская авиация пока еще обладает одним ценным экономическим компонентом — воздушными линиями. И вот ради этого приходится идти на то, чтобы не потерять воздушные линии внут-

ри страны и за рубежом. Другого выхода нет. Мы загнаны в тупик из-за отсутствия российских конкурентных самолетов.

Е.Н. Каблов. Но Президент Российской Федерации и Министр транспорта Российской Федерации считают, что у нас есть еще выход, была поставлена соответствующая задача. Вы же предлагаете признать, что мы несостоятельны, и открыть дорогу иностранным компаниям. Может быть, надо закупать новую технику сроком эксплуатации максимум 5 лет, а не старую, от которой отказались зарубежные страны.

О.М. Смирнов. Вы, наверное, не поняли.

Е.Н. Каблов. Я понял.

О.М. Смирнов. Я ничего не предлагаю. Я констатирую факты. Не более того.

С.В. Шатилов. Коллеги, не устраивайте дискуссию.

О.М. Смирнов. Теперь по первому вопросу, по двухуровневому образованию. Мое мнение, что для гражданской авиации это преждевременно. Дело в том, что нельзя сравнивать учебные заведения других отраслей с гражданской авиацией.

Приведу пример. Что такое летное училище? Летное училище — это учебное заведение со всеми признаками авиапредприятия. Там есть свой аэродром, своя энергетика, свои взлетно-посадочные локационные средства, свои самолеты, своя авиационно-техническая база. Это училище, у него фондов в несколько раз больше, чем в любом другом институте. И вливать такое дорогостоящее "ядро" в дешевый институт экономически невыгодно.

Е.Н. Каблов. Ну, Вы просто, видно, не представляете, о чем я Вас спрашиваю. Я говорю о двухуровневой системе подготовки — это магистры и бакалавры. Вот о чем разговор-то идет. А Вы мне рассказываете о каком-то слиянии.

О.М. Смирнов. Да, потому что это для нас больной вопрос. Нам все время рекомендуют это сделать.

Е.Н. Каблов. Но какая Ваша-то позиция? Для инженерной системы подготовки это катастрофа.

О.М. Смирнов. Да, правильно.

Е.Н. Каблов. Но тогда давайте прямо скажем, что этого нельзя делать. Может быть, для экономистов, для юристов это хорошо. А для инженерных специальностей, для подготовки летчиков это недопустимо. Но сейчас уже объявлено, что в 2008 году будет только двухуровневая система образования. А Вы говорите о подготовке с английским языком.

О.М. Смирнов. Согласен с Вашей точкой зрения в этом вопросе.

С.В. Шатилов. Евгений Николаевич, есть предложение внести Ваш тезис в проект рекомендаций.

Е.Н. Каблов. Хорошо, спасибо.

Б.М. Король. Олег Михайлович, Вы, скажем так, достаточно подробно остановились на тех вопросах, о которых мы говорим с лета или с осени 2006 года и в Государственной Думе на "круглых столах", и в Совете Федерации, и министра заслушивали о состоянии дел в гражданской авиации. Но я не услышал, что же Вы предлагаете нам по теме сегодняшнего нашего заседания? Что Вы предлагаете нового, что мы еще не сделали или не делаем? То, что мы не переломили эту ситуацию, я Вам говорил — мы ее не переломим за год. Вы же сами понимаете, что если 150 часов в год стажеру не дать, то он выйдет неподготовленным. Что нам надо сделать? Подскажите, пожалуйста.

О.М. Смирнов. Надо это все категорически ускорить.

Б.М. Король. Как?

О.М. Смирнов. Очень просто. Надо создать единый орган регулирования в гражданской авиации.

Б.М. Король. Да при чем здесь единый орган регулирования?

О.М. Смирнов. Оттуда все идет. *(Шум в зале.)*

Б.М. Король. Скажите, пожалуйста, у нас что, проблемы гражданской авиации возникли за два года?

С.В. Шатилов. В выступлении Олега Михайловича прозвучали предложения.

Б.М. Король. Я слышал эти предложения, но ничего нового, к сожалению, не услышал.

С.В. Шатилов. Олег Михайлович, спасибо. Давайте двигать-ся дальше, мы уже выбились из нашего регламента.

Коллеги, мы посоветались, есть предложение вначале предоставить слово представителям и руководителям высших учебных заведений, авиационных компаний, а потом, подводя итоги, выступают руководители федеральных структур.

Поэтому я предоставляю слово Краснову Сергею Ивановичу — ректору Ульяновского высшего авиационного училища гражданской авиации. Пожалуйста. Прошу подготовиться Валерия Михайловича Окулова — генерального директора открытого акционерного общества "Аэрофлот".

С.И. Краснов. Уважаемый Сергей Владимирович, уважаемые коллеги! Руководители летных учебных заведений благодарны за

приглашение Совета Федерации принять участие в этом совещании, на котором рассматриваются жизненно важные проблемы совершенствования подготовки летного и инженерно-технического персонала.

Отмечая позитивные моменты в деле подготовки летных специалистов, можно с уверенностью сказать: лед тронулся, но очень медленно, буквально полтора-два года тому назад. А именно: впервые почти за последние два десятилетия с 2005 года вопросам подготовки пилотов гражданской авиации в учебных заведениях уделяется столь большое внимание. И сегодняшнее совещание говорит о многом.

Уверен, что наши проблемы подготовки пилотов отражают проблемы всех авиационных учебных заведений гражданской авиации.

В соответствии с подпрограммой гражданской авиации комплексной программы модернизации транспортной системы России в целях совершенствования подготовки пилотов и реализации стандартов ИКАО Федеральное агентство воздушного транспорта и Федеральная служба по надзору в сфере транспорта поручили нашему учебному заведению разработать программу подготовки пилотов коммерческой авиации в образовательных учреждениях гражданской авиации Российской Федерации. Эта программа была утверждена Федеральным агентством воздушного транспорта, и мы можем по этой программе уже с 2007 года готовить пилотов.

Переход на эту программу предусматривает для курсантов 150-часовую летную практику. К сожалению, сегодня наши выпускники за пять лет обучения имеют налет всего лишь 60 часов.

Такой количественный и качественный переход на новые летные программы, а также выполнение отраслевых планов по удовлетворению потребностей в квалифицированных специалистах и повышению качества их подготовки в учебных заведениях гражданской авиации требуют решения ряда сложнейших организационных, а главное финансовых проблем.

Борис Михайлович задал вопрос: какой главный критерий подготовки пилотов? А критерий здесь один: летные учебные заведения готовы выпускать пилотов по 150-часовой программе в соответствии с предписаниями ИКАО, но для этого потребуется дополнительное финансирование.

В начале своего выступления я сказал, что "лед тронулся". Да, мы сегодня закупаем и модернизируем авиационную технику.

Пусть она не новых образцов, но ведь в средних летных учебных заведениях нет выпускного самолета, соответствующего стандартам ИКАО, то есть двухдвигательного самолета.

Наши летные училища, имея однодвигательные самолеты Як-18, Як-40, Ан-26, кое-как перебиваются и выполняют эту программу. Пусть на стареньких, имеющих достаточный пока ресурс, но мы ее выполняем. Что же будет со средними учебными заведениями, если мы начинаем выполнение требований ИКАО с этого года? Нам остается год, и нам нужен двухдвигательный самолет.

Отсутствие новых типов воздушных судов, в том числе выпускного двухдвигательного самолета, который должен сменить выпускные самолеты Ан-26 и Як-40, — одна из насущных проблем.

Следующая проблема — пересмотр учебной летной программы, связанный с необходимостью начала учебных полетов в более ранний период, чем это было при 60-часовой летной практике. Если мы начинали летную практику с третьего курса, то сегодня мы перерабатываем эти программы, и летная практика должна начинаться со второго курса, а это существенный сдвиг всего учебного летного процесса.

Производство и ввод в строй новых комплексных тренажеров. Тот же модернизированный Як-18 — это уже что-то совершенно новое. Для этого весь профессорско-преподавательский состав, инструкторы тренажеров, летный инструкторский состав должны пройти переподготовку, а на это необходимо время. Этот тип воздушного судна представляет собой совершенно новый самолет. Более того, его надо сертифицировать, сертифицировать всю авиационно-техническую базу, сертифицировать полностью весь процесс подготовки на этом самолете.

Несколько слов о решении финансовых проблем. Учебным заведениям, кроме закупок и модернизации авиационной техники, потребуется увеличение фонда заработной платы летно-инструкторскому, инженерно-техническому, профессорско-преподавательскому составу и другим работникам подразделений училищ, обеспечивающим учебно-летный процесс.

Не прошло и полгода с тех пор, как я докладывал об этом на коллегии в министерстве. Пусть не обижаются наши "авиационные власти", но по прошествии полугода ни один рубль еще не попал в карман летчику-инструктору. К сожалению, сегодня мы не видим решения этой проблемы.

Выступая перед летно-инструкторским, инженерно-техническим составом нашего училища, стыдно смотреть им в глаза. Как

была заработная плата у летчика-инструктора 6—8 тыс. рублей, так и осталась.

Это летчики-инструкторы, которые сами только что окончили училище, их действительно не берут из-за незнания иностранного языка в передовые авиакомпании, такие как "Аэрофлот — международные линии", "Трансаэро" и другие, и они остаются у нас. Вот с какими кадрами мы начинаем готовить наших молодых ребят. А они в 22 года обретаю семьи. Вот главный движущий стимул. Будут самолеты, и будет авиационная техника, но некому будет ни работать, ни летать на наших аэродромных комплексах, если мы в ближайшее время не поднимем заработную плату. И это подтвердят все руководители учебных заведений как летных, так и технических. Придет большая беда в гражданскую авиацию — некому будет работать.

Следующее. В связи с выходом приказа № 36 Федеральной аэронавигационной службы от 7 сентября 2006 года "Об установлении ставок и сборов за авиационное обслуживание в районе аэродрома", в котором не учтена специфика учебных полетов, возникла серьезная финансовая проблема по оплате организационного обслуживания учебных полетов. Согласно данному приказу с ноября 2006 года резко, почти в пять раз, увеличены ставки за организационное обслуживание, за взлет и посадку. Вот пример по самолету Як-40. Если мы платили 470 рублей, то на сегодня это составляет 2356 рублей. Так же и по самолету Ан-26. Несколько иная картина по Як-18: там в три с половиной раза идет удорожание. Я приведу пример: на 2007 год бюджетом предусмотрено 3300 тыс. рублей. Нам на сегодня по новым ставкам и сборам необходимо еще 16 млн. рублей, чтобы выполнить учебную летную программу 2007 года. В 2008 году в соответствии с этим приказом нам необходимо только на учебную летную программу 35 млн. рублей, в 2009 году — 42 млн. рублей, в 2010 — 45 миллионов. Если каждый год набирать по 30 человек, то к 2009 году доведем набор курсантов с 60 до 150 человек. Может быть, я несколько эмоционально говорю, но пусть эти слова в душу войдут присутствующим сегодня на этом совещании нашим авиационным руководителям.

Кроме проблем, связанных с переходом в этом году на 150-часовую программу и увеличением приема на специальность пилота с 60 до 150 человек в 2009 году, о чем я говорил, есть ежегодное увеличение набора на 30 человек, это напрямую связано с

необходимостью увеличения финансирования по всем направлениям учебно-летного процесса.

С.В. Шатилов. Сергей Иванович, если можно, конкретнее. Мы поняли все, что касается финансирования.

С.И. Краснов. Буквально две минуты. Что касается вертикально-интегральных комплексов.

Конечно, решение принято. Мы, как руководители учебных заведений, будем его выполнять, но мы еще раз говорим, что это очень сложный процесс, и тем более сейчас, когда отрасль переходит на 150-часовую программу и увеличение набора курсантов. Смотрите, сколько финансовых проблем не решено в училищах, которые полтора десятка лет владели жалкое существование. Но все-таки выжили. И если мы сегодня будем вот так резко, в срок до 31 декабря 2007 года решать проблему интегрирования, то надо постараться не наломать дров.

И последнее. Остановлюсь на вопросах обеспечения безопасности полетов, связанных с подготовкой и поддержанием профессионального уровня летного состава. В существовавшей ранее Ульяновской школе высшей летной подготовки учебно-методическим центром гражданской авиации, затем Центром гражданской авиации стран — членов СЭВ была отработана система переподготовки летного состава для авиапредприятий, эксплуатирующих отечественную авиационную технику, и тренировки экипажей в сложных, экстремальных условиях с осуществлением методического сопровождения летной деятельности учебно-методическим и летно-методическим центром. Возглавлял эту работу постоянный методический совет по гражданской авиации стран — членов СЭВ.

В настоящее время положение дел в отрасли с подготовленностью экипажей требует снова вернуться к этой структуре с учетом современных требований. И это подтверждается планированием создания в отрасли центра подготовки и переподготовки летного состава для работы на современных российских и иностранных самолетах. Считаю целесообразным создать центр на базе нашего учебного заведения как имеющего большой опыт и практику подготовки и переподготовки, повышения квалификации авиаспециалистов, а также летно-методическое обеспечение деятельности авиакомпаний. Для этого училище располагает всей материально-технической базой. Так, в ноябре 2006 года у нас переучивались израильтяне для работы на самолете Ил-76. Полностью: теория, тренажерная практика и на нашем аэродроме, на

наших Ил-76, летная практика. Я не хочу хвалить наше учебное заведение, но ему дана высочайшая оценка экспертов израильских летных служб.

Я не знаю, каким образом решится вопрос, но если мы соберем воедино опыт ОАО "Аэрофлот — международные авиалинии", определим, какая компания главенствующая сегодня на нашем рынке по эксплуатации иностранных образцов авиационной техники, тогда мы, не требуя больших финансовых средств, вопросы подготовки и переподготовки наших летных специалистов решим.

С.В. Шатилов. Слово предоставляется Валерию Михайловичу Окулову, генеральному директору открытого акционерного общества "Аэрофлот". Подготовиться Нерадько Александру Васильевичу.

В.М. Окулов. Вызывает уважение последовательность действий Совета Федерации по рассмотрению вопросов обеспечения безопасности полетов, подготовки летного и инженерно-технического персонала. Безусловно, безопасность полетов начинается с подготовки авиационного персонала, да и базируется полностью на подготовке и дальнейшей учебе персонала.

Летчик учится всю свою жизнь, начиная с училища, затем переучивание, курсы повышения квалификации, сезонная подготовка и так далее. Остановлюсь только на первичной подготовке, на вопросе, который сегодня является самым острым, самым болезненным и который реально становится сегодня тормозом для развития нашей гражданской авиации.

Темпы роста перевозок увеличиваются, и они значительно выше среднемировых. И нет никаких предпосылок к тому, что эти темпы роста снизятся. Поэтому потребность в летном составе, потребность в специалистах будет только возрастать.

Остановлюсь на вопросе о двухуровневой системе подготовки. Безусловно, ее нужно сохранить и усилить для специалистов гражданской авиации. Сегодня зачастую инженеры выполняют функции техников. Не хватает именно технического персонала. Нет никакой надобности сразу же готовить пилотов с высшим образованием. Необходимо проводить подготовку: два, два с половиной, максимум три года. Но при этом необходимо сохранить и школу высшей авиационной подготовки, которая сегодня существует в Ульяновском училище и Академии гражданской авиации. При этом в любом случае необходимо изначально ориентироваться на подготовку в 150 часов, из них 10 часов на тренажере.

Итак, потребность. У "Аэрофлота" потребность в 2008 году — 234 пилота, в 2009 году — более 300 пилотов. В среднем по отрасли потребность на 2008 год — более 500 пилотов. Это не только у нас такая ситуация. За рубежом дают оценку на период с 2002 по 2012 год: потребность в пилотах в мире составит 140 тысяч. Везде бум подготовки летного состава. Нужно адекватно реагировать на эту потребность.

К сожалению, сегодняшняя подготовка пилотов не выдерживает никакой критики. Речь идет не только о недостаточном налете. Это налет — "бумажный". Мы создали специальный учебный летный отряд при авиакомпании, где доводим до ума полученные при обучении навыки пилотировать и на тренажерах, и на действующих самолетах. Кому-то полгода требуется, кому-то год, кому-то и того больше.

Ресурсы привлечения пилотов из стран СНГ исчерпаны, из военно-транспортной авиации тоже исчерпаны, из военной авиации тоже, по существу, исчерпаны. Ориентироваться нужно на подготовку летчиков гражданской авиации.

Что для этого необходимо сделать? Первое — радикально увеличить прием абитуриентов, а именно поставить простую задачу: в 2007 году, пока еще не поздно, — 500 человек, в 2008 году — 700, в 2009 году — 750. У нас были более скромные прогнозы год назад: просили 500. Сегодня мы видим, что требуется уже больше. И ежегодное отставание приведет к тому, что нам уже потребуется в 2010 году 1000 человек, поэтому сегодня нужно увеличить прием до 500 человек.

Необходимо пересмотреть программу подготовки летного состава, здесь авиакомпании окажут содействие, помощь и поддержку.

В плане модернизации — осовременивание этих программ. То есть нужно провести и update, и upgrade данных программ. Более компактными должны быть программы для подготовки пилотов.

Сегодня мы видим, что ведущие мировые вузы, училища по подготовке пилотов ориентируются на 18, 20, 22 месяца подготовки летного состава. Да, интенсивная подготовка. При этом дается 150 часов летной практики.

Языковая подготовка. Совершенно верно было сказано, что через год требование upintermediate будет обязательным для всех экипажей, пилотов, которые выполняют международные перевозки. Аналогичная проблема существует в системе управления воз-

душным движением. И нужно параллельно решать вопрос об одинаковом уровне языковой подготовки.

Договор с Академией гражданской авиации, который у нас существует, является, наверное, базой, на которой мы будем строить подготовку летного состава академии, и намерены аналогичным образом выстраивать наши взаимоотношения и с Ульяновским училищем гражданской авиации.

Предложения. Прежде всего необходимо привести нормативно-правовую базу в области регулирования деятельности гражданской авиации в соответствии с современными международными требованиями. Речь идет о федеральных авиационных программах (ФАП) и о проекте рекомендаций. Увеличить прием абитуриентов по тому графику, о котором я говорил. Полностью согласен с предложением руководителя Ульяновского училища о создании школы пилотов-инструкторов первоначального обучения и учебного центра для приведения уровня подготовки в соответствие с международными стандартами.

Необходимо организовать курсы повышения квалификации профессорско-преподавательского состава для ознакомления с государственными образовательными стандартами высшего профобразования по подготовке пилотов, разработанными нами совместно с Санкт-Петербургским государственным университетом.

Обеспечить летные училища за счет бюджетного финансирования самолетами, отвечающими современным требованиям, как одномоторными, так и многомоторными, учебными аэродромами, оснащенными соответствующим современным радиотехническим сигнальным оборудованием, современной учебно-тренировочной базой, включающей современные обучающие программы и тренажерные комплексы.

В отношении подготовки инженерно-технического персонала тоже надо начинать с разработки федеральных авиационных программ.

Предлагается с целью приведения российских нормативных требований, предъявляемых к подготовке инженерно-технического персонала, в соответствие с международными правилами, федеральными авиационными правилами FAR-145, FAR-66 Министерству образования и науки Российской Федерации ввести в средних специальных и высших учебных заведениях гражданской авиации изучение технического английского языка, изучение основополагающих дисциплин в объеме, изложенном в соответст-

вующих приложениях к FAR-66. Министерству транспорта Российской Федерации в области гражданской авиации разработать нормативные документы с требованиями, предъявляемыми к подготовке сертификации инженерно-технического персонала (FAR-66), рассмотреть возможность расширения сети средних специальных учебных заведений по подготовке специалистов гражданской авиации или предусмотреть возможность первоначальной подготовки авиационных специалистов на базе крупных центров, авиакомпаний с соответствующими сертификатами.

Повторяю, что наибольшая проблема — дефицит технического состава.

Предложение: сразу же в проекте рекомендаций в постановляющей части, в третьей строке: "Материально-техническая база образовательных учреждений Федерального агентства воздушного транспорта не соответствует современному уровню оснащения авиапредприятий" заменить на "современным требованиям" и включить требования по увеличению приема абитуриентов, курсантов, до 500—700 человек.

С.В. Шатилов. Валерий Михайлович, мы доработаем вместе с Вами проект рекомендаций. Спасибо.

Слово предоставляется Нерадько Александру Васильевичу, руководителю Федеральной аэронавигационной службы.

А.В. Нерадько. Уважаемый Сергей Владимирович, уважаемые коллеги! Очень хотелось бы, чтобы эти рекомендации Совета Федерации были как можно быстрее реализованы в полном объеме по этим очень актуальным вопросам. Вместе с тем хотелось бы отметить, что рекомендации совещания Экспертного совета, видимо, связаны с теми проблемами, на которых серьезно остановился Олег Михайлович Смирнов. И в основные направления совершенствования подготовки летного и инженерно-технического персонала гражданской авиации Российской Федерации не вошли проблемы совершенствования подготовки диспетчерского состава, а это очень важная составляющая часть гражданской авиации. Сейчас, когда идет объединение военных и гражданских секторов единой системы организации воздушного движения, это важная составляющая часть и проблема обеспечения безопасности полетов не только гражданской авиации, но и государственной и экспериментальной авиации. А проблемы, которые существуют в этой сфере, сродни тем, о которых говорилось ранее.

Сейчас в центра единой системы организации воздушного движения трудятся свыше 25 тысяч человек. Из них около 7 тысяч

человек — это диспетчеры по управлению воздушным движением. Их средний возраст сейчас составляет около 48 лет. Из года в год увеличивается количество работников старше 50 лет, и ожидаемое уменьшение фактической численности диспетчеров только по медицинским показаниям в связи с возрастными изменениями в ближайшие пять лет будет составлять свыше 330 человек в год без учета высвобождаемых вследствие укрупнения центров организации воздушного движения. При плановом выпуске из учебных заведений гражданской авиации ежегодно в ближайшие пять лет не более 220 молодых специалистов дополнительная потребность будет составлять не менее 100 человек.

Как и в области подготовки летного персонала, инженерно-технического состава, наиболее сложная обстановка с кадровым пополнением в аэронавигационной сфере складывается за Уралом, в Дальневосточном, Якутском регионах. Я не буду подробно останавливаться на этих проблемах, поскольку они точно такие же, как и у летного и диспетчерского состава.

Хочу остановиться на тех мерах, которые сейчас принимаются для исправления ситуации. При этом хочу обратить внимание, что сфера аэронавигации до настоящего времени не дотируется из государственного бюджета, что все средства, которые зарабатывает государственная корпорация, расходуются на получение профессиональной подготовки, в том числе и на решение тех проблем, о которых идет речь.

В прошлом году открыт новый курс подготовки диспетчеров управления воздушным движением в Московском государственном техническом университете гражданской авиации. Мы начали прежде всего с создания тренажера, не дожидаясь, что диспетчеры придут на управление воздушным движением только через три года. Уже сейчас создается тренажер, выделены средства, средства компенсационных сборов от "Аэрофлота" в размере около 1 млн. долларов.

Та же самая проблема сейчас решается в Санкт-Петербургском университете гражданской авиации. Там тоже мы начинаем с совершенствования тренажера, потому что без совершенствования тренажеров и тренажерной подготовки не будет решаться проблема подготовки летного состава. После первоначальной подготовки в соответствии с правилами организации летной работы идет переучивание на другой тип самолета, но сколько не учи, по моему глубокому убеждению, 60 или 150 часов, когда пилот пересеживается на другой тип воздушного судна, не имеющий

современного тренажера, это ведет только к утрачиванию предыдущих навыков и закреплению неправильных стереотипов в будущем. Поэтому без тренажерной подготовки не будет решен вопрос обеспечения безопасности полетов.

Хочу обратить внимание на то, что этот вопрос не нашел своего отражения в рекомендациях Экспертного совета. Хотелось бы привлечь к этим вопросам внимание авиакомпаний. Например, компания "Ютэйр" нашла возможность профинансировать создание почти современного тренажера для вертолетов Ми-8. А сейчас в Санкт-Петербурге создается и в ближайшее время будет введен в строй современный шестистепенный тренажер именно для вертолетов Ми-8НТВ, который, безусловно, повысит уровень безопасности полетов на этих вертолетах.

То же самое касается других типов воздушных судов. Мы должны наконец-то сделать стандартом, что самолет не получает сертификата летной годности, пока у него нет своего тренажера, современного комплексного тренажера. Не процедурного тренажера. Процедурный тренажер нужен для подготовки инженерно-технического состава. Давайте спросим: у нас есть процедурные тренажеры? Нет. У нас есть комплексные тренажеры? Да, хорошо, что они стали появляться для самолетов Ту-204, Ту-214, самолетов Ил-96. Но что будет в будущем, и даже для тех самолетов, которые предполагается сейчас строить? Наличие комплексных тренажеров должно быть железным требованием.

Возможно, необходимо повысить и требования к авиакомпаниям. У нас при авиакомпаниях огромное количество центров подготовки персонала. И только в небольшом количестве существуют тренажеры (я уж не говорю про комплексные тренажеры), которые помогают отрабатывать действия по аварийным ситуациям на земле, при проведении аварийно-спасательных работ.

Что касается английского языка, то в 2004 году выпущено руководство по внедрению требований ICAO к уровню владения языком, определяющее требования к уровню знания языка пилотами и диспетчерами. Однако при проработке этого вопроса в рамках Федеральной аэронавигационной службы мы пришли к необходимости иметь унифицированный учебник, унифицированные требования для всех центров подготовки диспетчерского персонала.

У нас создан институт аэронавигации, который объединил все разрозненные центры подготовки диспетчерского персонала и работников служб электрорадиотехнического обеспечения для

того, чтобы они могли подготовиться по унифицированным требованиям. И я уверен, что в ближайшее время появится унифицированный учебник английского языка для диспетчеров, по которому будут учиться все диспетчеры Российской Федерации.

Такие же учебники надо подготовить и для летного состава, потому что сегодня каждый центр готовит свои методические разработки. И по этим учебникам учатся везде, но как попало. Нет единого учебника в стране, как было раньше. В первый класс приходишь — есть единый букварь. Сейчас такого букваря по английскому языку нет.

Мы в рамках Федеральной аэронавигационной службы готовим учебник с учетом зарубежного опыта. Кстати, некоторые убеждают, что российские специалисты в состоянии подготовить учебник не хуже, чем за рубежом.

Мы будем проводить тендер (сейчас такое задание дано) на создание конкурсной документации, и будет проведен тендер с участием представителей ИКАО по выбору и обучающей программы, и учебников, и самого тендера на знание английского языка по четвертому уровню.

Хотелось бы сказать о финансово-экономической составляющей обеспечения безопасности полетов в аэронавигационной системе. Как я уже сказал, она осуществляется практически только из аэронавигационных сборов.

Здесь поднимался вопрос о введении льгот для полетов с аэродромов учебных заведений. Готовы рассмотреть этот вопрос. Такое письмо мы получили буквально вчера. Но хочу также проинформировать, что теперь возвращены льготы для авиакомпаний при уходе на запасной аэродром. У нас самые низкие в мире тарифы на аэронавигационное обслуживание гражданской авиации. Известны проблемы, по которым нам не удастся достичь экономически обоснованных тарифов на аэронавигационное обслуживание. Я не буду на них останавливаться.

Я также хочу сказать, что сами авиакомпании, которые осуществляют поиск и спасение, постоянно ставят вопрос о повышении тарифов на поиск и спасение, на дежурные экипажи, на дежурные воздушные суда. Скажите, откуда взять на все это деньги? Деньги можно сейчас взять только из аэронавигационных сборов.

Хочу также констатировать и просить заместителя Министра транспорта Российской Федерации поддержать Федеральную аэронавигационную службу и срочно согласовать наши предложения по федеральной целевой программе создания и развития

аэронавигационной системы. Она состоит из трех компонентов: это модернизация оборудования для целей управления воздушным движением, модернизация и создание оборудования в целях метеообеспечения, поиска и спасения. Вот три важные составляющие обеспечения безопасности полетов.

Я прошу Вас, Борис Михайлович, рассмотреть эту программу, принимая во внимание тот факт, что она поможет уменьшить финансовое бремя наших авиакомпаний.

И поддерживая, безусловно, все предложения наших авиапредприятий-перевозчиков о необходимости унификации требований и приведения их в соответствие с международными стандартами и рекомендациями Международной организации гражданской авиации, Чикагской конвенции о Международной гражданской авиации и с учетом продолжающегося роста объемов перевозок пора бы нам уже подумать о том, чтобы эти требования выполнить. Это не стандарт и не рекомендуемая практика, это положение самой Чикагской конвенции о Международной гражданской авиации по установлению одинаковых тарифов за аэронавигационное обслуживание при выполнении международных перевозок. При этом сохранить минимальными тарифы на аэронавигационное обслуживание для внутренних перевозок, для их дальнейшего развития.

Спасибо за внимание.

С.В. Шатилов. Пожалуйста, вопрос.

М.И. Ботов, заместитель директора Красноярского авиационно-технического колледжа гражданской авиации.

Александр Васильевич, озвученная здесь идея вертикальной интеграции, вследствие которой все колледжи Федерального агентства воздушного транспорта лишаются самостоятельности и продолжают свое функционирование в виде филиалов университета, возникала и в Вашу бытность одним из руководителей Министерства транспорта Российской Федерации.

Не могли бы Вы очень коротко дать оценку таким процессам и, если можно, последствиям вот этой вертикальной интеграции.

А.В. Нерадько. Нам хотелось бы, чтобы мы все решения по дальнейшей структурной реорганизации принимали согласованным образом, с учетом мнения всех федеральных органов исполнительной власти, в интересах которых сейчас готовятся авиационные специалисты.

Что касается этого решения по вертикальной интеграции, как мне представляется, достаточно трудно из Санкт-Петербурга или

Москвы руководить непосредственно производственной деятельностью колледжей в Красноярске или еще где-то. На мой взгляд, это только затрудняет процесс управления.

С.В. Шатилов. Прошу передать все Ваши предложения и принять участие в выработке рекомендаций.

Слово предоставляется генеральному директору открытого акционерного общества "Авиакомпания "Ютэйр" Мартиросову Андрею Зарменовичу.

А.З.Мартиросов. Добрый день, уважаемые коллеги! Сегодня обсуждается очень важный и серьезный вопрос. И хотелось бы на этот счет высказать несколько соображений. Во-первых, я думаю, что есть смысл посмотреть на международный опыт, где же готовятся в мире летные специалисты. Надо сказать, что в Советском Союзе и в России сложился совершенно уникальный опыт по функционированию государственных учебных заведений, готовящих летный состав. Нигде в мире такого практически нет, во всяком случае, в развитых авиационных державах такого опыта нет. Я считаю, что мы ни в коем случае не должны разрушить тот потенциал, который существует, его надо сохранить и приумножить. Но в то же время мы должны интегрировать в эту систему международный опыт.

Каким образом получают летное образование на Западе коммерческие линейные пилоты? На самом деле путем собственного инвестирования в свое образование. Существует огромное количество учебных заведений частного характера, которые дают образование сначала пилотам-любителям, потом, после пилотов-любителей, коммерческим пилотам и так далее. Соответственно молодой человек инвестирует получение свидетельства пилота-любителя, набирает необходимый налет для того, чтобы снова взять кредит и инвестировать в свое обучение как коммерческого пилота. И дальше работать, выплачивая этот кредит и зарабатывая деньги на жизнь. Именно так можно генерировать огромное количество летных специалистов, которые требуются международной гражданской авиации. И Валерий Михайлович Окулов об этом очень хорошо сказал.

Поэтому, на мой взгляд, необходимо отдавать себе отчет в сложившейся ситуации. Сегодня летные специалисты получают все большую и большую заработную плату. Это способные молодые люди. Я со многими встречаюсь, они очень часто осаждают авиакомпании, особенно в регионах, с желанием поступить в учебные заведения именно летного профиля. Основой этих учеб-

ных заведений могут стать и учебные заведения дополнительного образования авиакомпаний, о которых говорил Александр Васильевич Нерадько, имея в виду учебные центры авиакомпаний. Им надо смелее проходить сертификацию, выпускать пилотов-любителей, получать сертификаты на переподготовку из любителей в коммерческие пилоты, программы такие должны быть разработаны. И все тогда заживет своей жизнью. А иначе простым набором в три училища мы потребности всей страны не закроем.

Что еще хотелось бы сказать, уважаемые коллеги. Авиационный бизнес — это искусство минимализма. Сейчас все, что мы делаем, — это наша попытка компенсировать безденежье предыдущих лет, основанная вроде бы на неплохих бюджетных цифрах текущего времени. Времена меняются. Государство никогда не будет особо щедро финансировать эти процессы. И мы должны все программы строить соответствующим образом. Сейчас мы изучаем вопрос первоначальной подготовки иностранных пилотов в российских учебных заведениях. 10 процентов всего лишь на выпускном типе положено по документам ICAO. Зачем же мы будем формировать программу по-другому? Только 10 процентов на выпускном типе. Он самый дорогой.

А вертолет первоначального обучения должен быть самым минимальным по цене, какой-нибудь "Ровенсон", который стоит 200 долларов в час. То есть это должно быть основано на минимализме. Выбирая самолеты первоначального обучения, выпускные самолеты, мы также должны понимать, что это все должно быть максимально дешево, только тогда это сможет финансировать и сам курсант, и государство. Поэтому, на мой взгляд, очень важно уже сейчас правильно формировать все эти системы подготовки.

Здесь так много говорилось об ответственности государства, о том, что государство за все отвечает... Хотел бы все-таки высказать по этому поводу свою точку зрения. В конечном счете за подготовку пилота отвечает не государство, а авиакомпания, именно она допускает пилота к выполнению полетов на своем воздушном судне. Я не согласен с Олегом Михайловичем Смирновым, который говорит о том, что у нас произошли катастрофы и никто за это не несет ответственности. За все ответят авиакомпании, им будут предъявлены иски, они будут выплачивать, они будут отвечать всем своим имуществом, может быть, и даже покинут бизнес. Соединенные Штаты Америки не отвечали за катастрофы в авиакомпании TWA, она просто покинула бизнес, так как компания обанкротилась. Поэтому, безусловно, самая серьезная ответствен-

ность в этом смысле возлагается на авиакомпании, и авиакомпании готовят свой летный состав.

Благодарю за внимание.

С.В. Шатилов. Спасибо, Андрей Зарменович. Прошу Ваши предложения передать в секретариат.

Я хотел бы обратить внимание на вопросы, связанные с компенсациями и убытками. У нас, к сожалению, не выстроена система ни в промышленности, ни в сфере гражданской авиации, ни в сфере транспорта, когда недобросовестный бизнесмен выбивается системой штрафов из бизнеса, у нас их просто нет. И меры компенсации. Я ехал на это совещание, и по радио передавали, что женщина-инвалид с сыном-инвалидом в Новосибирске получила в суде, мягко говоря, отрицательный результат по выдвижению иска к авиакомпании. Она просила миллион рублей. Ей отказали в связи с тем, что не установили близких, добрых и тесных отношений с ее родной сестрой, погибшей в авиакатастрофе. Вот вам простой пример. И не будем вдаваться здесь в подробности, потому что не совсем этично говорить об ответственности наших авиакомпаний и уровне судов, которые работают сегодня, так как вырисовываются не совсем ладные параллели. Извините за несколько эмоциональное выступление, но мы палата регионов и знаем настроение наших граждан в регионах. *(Шум в зале.)*

Слово предоставляется руководителю Федеральной службы по надзору в сфере транспорта Курзенкову Геннадию Кузьмичу.

Г.К. Курзенков. Уважаемый Сергей Владимирович, уважаемые коллеги! Хотел бы не согласиться с Олегом Михайловичем Смирновым, что у нас в гражданской авиации никто не занимается расследованием авиапроисшествий. Занимаются, и, надо сказать, основательно. И спасибо таким уважаемым людям, которые, получая зарплату 8—10 тыс. рублей, этими вопросами занимаются. Но есть, конечно, проблемы, в том числе и по подготовке летного и инженерно-технического состава.

По уровню подготовки летного состава на сегодняшний день можно судить по серьезному инциденту, который произошел в Пулково. Летчики зашли на посадку только с третьего захода. Анализ показывает, что порядок их действий был таким же, как при катастрофе самолета армянских авиалиний под Сочи. Причина не только в недостаточной подготовленности. Здесь уже звучало, что она, в общем-то, тоже требует внимания. Но причина состоит, на наш взгляд, и в самой системе. Система больна, ее нужно лечить. Говорят об этом много и давно, но нет решений. И

после нашего сегодняшнего совещания уважаемые присутствующие уйдут, а программы никакой нет.

В России существует 86 учебных центров. 44 из них осуществляют подготовку и переподготовку летного состава.

В каком направлении нам действовать? У нас имеется документ — "Основы политики Российской Федерации в области авиационной деятельности на период до 2010 года", утвержденный Президентом Российской Федерации, где сказано, что базой подготовки авиационного персонала являются образовательные учреждения и организации. Здесь правильно говорилось, что в мире существует другая система подготовки летного состава, но мы еще пока не вышли на этот уровень. Сейчас надо опираться, наверное, на то, что уже есть, что создано.

Но, самое неприятное и обидное, везде в прессе почему-то последние годы пинают гражданскую авиацию, подрывают ее престиж. Не настолько уж там все плохо. Там работают достойные люди, и так открыто говорить, что все плохо, нет необходимости. Конечно, люди социально не защищены, низкое пенсионное обеспечение, которое в два раза ниже, чем в Белоруссии и Украине.

Говорили о среднем возрасте членов экипажа. Объясняется это тем, что члены летных экипажей воздушных судов стали воспринимать уход на пенсию как социальную катастрофу, рассудив, что лучше умереть за штурвалом, чем прозябать с семьей на ничтожную пенсию, составляющую 3—5 процентов от заработка. Стало обычным скрывать от врачей заболевания, но даже при этом с каждым годом уменьшается количество лиц летного состава с заключением "здоров".

Следует также отметить, что с принятием Воздушного кодекса Российской Федерации при разделении экипажа воздушного судна на летный и кабинный бортоператоры лишились права на досрочное пенсионное обеспечение, что является прямым нарушением Конституции Российской Федерации. К сожалению, многочисленные обращения Министерства транспорта Российской Федерации в Министерство здравоохранения и социального развития Российской Федерации с предложением по установлению законных прав данной категории авиационных работников на досрочное пенсионное обеспечение до настоящего времени ни к чему не привели.

По ситуации, что летный состав у нас уходит за границу. Это происходит потому, что там созданы лучшие социальные условия

и прежде всего реабилитационные мероприятия. Из компании "Аэрофлот" не уходят, в нее стремятся, и очень трудно туда попасть. Потому что там все продумано и все четко работает.

Ну, и конечно, нормативно-правовая база не отвечает требованиям сегодняшнего дня.

Сегодня много здесь прозвучало предложений. Огромное спасибо тем, кто пригласил нас для обсуждения этих проблем. И думаю, будут приняты правильные решения. Во всяком случае, Министерство транспорта Российской Федерации в этом направлении работает активно.

С.В. Шатилов. Слово предоставляется директору Егорьевского авиационно-технического колледжа гражданской авиации Шмелькову Александру Васильевичу.

А.В. Шмельков. Уважаемые коллеги! Хотел бы остановиться на некоторых проблемах системы подготовки специалистов гражданской авиации, решение которых возможно при участии законодательной и исполнительной власти. Хотя о большинстве проблем, о которых я хотел сказать, здесь уже говорили.

Если дать общую оценку состоянию системы подготовки летного и инженерно-технического персонала, то можно сказать, что она еще функционирует. Но в существующих условиях она не только не может динамично развиваться, напротив, с каждым годом испытывает нарастающие проблемы. Это при том, что потребности в кадрах, как здесь говорили практически все присутствующие, растут.

Для нас главная, на мой взгляд, проблема, для учебных заведений — обеспеченность кадрами самих учебных заведений. Несколько примеров из своего учебного заведения. За пять лет у нас штатная численность преподавателей сократилась на 25 процентов. По цикловой комиссии авиационных двигателей 100 процентов преподавателей пенсионеры. Цикловая комиссия конструкций самолетов — 100 процентов преподавателей — пенсионеры. Весь технический состав учебного аэродрома — 100 процентов пенсионеры. Оплата труда не только не способствует тому, чтобы молодые приходили, но более того, наши преподаватели уходят на работу в авиакомпаниях, где зарплата несоизмерима с нашей. По Подмоскovie у нас преподаватель средней школы получает примерно в полтора раза больше, нежели преподаватель нашего учебного заведения.

Если мы эту проблему не решим, то в принципе нет смысла говорить о каких-то других проблемах в учебных заведениях.

Работать нам осталось максимум пять лет. Дальше работать будет просто некому.

Вторая проблема. Так же стремительно стареет и материальная база. Бюджетное финансирование составляет меньше 50 процентов от наших реальных потребностей. Наши курсанты, в частности, изучают самолеты Ту-154. У нас на аэродроме два самолета с № 10 и с № 11. Мы даже сейчас запчастей не можем в гражданской авиации найти, чтобы как-то их привести в нормальное состояние. Механизма получения списанной авиационной техники просто не существует.

Третья проблема. Количество западной техники в нашем воздушном пространстве возрастает. Однако в России нет ни одного авиационного учебного центра на базе наших учебных заведений, сертифицированного по международным правилам. И наши авиакомпании, затрачивая приличные средства, готовят кадры не только в Тулузе и в Сиэтле, но даже в Прибалтике, в Болгарии, но не в России. Ситуация парадоксальная. Создание подобного центра в России, конечно, позволило бы заметно сократить и затраты авиакомпаний на переучивание своих специалистов на зарубежную технику. Понятно, что здесь вопрос встанет о соответствии учебной материальной базы и так далее. Потребуются определенные расходы. Но при минимальной поддержке государства можно было бы и эту проблему решить. На базе наших учебных заведений мы к такой работе готовы.

И последнее. О статусе наших учащихся и их материальном обеспечении. В советское время Министерство гражданской авиации от лица государства устанавливало нормы обеспечения и их финансирование. Я имею в виду обмундирование, питание и так далее. Сейчас мы декларируем полное государственное обеспечение наших курсантов, но на практике его нет. И адекватных нормативных актов, которыми мы могли бы прикрываться перед контролирующими финансовыми органами, у нас тоже нет. Требуется, вероятно, соответствующее решение на уровне Правительства Российской Федерации о закреплении государственного обеспечения для наших учащихся.

С.В. Шатунов. Спасибо за конкретное выступление, Александр Васильевич.

Слово предоставляется генеральному директору некоммерческого партнерства "Клуб ветеранов высшего руководящего состава гражданской авиации" — Клуб "Опыт" Дарымову Юрию Петровичу.

Ю.П. Дарымов. Я благодарю организаторов совещания за приглашение и за возможность выступить. Однако у меня большое сомнение в том, что очередное совещание, его рекомендации будут реализованы, как и все то, о чем здесь говорилось. Это отмечалось и в экспертных заключениях Клуба ветеранов высшего руководящего состава гражданской авиации, в решениях Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта, а ее представляют ведущие авиакомпании, например "Аэрофлот", однако толку никакого.

О причинах такого состояния. 25 февраля 2007 года исполнилось 75 лет с того времени, когда в 1932 году было создано Главное управление гражданского воздушного флота при Совете Народных Комиссаров СССР, потом оно было при Совете Министров СССР, а затем преобразовано в Министерство гражданской авиации. Так вот, с 1932 года в рамках этих структурных образований было сразу же, помимо летного, инженерного и прочих управлений, создано Управление учебными заведениями, и существовало оно до тех пор, пока не было упразднено вместе с Министерством гражданской авиации в период распада СССР. Еще и еще раз подчеркну, что там было сразу заложено единое управление учебными заведениями. Я имел высокую честь на протяжении 10 лет, с 1977 по 1987 год, быть начальником Управления учебными заведениями Министерства гражданской авиации СССР. И я нес персональную ответственность за все, что происходило с подготовкой кадров, перед коллегией, перед министром, взаимодействуя с профильными управлениями. И спрос был за все: за качество подготовки, за количество подготовки, за вопросы, связанные с воспитанием, с дисциплиной, безопасностью полетов, и даже если в учебных заведениях возникали какие-либо эпидемии.

Конечно, я имел определенные полномочия и возможность взаимодействия, которое было необходимо и прописано в соответствующих документах. В состав управления входил летный отдел, отдел вузов, отдел средних технических учебных заведений, планово-экономический и финансовый отделы. И я не подставлял начальников учебных заведений, а сам в Министерстве финансов СССР и в Госплане СССР защищал бюджет на следующий год. Вы говорите: Советский Союз, было много денег и так далее. Не о том разговор. Просто все было сосредоточено в одном месте.

Что мы сейчас имеем? Я не хочу никого оскорбить, ради Бога. Но мы, как минимум, наверняка в трех департаментах Министер-

ства транспорта Российской Федерации имеем обозначенные функции по учебным заведениям, в том числе и гражданской авиации. Служба по надзору — есть, человек есть. Служба навигации, вновь созданная, — тоже имеется. Межгосударственный авиационный комитет — тоже имеется. Учебные заведения входят в состав Федерального агентства воздушного транспорта. А там есть маленький отдел из пяти человек, которым некогда заниматься вопросами учебных заведений, они готовят справки во все эти вышестоящие инстанции. То есть если говорить о причинах, то они лежат именно в этой плоскости. И все это без какой-либо координации между собой. Сегодня нет этой координации.

Здесь присутствуют 15 руководителей учебных заведений, которым надо в ножки поклониться и сказать спасибо за то, что они в 90-е годы вынесли на своих плечах все тяжести, свалившиеся на эти учебные заведения, и сохранили ту инфраструктуру, которую сегодня мы имеем. А ведь были горячие головы, которые кричали: "Закрыть!" Пришли к тому, что закрыть-то нельзя было, да и сегодня нельзя. И тянут они сегодня эту лямку. Но мне бы очень хотелось, чтобы к их мнению прислушивались.

К сожалению, на каком-то среднем управленческом уровне происходит ступор. Очень плохо, что когда руководители учебных заведений что-то предлагают, то, что они советуют, не доходит до высшего руководства отрасли. Вы послушайте, что сегодня говорил ректор Ульяновского высшего авиационного училища Краснов Сергей Иванович, — о том, что на коллегии, которая состоялась в октябре при участии двух министров — И.Е. Левитина и А.Л. Кудрина — и после его выступления сразу же договорились о чем? Да зачем же в Правительство Российской Федерации обращаться по тарифным ставкам пилотов-инструкторов? Это мы с вами можем договориться и все решить. Действительно, вот и решается уже скоро полгода.

Что бы я сделал, отвечая персонально? Да я бы взял в тот же день стенограмму, в этот же день подготовил документ, за неделю собрал бы все необходимые визы, упал бы в ножки Министру транспорта Российской Федерации И.Е. Левитину, сказав: "Отец родной! Все согласовано, подпишите". Я думаю, что Игорь Евгеньевич подписал бы. Но ведь смотрите, как "ходит" документ и по каким инстанциям, и кто согласовывает? Вот же в чем беда.

Но есть еще, извините, Министерство образования и науки Российской Федерации. А у него зуд на всевозможные реформы,

начиная от Болонской конвенции, провозгласившей двухуровневую систему образования.

Я вообще не понимаю, почему раньше Актюбинское и Кировоградское высшие летные училища готовили за 4 года пилотов по всей 150-часовой программе и как положено офицеров запаса. Почему сейчас в Ульяновском высшем училище срок обучения пять лет? Понять не могу. Извините, когда я согласовывал учебный план с Минвузом, так я доказывал, боролся, приходил, не стеснялся. Получается все наоборот. Кроме Болонской конвенции, еще и единый государственный экзамен. Попытка передачи транспортных вузов в систему Министерства образования и науки Российской Федерации еле-еле отбили. Сейчас это министерство придумало дипломы новой формы. И это "новшество" выдается за реформу. Извините, Борис Михайлович, но что касается вертикально интегрированных комплексов, это идет сверху и сверху продавливается. А я не понимаю, почему с Министерством образования и науки Российской Федерации нельзя ругаться и доказывать свою правоту? Погубит это учебные заведения. Погубит!

К трем вузам присоединить оставшиеся 12, и вопрос финансирования пойдет через них, и так далее и тому подобное. Но это же нельзя делать! Это же формализм. Я, например, не понимаю, почему А.В. Нерадько говорил о подготовке диспетчеров в Красноярске. Диспетчер учится там три года, и после этого он поступает в академию и там еще четыре года учится заочно. Семь лет диспетчера готовят! Да что же это такое? И вот эти все минвузовские штучки приводят как раз к такому результату.

Не хочу быть голословным. Вот у меня в руках не что иное, как документ Министерства образования и науки Российской Федерации и называется он "Представление образовательного учреждения Бугурусланское летное училище гражданской авиации имени П.Ф. Еромасова к государственной аккредитации".

Здесь много различных графиков, но особый интерес представляет пункт 11 "Определение вероятности принадлежности образовательного учреждения к видовой группе". "Образовательное учреждение (Бугурусланское летное училище) рассматривается как точка в пространстве аккредитационных показателей. *(Смех в зале.)* Значения показателей являются ее координатами в этом пространстве. Так как вузы различаются по их аккредитационному статусу (колледжи, техникумы), то отображающие их точки будут образовывать скопления в некоторых областях этого пространства. *(Смех в зале.)*

Геометрическая интерпретация в пространстве исходных показателей затруднительна в силу его большой размерности, поэтому вводится пространство, координатными осями которого являются дискриминантные функции, представляющие взвешенные суммы показателей.

На плоскости дискриминантных функций указаны области положения групп аккредитованных колледжей и техникумов.

На основе информации из Центрального банка данных дискриминантный анализ определяет вероятность принадлежности Бугурусланского летного училища гражданской авиации имени П.Ф. Еромасова к группе: колледжей — 0,04, техникумов — 0,96...". (*Смех в зале.*) Вот этот документ.

И дальше насколько глубокомысленно:

"Анализ материалов, представленных Бугурусланским летным училищем гражданской авиации имени П.Ф. Еромасова, и информации из Центрального банка данных государственной аккредитации показывает, что Бугурусланское летное училище гражданской авиации имени П.Ф. Еромасова:

реализует одну основную образовательную программу среднего профессионального образования;

имеет положительное заключение по аттестации одной профилированной образовательной программы, представленной к государственной аккредитации: летная эксплуатация летательных аппаратов — пилот".

Вот это да! Из каких же министерских недр вышел этот документ государственной аккредитации? Это было бы действительно смешно, если бы не было так грустно. Ни слова о методике летного обучения, о качестве подготовки пилотов, о состоянии материально-технической базы и так далее.

Документ-то государственный, министерский. Поэтому еще и еще раз убеждаюсь в том, что нельзя доверяться Министерству образования и науки Российской Федерации в оценке транспортных учебных заведений. Ну просто-напросто нельзя! Правда, в то время, когда я работал, Министром высшего и среднего специального образования СССР был В.П. Елютин. Он мог слушать, и с ним можно было говорить. Поэтому вот это давление сверху, будем говорить, непрофессиональность по отношению к транспортным учебным заведениям, неучет мнения снизу, а также, к сожалению, непрописанная ответственность приводят к тому, к чему мы сейчас пришли.

В заключение я хотел бы сказать о том, что не может, к великому сожалению, быть прописано в резолюциях и решениях, а надо было бы прописать. Дело в том, что центральной фигурой в учебном процессе является обучающийся — слушатель, курсант, и к нему чиновники на всех уровнях должны относиться с любовью. Так, как они относятся с любовью к своим детям. То есть они должны его накормить, напоить, дать достойное образование, воспитание, и чтобы на основании этого он был востребован на производстве. Чтобы на основании этого он имел удовлетворение от своей работы, и чтобы в результате этого он был счастлив в жизни. Тогда бы не произошло катастрофы под Донецком, потому что не должен был у штурвала находиться стажер.

Я тоже был на летной работе, но не знаю, что такое "второй пилот-стажер". Ну не было никогда такого понятия. Так вот, одна из причин (это комиссия по расследованию записывает), что был второй пилот-стажер, который не подсказал командиру корабля критическую скорость полета.

Дорогие мои, это дяди и тети его не подготовили, они что-то не сделали, они его посадили в этот аэроплан, и он погиб. Я еще раз говорю, любовь не пропишешь никакими документами. Но для меня сегодня, честно говоря, критерием вот такого подхода любви к детям, к своему делу является доктор Л.М. Рошаль. Если это так будет, тогда, наверное, мы сдвинемся с места, мы будем быстрее работать, чем сейчас нас призывают по всем направлениям.

Спасибо за внимание.

С.В. Шатилов. Слово предоставляется директору Сасовского летного училища гражданской авиации имени героя Советского Союза Г.А. Тарана Смольникову Евгению Васильевичу.

Е.В. Смольников. В принципе, наверное, мы будем повторяться. Правильно здесь Сергей Иванович Краснов говорил по поводу того, какие проблемы существуют у учебных заведений. Я хочу сказать, что среднее учебное заведение испытывает, наверное, более жесткие проблемы, чем даже высшие учебные заведения.

Конечно же, большая проблема, о которой здесь сказал директор Егорьевского авиационно-технического колледжа гражданской авиации, в том, что если мы сегодня не решим кадровый вопрос в самих учебных заведениях, то работать будет некому. Средняя заработная плата у пилота-инструктора составляет 2600 рублей, командира летного отряда — 3340 рублей. Средний

возраст, как было здесь опять-таки сказано, — 48 лет. Средняя заработная плата — 3103 рубля. Укомплектованность инженерным составом — 68 процентов. Но я хотел бы отметить, что здесь мы говорим о летном составе, об инструкторском составе, о преподавательском. У нас серьезные проблемы сейчас возникли с инженерно-техническим составом, потому что укомплектованность инженерно-техническим составом менее 50 процентов, люди работают 50—60 лет, заработная плата в наших регионах, например в Рязанской области, очень низкая. И если не решить вопрос буквально в два-три года, то средние учебные заведения будут испытывать серьезные проблемы.

Сейчас решается вопрос о методике подготовки летного состава в средних учебных заведениях. Я бы отметил следующее: говорить о том, что летные учебные заведения потеряли методику, я считаю абсурдным. Потому что как была методика подготовки, так она и осталась, как готовили мы пилотов, так и готовим, и пилоты, которых выпускают средние учебные заведения, отличные, хорошие пилоты. Не наша вина, что вместо 150 часов, которые мы давали 20 лет назад, мы даем 60 часов, это не наша вина.

Что говорить о методике, нам нужен самолет сегодняшний. То есть в учебных заведениях нет просто-напросто инструмента для обучения. И то, что сейчас решается проблема о первоначальном самолете, о выпускном самолете, дай Бог, чтобы эта проблема была решена.

Не знаю, возможно, выражу общее мнение руководителей учебных заведений, но мне в принципе нужен самолет, а какой это будет самолет — отечественный или зарубежный — это политический вопрос. То есть мы хотим сказать: дайте нам самолет, и мы будем готовить пилотов. Конечно, это должен быть самолет надежный, опробованный, пусть это будет самолет зарубежного производства, потому что сегодня мы не видим такой машины у нас.

Что касается вопросов подготовки пилотов, я соглашусь с тем, что было сказано, ибо нельзя не учитывать того, что учебные заведения все-таки это больше производственные подразделения. Весь цикл в летных учебных заведениях выполняется, кроме того, что мы не перевозим пассажиров. То есть мы сейчас сертифицируем это в плане аэропортовой деятельности. Я, как директор, скажу, что есть вероятность потерять юридическое лицо, так как сейчас вся процедура заканчивается по аттестации, по сертификации, и как это будет в дальнейшем, как мы будем работать, как мы

будем сертифицироваться, как мы будем подходить под разработанные ФАПы, — это тоже еще большой вопрос, который, вероятно, еще не до конца продуман.

Из зала. Точка в пространстве.

Е.В. Смольников. Да, или как точка в пространстве. Поэтому вопросов очень много, они сложные. По крайней мере хочу сказать одно, что в летных учебных заведениях есть состав, есть специалисты, пусть их мало, пусть у них очень солидный возраст, но они готовы работать, а не существовать.

С.В. Шатилов. Спасибо, Евгений Вильевич.

Слово предоставляется руководителю Федерального агентства воздушного транспорта, в состав которого входят наши учебные заведения, Юрчику Александру Алексеевичу.

А.А. Юрчик. Уважаемые коллеги! Сегодня у нас очень важный, серьезный и нужный разговор. И то, с какой болью все рассказывают об этих проблемах, свидетельствует о том, что этих проблем накопилось огромное количество, что их необходимо решать, что мы, как люди, которые за это отвечают, обязаны их решать, несмотря ни на что.

Вместе с тем я хотел бы сегодня рассказать о действиях органов власти в сфере авиации: Министерства транспорта Российской Федерации, Федерального агентства воздушного транспорта, Федеральной службы надзора в сфере транспорта; рассказать о том, что делается и в каком направлении мы идем, сверить наши действия с выступлениями, прозвучавшими здесь.

Я думаю, что если мы будем проводить элементарную сверку наших действий, то увидим, что многое из того, о чем говорилось год-полтора назад, уже реализуется.

Конечно, много можно иронизировать о состоянии подготовки пилотов. Наша действительность дает для этого много поводов. Но я дойду до этого, и мы вернемся к этому разговору. В конце я обязательно вернусь и расскажу, в какой среде мы существуем и в каких рамках мы должны осуществлять нашу деятельность и выполнять эти решения.

Теперь по порядку. Очень категорично и резко заявлено, что отсутствует программа подготовки авиационных специалистов. Со всей ответственностью могу заявить и, более того, буду настаивать, чтобы этот пункт был исключен из рекомендаций сегодняшнего совещания. Программа такая существует. И она реализуется.

Все произнесенное сегодня, все предложения в той или иной степени уже сейчас реализуются и входят в эту программу. И если у кого-то на этот счет есть сомнения, готов сейчас коротко рассказать, что мы делаем, и посоветоваться, что нам делать дальше.

С 1 сентября 2006 года начался прием курсантов для подготовки по новой соответствующей требованиям ИКАО 150-часовой программе. Да, это не делалось долгие годы. Почему? Затрудняюсь ответить.

В настоящее время идет увеличение набора курсантов. При этом хочу подчеркнуть, что, к сожалению, бюджетное финансирование за этой подготовкой не успевает — это во-первых, а во-вторых, оно крайне недостаточно. Мы просто вынуждены переориентировать все внебюджетные средства, которые раньше расходовались на разные цели, в том числе на те, с которыми мы теперь не согласны. Полностью переориентировали их на следующие направления: подготовка авиационного персонала, его медицинское обеспечение в рамках государственной структуры и научная деятельность. Все. Ни на что больше ни копейки из внебюджетных фондов не тратится.

Мы только за счет этого за последние полтора-два года (о чем говорил ректор Ульяновского училища) смогли сдвинуть с мертвой точки подготовку персонала и начали набирать большее количество пилотов. Но если за этим не последует бюджетного финансирования, то все наши затраты попусту. А мы пытаемся доказать это, пытаемся вносить эти вопросы в Министерство финансов Российской Федерации, но, должен вам сказать, очень часто безуспешно. Нам отказывают. Идет четкая, однозначная установка: базовый расчет прошлого года плюс индекс-дефлятор. Легкий, простой, удобный финансовый расчет.

Следующее. Очень интересную мысль высказал генеральный директор авиакомпании "Ютэйр" Андрей Зарменович Мартиросов. Интересная и своевременная мысль: а давайте мы сделаем так, как это делается на Западе. Пусть пилот вкладывает деньги, и не только пилот, инженер, врач вкладывает деньги в свое образование, учится, потом идет, находит себе работу и возвращает себе эти деньги. К нам такие предложения приходят очень конкретные, очень интересные, с четким красивым коммерческим уклоном. Давайте создадим сеть коммерческих школ по всей стране с обязательным условием: прежде чем поступить в учебное заведение гражданской авиации, юноша должен пройти курс начальной подготовки за свой счет. Это значительно уменьшит нагрузку на

бюджет. Выход? Ну, казалось бы, блестящий. Но если мы реально и трезво проанализируем ситуацию в нашей стране, то ребенок, чьи родители могут вложить несколько десятков тысяч долларов в образование, а я подчеркну, образование пилота — это очень дорогостоящий процесс. Это дороже образования врача. Это дороже, чем по многим другим специальностям. И тот ребенок, чьи родители могут вложить десятки тысяч долларов в его образование, в его подготовку как пилота, 100 процентов не будет работать пилотом. Он не пойдет пилотом. Он выучится на начальном этапе, чтобы управлять собственным самолетом. И все.

Поэтому, понимая, что это отметить в корне нельзя, мы при- ветствуем создание сети частных коммерческих учебных центров по стране, но только как частных коммерческих, как дополнение к существующей государственной системе подготовки пилотов. Только как дополнение, но ни в коем случае не как обязательный компонент.

Пожалуйста, кто способен платить за свою подготовку, пусть платит. Наша действительность, наши реальные возможности, платежеспособные возможности населения не позволяют пока учить достаточно широкий слой абитуриентов, курсантов за их собственный счет. При этом варианте мы отсекаем огромное количество потенциальных студентов, потенциальных пилотов от подготовки, если возьмем на вооружение только эту модель. Сейчас реализуется и та, и другая.

Мы сохраняем государственную систему подготовки. Мы наращиваем ее, доведем до 2010 года — даже раньше, до 2009 года — до 500 человек, но это все требует наших совместных усилий по увеличению бюджетного финансирования. В 3,5 раза увеличивается потребность в финансировании подготовки. Наберем со следующего года 700 человек, да хоть тысячу наберем. Потенциальные возможности наших учебных заведений позволяют это, и профессорско-преподавательский состав позволяет. И больше того, введенная нами программа закупки самолетов — пусть, условно скажем, не новых, а хороших самолетов, пригодных для первоначального обучения, имеется в виду модернизированный Як-18Т, — позволяет это сделать. Но позволяет ли нам бюджетное финансирование обеспечить их горюче-смазочными материалами, техниками, ангарами, ремонтной базой?! Я вообще не говорю про зарплаты, это уже отдельный разговор.

Вы все отлично запомнили этот момент: на обсуждении присутствовали два министра и между собой перебросились парой

фраз. Да, действительно, вот оно решение проблемы. И все окружающие — "браво", аплодируют. Никто не заметил, что господин Министр финансов Российской Федерации А.Л. Кудрин при этом произнес только одну фразу: "Создайте ведомственную сетку. Тарифную сетку". Всё. Все "ура", "браво". А вы знаете, что это значит? Это значит, что вашим профессорам, которые не осуществляют летную работу, а ведут курсы, следует урезать зарплату. А за счет урезания одним прибавить летно-преподавательскому составу. Ведь никто же этого не заметил. А как, казалось бы, легко и просто. А он очень четко и грамотно ответил.

И теперь действительно, сколько ни бери стенограмму и сколько к министру ни бегай, в этой стенограмме четко и однозначно именно это записано, ровно это.

Больше того, я вам скажу, сколько экспертов, столько и мнений. Одни требуют: давайте минимально подготовим, а потом пусть авиакомпании готовят сами. Другие говорят: нет, давайте готовить по максимуму и больше будем вкладывать бюджетных средств, и пусть больше государство берет на себя ответственности за безопасность.

И та, и другая точки зрения присутствуют не только у нас, в мире. Наш менталитет, наша реальность диктуют, что государство по-прежнему обязано отвечать за безопасность полетов и организовывать эту безопасность. А мало кто помнит, кроме тех специалистов, кто внимательно изучал, что при административной реформе, при создании новых положений такая функция, как организация безопасности полетов, исчезла. Да, контроль сохранился, но организация безопасности полетов исчезла из функций государственных органов. Просто ее нигде не существует.

Более того, скажу, что действующий федеральный закон о техническом регулировании четко и однозначно нам это предписывает.

Все говорят: давайте создадим ФАПы. Ведь юридический анализ ведет к тому, что сейчас мы не можем создать ФАП с требованиями. Не многие из вас знают, что сертификация обязательна, почти ни один вид, который непосредственно влияет на безопасность полетов, не попадает, это все будет добровольной сертификацией. Это по существующему закону о техническом регулировании. То есть ты можешь заниматься этой деятельностью, но если ты хочешь заявить, что ты такой выдающийся, добровольно сертифицируйся.

С.В. Шатилов. Александр Алексеевич, сейчас закон проходит дополнение, пересмотр в Правительстве Российской Федерации, подключайтесь.

А.А. Юрчик. Я знаю об этом. Я знаю, что и Совет Федерации, и Государственная Дума, и общественность обеспокоены этим законом. Я хочу просто сообщить общественности, что сейчас необходимы наши общие усилия на поддержку этих решений, которые инициированы законодательными органами, потому что авиация, как во всем мире, должна быть выведена из-под законов о регулировании. Они во всем мире присутствуют, но во всем мире некоторые области, такие, в частности, как культура, наука, законы о труде, гражданская авиация, выведены из-под этих законов. Невозможно в либеральных условиях требовать от нас либерализации и одновременно ужесточения требования. А такие требования везде. Вы либерализуйте свои нормативно-правовые акты, а требования к эксплуатантам повысьте. Получается холодное — горячее.

Я не стал бы торопиться хоронить авиапром, и нашу отечественную гражданскую авиацию в том числе. В этом году мы создаем тренажеры Як-18, модернизируем их в училищах. Мы заказали и создаем в Ульяновском училище тренажер Ту-204. Строится тренажерный центр в Санкт-Петербургском университете. И там планируется создавать тренажеры, и будем создавать тренажеры отечественных самолетов. Там уже созданы тренажеры иностранных самолетов.

Вот сказали: а давайте создадим единый центр, и там все будут учиться. Да существуют такие центры! Прекрасный тренажерный центр в "Аэрофлоте", а все ездят учиться за границу, все авиакомпании. Существует отличный центр в Санкт-Петербурге, а пилотов направляют учиться за границу. Значит, не в этом корень проблемы.

Вместе с тем очень важные и существенные проблемы, на которые нам следовало бы обратить внимание и включить сегодня в рекомендации Экспертного совета, — это создание системы образования от начала до конца. Мой коллега Геннадий Кузьмич Курзенков коснулся вопроса о существовании огромного количества учебных и учебно-тренировочных центров по всей стране. А нужны ли они в таком огромном количестве? А может быть, мы построим систему вертикально интегрированных комплексов. Нравятся нам законы, не нравятся, мы обязаны их выполнять.

Существует Бюджетный кодекс, в котором четко и однозначно прописано, что ведомство не может финансировать средние учебные заведения. Таким образом, мы встали перед дилеммой: или мы обязаны отдать средние учебные заведения в территории или Министерству образования и науки Российской Федерации, или вынуждены найти какой-то выход, исхитриться и встроить их в систему гражданского ведомства. Да, можно, конечно, говорить: а пойдемте, будем доказывать. Можем доказывать годами, но коллеги знают, сколько времени необходимо для того, чтобы изменить федеральный закон, — три года. И это в том случае, если существует добрая воля на его изменение, от начала до окончания процесса.

Таким образом, выстраивая эту вертикально интегрированную структуру, давайте встроим в нее непрерывную систему образования, в том числе и сокращенное количество этих учебно-тренировочных центров. И нужно создать такой центр на базе Ульяновского училища, где существуют отличные условия для этого. И мы его создадим, так как создание такого учебно-тренировочного центра есть в нашей программе повышения безопасности полетов. Более того, я считаю, что необходимо создать единый летно-методический центр. И сейчас мы разрабатываем предложения по созданию этого центра, хотя это не вопросы Федерального агентства воздушного транспорта. Просто их не существует. Вопросы безопасности полетов и вопросов поддержания летной годности у нас в агентстве нет, оставили совершенно другое.

Создаем, предлагаем, и Министерство транспорта Российской Федерации откликается на эти предложения и активно идет навстречу и создает вертикально интегрированные комплексы. На базе Ульяновского училища создадим летно-методический центр.

Мы выслушали предложения наших известных летчиков-испытателей, изучаем мировой опыт, где "Боинг" и "Аэрбас" создали единый центр подготовки пилотов, условно назовем его центром внештатных ситуаций. Нужен и такой центр. И он должен существовать. Другое дело, что он должен иметь добровольную систему повышения уровня подготовки пилотов. И эта добровольность должна быть золотой маркой авиакомпании, если она провела своих пилотов через эти центры переподготовки. И такое предложение рассматривается.

В настоящее время прорабатывается вопрос о создании на базе Красноярского колледжа Сибирского университета гражданской авиации.

Поэтому я говорю, что все ваши предложения нами были учтены. Это не нами придумано. Мы их все выслушивали. Мы их анализировали. Другое дело, что, к сожалению, недостаточная обратная связь. Вероятно, мы недостаточно информируем авиационную общественность о том, что делается, что происходит. А надо делать это регулярно.

Все наши планы разобьются о стену непонимания, если не будет устранена самая главная и коренная причина. В настоящий момент все окончательные решения по бюджетному финансированию принимаются Правительством Российской Федерации, кто бы что ни доказывал. А пока такая система существует, мы обречены выслушивать такие фразы господина А.Л. Кудрина, когда он хорошо, красиво, четко, грамотно формулирует свою мысль, и мы радостные выходим из зала и вдруг обнаруживаем, что он ничего нового не сказал, а просто еще раз уточнил, что он нам ни копейки больше не даст.

И мы сейчас, закладывая в программы увеличение времени подготовки и количества курсантов, доказываем, бьемся, выбиваем копейки, минимальные средства. Я хочу, чтобы коллеги понимали: все, что вы говорите, делается, лед тронулся! Спасибо.

С.В. Шатилов. Очень коротко, прошу Вас. Вопрос.

С.Г. Тульский, *заместитель генерального директора — директор летного комплекса открытого акционерного общества "Аэрофлот" по организации летной работы.*

Александр Алексеевич, у меня такой вопрос. Вы сказали, что программы подготовки приведены в соответствие с международными требованиями. Но я глубоко убежден, что программа подготовки заключается не только в увеличении количества часов, а еще и в наполнении самой программы теоретически. Вот если мы имеем конечную цель, я предлагаю раз и навсегда установить: это самолет Супер Джек-100 RRG, самолет со стеклянной кабиной. Не надо говорить про западную технику. Все самолеты позже будут именно такими.

Что Вы сделали для того, чтобы изменить перечень дисциплин, изменить их наполнение?

А.А. Юрчик. Закономерный вопрос. Сейчас, понимая проблему и зная, что все отечественные самолеты в перспективе все равно будут приблизительно такого типа, более того, системы управления будут приблизительно такие, как в западных самолетах, уже в техническое задание на разработку нового учебного самолета, выпускного двухдвигательного, заложены такие нормы и

требования, чтобы кабина соответствовала вот этому переходному периоду, даже не переходному, извините, а компоновке соответствующей подготовки для этих самолетов.

Но я вам напомним, что училища наши не должны готовить линейных пилотов. Они должны готовить коммерческих пилотов с необходимым набором знаний. Но этот пилот, выпускаясь, должен быть готов к той компоновке кабины, о которой Вы говорите. Именно эта задача ставится для выпускных самолетов. Это первое.

Второе. В разрабатываемые и готовящиеся тренажеры, уже сейчас заложены эти требования и нормы. Разработанная новая программа должна соответствовать рекомендациям ИКАО и составлять не только 150 летных часов. Эти рекомендации относятся не только к пилотам, но и к подготовке экзаменаторов, требованиям к ним. Вы сами отлично эти требования знаете. Например, количество правильных вопросов и ответов перечисляется. И эта программа подготовлена.

То есть база создается. Может быть, она еще несовершенна, но это первый шаг. Мы создаем такую связь, которая позволит достаточно легко переподготовить коммерческого пилота на свои типы самолетов.

С.Г. Тульский. Можно одну реплику? Я говорил о другом. Даже не о самолете и тренажере. Мы сейчас должны построить систему теоретической и психологической подготовки пилотов.

А.А. Юрчик. Психологию, да.

С.Г. Тульский. Чтобы учесть предметы, которые нужны летному составу при переучивании на эти самолеты.

Из зала. Не только летному, но и техническому.

А.А. Юрчик. Я вам скажу еще одну вещь, и тоже очень короткой репликой. Программы наши утверждает Министерство образования и науки Российской Федерации. И существует необходимый минимальный уровень, когда говорят, почему пять лет обучения в Ульяновском училище, а раньше за четыре укладывались. Да потому, что они вынуждены выполнить тот минимум, который Министерство образования и науки Российской Федерации заложило для высшего образования, выслушать и отсидеть. И плюс к этому еще добавить специальность.

С.В. Шатилов. Спасибо. Дискуссию не открываем. У нас по программе два выступающих. Я попросил бы буквально по две минуты. Тех, кто не был в списке выступающих и заранее не запи-

сывался, прошу передать выступления в письменном виде. Мы их опубликуем.

Слово предоставляется генеральному директору Федерального государственного унитарного предприятия "Всероссийский научно-исследовательский институт авиационных материалов", академику Российской академии наук, члену Экспертного совета Евгению Николаевичу Каблову. Подготовиться Мирославу Юрьевичу Бойчуку.

Е.Н. Каблов. Здесь в выступлениях прозвучало очень много предложений. Эти предложения формулировали профессионалы, которые не один год работают в этой системе. Я бы хотел обратить внимание еще на один момент. Никто не сказал о том, с каким образованием приходит школьник в училище. Это очень серьезный момент, потому что уровень подготовки выпускников школ катастрофичный. Посмотрите на те действия, которые Министерство образования и науки Российской Федерации предприняло. У нас объем преподавания точных наук — математики, физики, химии сократился почти в 2,5 раза. Как можно подготовить человека, который будет эксплуатировать сложную техническую систему, при таком подходе и при таком объеме базовых знаний?

Обращаю ваше внимание, что Президент Соединенных Штатов Америки в конце прошлого года в обращении к Конгрессу США сказал, что основная проблема и кризис в авиационной и космической промышленности Соединенных Штатов Америки заключается в низком уровне подготовки в области точных наук. Это Президент так говорит о ситуации в авиационной и космической промышленности США. И соответствующей закрытой директивой он приписал: увеличить объем преподавания точных наук — физики, химии, математики в колледжах, высших учебных заведениях. И на это было выделено в бюджетном 2007 году 10 млрд. долларов.

Поэтому, если мы допустим, что у нас будет разрушена сложившаяся система подготовки, очень хорошей подготовки по базовым дисциплинам в школе, то нам очень тяжело будет кого-то подготовить, чтобы они выросли в квалифицированных специалистов. Потому что для освоения техники нужно иметь соответствующий уровень подготовки, чтобы воспринять все эти новые системы управления.

Мне очень понравилось выступление Юрия Петровича Дарымова, я с ним полностью согласен в том, что отсутствие персональной ответственности приводит к такой ситуации, которая

сложилась в системе образования и подготовки кадров. Я это говорю, потому что мы совсем недавно здесь же, на этом совете, слушали проблемы подготовки кадров для оборонно-промышленного комплекса (ОПК). Вы хотя бы сохранили в Министерстве транспорта Российской Федерации средние и высшие учебные заведения. Они как-то у вас там размыты. А вот мы, кто занимается авиацией, я представляю авиационную промышленность, или кто занимается судостроением, мы практически не знаем, кто отвечает за подготовку кадров в Министерстве промышленности и энергетики Российской Федерации, а мы все подведомственны этому министерству.

Поэтому я считаю, что ключевой вопрос, который надо решать с учетом будущей корреляции административной реформы (а надо признаться, что она не состоялась, она рухнула, полностью разбалансирована), — это создание управления учебных заведений в соответствующих министерствах, которые определяют безопасность, национальную обороноспособность государства, такие как, допустим, Министерство транспорта Российской Федерации, атомной энергетики и другие. Не во всех надо, но хотя бы в тех, которые определяют нашу экономическую, оборонную мощь. Потому что без решения этой проблемы нам будет очень сложно.

Второе. Вот выступал Валерий Михайлович Окулов, и я считаю, что должен быть принят закон о контрактной целевой подготовке специалистов для ОПК и для Министерства транспорта Российской Федерации. Потому что в рамках бюджетного финансирования, если человек приходит и будет обучаться по необходимой ему специальности, он подписывает контракт с предприятием, с компанией или с нашим заводом, институтом, вузом и, соответственно, обучается по нужной специальности, при этом получая дополнительно стипендию от той компании, от того предприятия, которое берет этого специалиста. И, соответственно, вуз получает за то, что идет корректировка образовательного процесса в плане усиления программы обучения спецкурса. И, конечно, очень важно здесь предусмотреть льготное предоставление ипотеки типа льготной ипотеки на квартиры. Не решив квартирной проблемы хотя бы для работников предприятий ОПК и гражданской авиации, мы ничего не сделаем в плане подготовки кадров.

И последний вопрос. Много говорилось о том, что Министерство образования и науки Российской Федерации устанавли-

вает государственно-образовательные стандарты. Это на самом деле бич, так сказать, вас учат тому, как вы должны учить. Лучше вас никто не знает, как подготовить авиационного специалиста. Поэтому надо договориться о том, что есть определенный государственно-образовательный стандарт по каким-то базовым дисциплинам, а по специальности это должно утверждаться Министерством транспорта Российской Федерации или Министерством промышленности и энергетики Российской Федерации. Здесь надо навести порядок, чтобы каждый понимал, кто за что отвечает.

А в целом, я считаю, наверное, настал такой момент, когда Министерство образования и науки Российской Федерации необходимо разделить, потому что у нас получается, что нет ни науки, ни образования. Надо сделать самостоятельное министерство науки и самостоятельное министерство образования, потому что наших людей, детей надо просвещать, давать хорошее образование и воспитывать так, чтобы они были патриотами своего государства. Это мое личное мнение.

С.В. Шатилов. Спасибо, Евгений Николаевич. Слово предоставляется президенту Профсоюза летного состава России Мирославу Юрьевичу Бойчуку.

М.Ю. Бойчук. Я только по теме. Переход на экипажи, состоящие из двух-трех человек, в масштабах государства высвобождает такую профессию, как штурман. Значит, естественно, государство должно брать на себя определенные обязанности по переподготовке этих людей.

На 1 февраля 2007 года, у нас в стране 2250 штурманов. По возрасту до 30 лет — 96 человек, от 30 до 40 — 655 и от 40 до 45 — 391 человек. Это те люди, которых можно переподготовить по программе пилота, и они могут закрыть эту брешь, пока наши училища наберут обороты, для того чтобы подготовить пилотов в училищах.

Я инициировал этот вопрос на трехсторонней комиссии. Есть понимание Министерства здравоохранения и социального развития Российской Федерации, они готовы финансировать из федерального бюджета, но для того чтобы Федеральная служба по труду и занятости могла профинансировать эту программу, нужно внести изменения в статью 7 Федерального закона "О занятости населения в Российской Федерации". Таким образом, они в этом вопросе нас поддерживают.

Я бы просил в рекомендациях записать: "Федеральной службе по труду и занятости определить полномочия на организацию превентивного обучения высвобождаемых работников". Это касается не только нашей профессии, она затронет ряд других профессий. И это позволило бы решить ряд проблем.

Второе. Я только что вернулся с международной конференции пилотов. К сожалению, должен вам доложить, что дефицит летных кадров наблюдается не только в Европе и у нас в России, но и во всем мире. Поэтому мы должны создавать сейчас в компаниях механизмы, которые бы позволили закрепить летные кадры в российских компаниях. Потому что переучивание на иностранную технику сильно повышает конкурентоспособность наших пилотов, и они начинают уезжать за рубеж. Для этого, я считаю, нужно: первое — вводить страхование потери лицензии по медицинским показаниям. Это позволит закреплять кадры в компаниях, не будет перебегания из одной компании в другую. И это также позволит закрепить наши летные кадры в России. Второе — переходить на гарантированную систему оплаты труда. Такой системы, как у нас, к сожалению, нигде в мире нет.

И еще. В октябре 2006 года в Государственной Думе состоялся "круглый стол", на котором обсуждались проблемы гражданской авиации и авиационной промышленности и в той или иной мере затрагивались вопросы, рассматриваемые нами сегодня. Так вот, есть документ, подписанный заместителем Министра финансов Российской Федерации, в котором по вопросам финансирования пилотов в училищах дан четкий отрицательный ответ. И мы можем с вами здесь сколько угодно сотрясать воздух, а Министерство финансов сказала — нет.

С.В. Шатилов. Мирослав Юрьевич, мы для этого и собрались, чтобы всем вместе решать эти проблемы.

М.Ю. Бойчук. Министерство финансов не продавать, все это пустые звуки.

С.В. Шатилов. Мирослав Юрьевич, я добавил бы еще проблемы пенсионного обеспечения. Сформулируйте с секретариатом нашего совещания.

М.Ю. Бойчук. Можно? У нас есть закон о дополнительных социальных гарантиях членов экипажа воздушных судов. Худо-бедно он дает еще одну пенсию членам экипажа. Есть один нюанс: там надо подправить статью 4.

Так вот, 4 поручения заместителя Председателя Правительства Российской Федерации А.Д. Жукова не выполнены, и одно

поручение Председателя Правительства Российской Федерации М.Е. Фрадкова тоже не выполнено.

С.В. Шатилов. Михаил Юрьевич, сформулируем вместе с нашим секретариатом.

М.Ю. Бойчук. Мы готовы.

С.В. Шатилов. У Вас целый перечень вопросов, и это очень хорошо.

М.Ю. Бойчук. Спасибо.

С.В. Шатилов. Уважаемые коллеги, мы заслушали доклад и содоклад, обсудили тему совещания, многое прояснилось в ситуации, сложившейся в нашей гражданской авиации. Безусловно, мы все переживаем потерю того статуса, того имиджа, который мы имели в мире в свое время в этой области, той отшлифованной системы подготовки летного состава, наземного состава и членов летных экипажей. Я хотел бы сказать буквально два слова. Сегодня, на мой взгляд, оптимизм внушило выступление Окулова Валерия Михайловича.

Какой вывод напрашивается? Здесь можно сравнить в общем-то, наверное, проблемы неба и проблемы под землей. Шахтеры первыми в стране прошли реструктуризацию. И к чему они пришли? Во-первых, укрупнение компаний, появление "понятных" собственников в этой области и, следовательно, появление крупных финансовых возможностей.

Выступление "Аэрофлота" совершенно понятно. Мы организовываем, доучиваем, дошлифовываем, обеспечиваем безопасность. Вторая тема, которая остается пока за кадром, — это, безусловно, ситуация в нашем обществе. Скажу откровенно, у нас в обществе, а я летаю теми же самолетами, появляется категория авиапассажиров, которые категорически боятся летать. И они идут в этот самолет обреченно, как на голгофу. Люди просто боятся летать.

Я не разделяю общего оптимизма в том, что у нас в общем-то все вроде бы отшлифовано и нормально. И наше совещание призвано объединить усилия в том, чтобы можно было сказать, что мы сегодня гарантируем, а завтра у нас будет все решено и все будет безопасно.

Не прозвучало уверенности в том, что мы в ближайшее время решим вопрос по 150 часам налета, по переходу на двухэкипажное вождение судов.

Сегодня, к сожалению, не все благополучно с финансированием. Наши авиационные учебные заведения готовы динамично

развернуться и перейти на все формы подготовки летного состава, но что делать с финансированием? Вот те общие задачи, которые нам нужно решать.

В то же время мы возвращаемся к теме малого бизнеса в авиации. Ведь вспомните прошлое. В каждом крупном селе была взлетно-посадочная полоса. Дорог, может, и не было, а Север, Арктику, у нас страна большая и холодная, мы снабжали, обеспечивали, вывозили наших пострадавших граждан, если это требовалось. Сегодня мы потеряли малую авиацию, потеряли ее летный состав. Это все нужно возрождать.

Тема нашего совещания состоит как раз в объединении усилий. Возможно, реформа идет, ее делают люди, которые решают определенные проблемы. И это динамичный процесс. Об ошибках можно не говорить, потому что каждый верит в то, что он делает, решает и согласовывает в соответствии с установленным порядком. Но, очевидно, что-то надо поправлять по пути. Поэтому единый орган в области безопасности необходим. Летные вопросы нужно сводить, очевидно, в одни руки. Это понятно.

Расследование должно быть независимым от эксплуатации. Это тоже понятно. И в горном деле, и в технической промышленности, в атомной энергетике, в энергетике это давно решено. Там органы в принципе независимые.

Авиация — это система, которая обязана отвечать за жизнь тех, кого она перевозит. И это социальная ответственность и моральная ответственность перед обществом.

Поэтому я предлагаю доработать всем вместе проект рекомендаций, сделать серьезный документ. По документу будет подготовлена записка Сергею Михайловичу Миронову. Мы будем просить его распорядиться соответствующим образом довести результаты сегодняшнего совещания до Председателя Правительства Российской Федерации.

Я благодарю всех за терпение. Необходимо доработать проект рекомендаций совещания. Удачи вам в наведении порядка в той сфере, которой служите. Спасибо.

РЕКОМЕНДАЦИИ
совещания Экспертного совета
по проблемам законодательного обеспечения
развития оборонно-промышленного комплекса
при Председателе Совета Федерации
Федерального Собрания Российской Федерации на тему
**"Основные направления
совершенствования подготовки
летного и инженерно-технического персонала
для гражданской авиации Российской Федерации"**

г. Москва

27 февраля 2007 г.

Экспертный совет, обсудив проблемы состояния подготовки летного и инженерно-технического персонала гражданской авиации Российской Федерации, **констатирует:**

В результате отсутствия реальной государственной и ведомственной политики, обеспечивающей воспроизводство кадров для гражданской авиации, состояние подготовки летного и инженерно-технического персонала гражданской авиации остается критическим. Содержание и объемы подготовки авиационного персонала в образовательных учреждениях гражданской авиации не соответствуют современным потребностям авиапредприятий.

Потребности авиапредприятий в летном составе удовлетворяются образовательными учреждениями гражданской авиации не более чем на треть. При этом налет выпускников отечественных училищ в два с половиной раза меньше необходимого. Дополнительная потребность в подготовке молодых специалистов — выпускников учебных заведений гражданской авиации для предприятий аэронавигационной системы России составляет не менее 100 человек в год.

Из-за низкого уровня оплаты труда и недостаточной социальной защищенности сохраняется многолетняя устойчивая тенденция сокращения численности высококвалифицированных преподавателей и пилотов-инструкторов.

Материально-техническая база образовательных учреждений Федерального агентства воздушного транспорта не соответствует современному уровню оснащенности авиапредприятий и предельно изношена. Тренажерная база должна соответствовать эксплуатируемой авиационной технике и современным требованиям к подготовке летного и диспетчерского состава. Прекратить прак-

тику передачи в летную эксплуатацию авиакомпаниям новых воздушных судов, для которых авиационной промышленностью не подготовлены комплексные тренажеры с подвижной платформой.

Недостаточными темпами осуществляется внедрение качественно новых методов и механизмов государственно-частной поддержки системы подготовки летного и инженерно-технического персонала гражданской авиации.

В целом низкое качество подготовки летного и инженерно-технического персонала крайне негативно сказывается на состоянии гражданской авиации России.

В качестве конкретных мер по дальнейшему совершенствованию подготовки летного и инженерно-технического персонала, а также государственной системы регулирования гражданской авиации России Экспертный совет рекомендует:

1. Правительству Российской Федерации:

1.1. Учитывая огромную геополитическую и социальную значимость гражданской авиации для Российской Федерации, придать ее развитию статус приоритетного национального проекта.

1.2. Определить единый полномочный орган государственного регулирования гражданской авиации Российской Федерации, подчиненный Правительству Российской Федерации.

1.3. Ускорить создание независимого отечественного органа для расследования летных происшествий и предпосылок к ним, решения которого были бы обязательными для всей инфраструктуры гражданской авиации страны.

1.4. Разработать целевую программу подготовки кадров и обеспечения социальных гарантий летного, диспетчерского и инженерно-технического состава гражданской авиации, включая пересмотр их пенсионного обеспечения.

1.5. Предусмотреть выделение необходимых бюджетных средств для финансирования приобретения для учебных заведений гражданской авиации необходимого количества учебных самолетов нового поколения первоначального и выпускного типов, а также тренажеров летного и диспетчерского обучения.

1.6. В целях организационного и финансового обеспечения реализации целевой программы подготовки кадров и обеспечения социальных гарантий летного и инженерно-технического состава гражданской авиации, а также приобретения для учебных заведений гражданской авиации необходимых материально-технических средств дополнить подпрограмму "Гражданская авиация" федеральной целевой программы "Модернизация транспортной системы России (2002—2010 годы)" данными направлениями деятельности.

1.7. В связи с массовыми поступлениями в авиакомпании России воздушных судов западного производства разработать систему надзора за соответствием национальным стандартам их технической исправности.

2. Министерству транспорта Российской Федерации:

2.1. Определить перечень профессий гражданской авиации, подготовку специалистов которых необходимо увеличить в первую очередь.

В целях возможности переподготовки штурманов воздушных судов в пилоты выйти в законодательные органы с предложением о внесении дополнения в ст. 7 Закона Российской Федерации № 1032-1 "О занятости населения в Российской Федерации" в следующей редакции: "Федеральной службе по труду и занятости определить полномочия (право) на организацию превентивного обучения высвобождаемых работников".

2.2. Разработать и принять Федеральные авиационные правила "Требования, предъявляемые к авиационному персоналу".

2.3. Разработать и ввести в действие пакет нормативно-правовой документации по комплексной системе качества обеспечения безопасности полетов.

2.4. Разработать и внедрить непрерывную систему образования, переподготовки и повышения квалификации летного и инженерно-технического персонала. Шире использовать практику периодического повышения квалификации каждой категории работников в соответствии с требованиями Федеральных авиационных правил.

2.5. Довести первоначальный объем часов летной подготовки в летных учебных заведениях гражданской авиации до 60 часов на первоначальном однодвигательном самолете и до 90 часов на выпускном двухдвигательном, в общем объеме не менее 150 часов.

2.6. В целях обеспечения качественной эксплуатации зарубежной авиационной техники обеспечить необходимый, соответствующий требованиям Международной организации гражданской авиации (ИКАО) уровень знания английского языка членами летных экипажей, авиадиспетчерами и инженерно-техническим персоналом. Создать единый методический центр по изучению английского языка.

2.7. Разработать систему договорных отношений между учебными заведениями и авиакомпаниями и авиапредприятиями по инвестированию внебюджетных средств в подготовку летного, диспетчерского и инженерно-технического персонала.

2.8. Сформировать систему кадрового резерва (из числа летных, диспетчерских, инженерно-технических, административных

и научных работников) для федеральных авиационных органов власти, исполняющих обязанности контрольно-надзорных органов.

2.9. Контролировать назначение на должности руководителей и ведущих специалистов авиапредприятий лиц, имеющих соответствующее базовое образование и необходимый опыт в соответствии с требованиями Федеральных авиационных правил, содержащимися в разделе "Требования к авиаработникам" и Единого тарифного квалификационного справочника.

3. Министерству промышленности и энергетики Российской Федерации совместно с Министерством транспорта Российской Федерации:

Обеспечить учебно-тренировочные центры и образовательные учреждения гражданской авиации необходимым количеством учебных самолетов нового поколения первоначального и выпускного типов, а также тренажерами летного и диспетчерского обучения.

4. Министерству транспорта Российской Федерации, Министерству здравоохранения и социального развития Российской Федерации совместно с Министерством финансов Российской Федерации:

4.1. Пересмотреть тарифные сетки оплаты труда пилотов-инструкторов, диспетчеров-инструкторов и методистов летных учебных заведений и повысить ставки до уровня среднего заработка пилотов в авиакомпаниях, также повысить нормы финансирования на питание курсантов летных училищ и их обмундирование.

4.2. Государственным служащим, исполняющим контрольно-надзорные функции, имеющим уровень профессионального мастерства, соответствующий летно-диспетчерским квалификациям, приравнять оплату труда в период выполнения полномочий к оплате таких же специалистов в авиакомпаниях, аэропортах и службах управления воздушного движения.

5. Министерству транспорта Российской Федерации совместно с Министерством обороны Российской Федерации:

решить вопрос о восстановлении военных кафедр в высших учебных заведениях гражданской авиации, военных циклов в летных училищах, а также в образовательных учреждениях среднего профессионального образования, готовящих диспетчеров управления воздушным движением (УВД), для получения выпускниками-пилотами и выпускниками-диспетчерами УВД звания офицера запаса и в целях исключения утраты ими летных и диспетчерских навыков.

КОММЕНТАРИЙ

В то время, как настоящий сборник был подготовлен к изданию, в Совет Федерации Федерального Собрания Российской Федерации поступил ответ из Министерства транспорта Российской Федерации за подписью заместителя Министра транспорта Российской Федерации Б.М. Короля относительно рекомендаций, принятых Экспертным советом по проблемам законодательного обеспечения развития оборонно-промышленного комплекса при Председателе Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации.

Публикуем его полностью:

Министерством транспорта Российской Федерации рассмотрены рекомендации совещания Экспертного совета по проблемам законодательного обеспечения развития оборонно-промышленного комплекса при Председателе Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации на тему "Основные направления совершенствования подготовки летного и инженерно-технического персонала для гражданской авиации Российской Федерации" от 27 февраля 2007 года.

Министерство поддерживает рекомендации Экспертного совета по дальнейшему совершенствованию подготовки летного и инженерно-технического состава и сообщает.

Планом мероприятий по обеспечению безопасности полетов в гражданской авиации Российской Федерации, согласованным Первым заместителем Председателя Правительства Российской Федерации С.Б. Ивановым от 24.03.2007 № СИ-П9-1332, предусмотрены:

разработка проектов федеральных законов и постановлений Правительства Российской Федерации, первоочередных федеральных авиационных правил;

проведение мероприятий по совершенствованию подготовки авиационного персонала (внесение изменений в учебные планы специальной подготовки авиационного персонала, соответствующих международным стандартам, создание центра подготовки и переподготовки летного состава на современные российские и иностранные самолеты, повышение требований при обучении действиям членов экипажа в сложных и экстремальных условиях пилотирования), переоснащение летных учебных заведений гражд-

данской авиации новыми воздушными судами и комплексными пилотажными тренажерами;

модернизация аэродромной инфраструктуры и инфраструктуры единой системы организации воздушного движения;

улучшение технического обслуживания и обновление парка воздушных судов с обеспечением их авторским и техническим сопровождением на всех этапах жизненного цикла;

подготовка предложений по пересмотру системы оплаты труда в образовательных учреждениях гражданской авиации для доведения размеров заработной платы инструкторов летного обучения (летного инструкторского состава) до среднего уровня заработной платы инструкторского состава авиапредприятий гражданской авиации.

Кроме того, с 1 сентября 2006 г. введена в действие "Программа подготовки пилотов коммерческой авиации в образовательных учреждениях гражданской авиации Российской Федерации" с общим налетом 150 часов.

Для удовлетворения потребностей авиакомпаний в летном составе планируется увеличение набора абитуриентов в летные образовательные учреждения гражданской авиации с 240 чел. в 2006 году до 500 чел. в 2009 году.

Б.М. Король

КОНЦЕПЦИЯ

подготовки пилотов гражданской авиации

в высших учебных заведениях Российской Федерации

*Подготовлена Санкт-Петербургским
государственным университетом гражданской авиации*

Введение

При общей численности около 10 000 пилотов ежегодно российская авиация теряет от 5 до 10 процентов летного состава (пилотов). Высшие и средние авиационные образовательные учреждения ежегодно выпускают около 1 процента от их общего количества.

Анализ необходимого количества пилотов для ОАО "Аэрофлот" с учетом поступления новой техники, списания с летной работы по состоянию здоровья и по возрасту показывает, что авиакомпании в период 2006—2010 гг. потребуется до 1080 пилотов.

Ясно понимая, что для создания современной системы подготовки пилотов необходима интеграция производственного и учебно-научного потенциала, ОАО "Аэрофлот" и Санкт-Петербургский государственный университет гражданской авиации объединили свои ресурсы в области подготовки летного персонала.

Данная концепция открыта для применения другими авиакомпаниями и высшими учебными заведениями.

Цель проекта

Подготовка пилотов гражданской авиации в соответствии с требованиями Государственного образовательного стандарта высшего профессионального образования (ГОС ВПО) по направлению АЭРОНАВИГАЦИЯ и Приложения 1 к Конвенции ИКАО "Выдача свидетельств авиационному персоналу".

Схема реализации концепции

1. Создать учебно-производственный комплекс "Авиакомпания "Аэрофлот" — Университет ГА" на базе Санкт-Петербургского государственного университета гражданской авиации.

2. Разработать ГОС ВПО подготовки пилотов со сроком обучения 4 года (очное обучение) и по согласованию с Министерством образования и науки Российской Федерации осуществить переход от 5-летнего обучения пилотов на подготовку по новому ГОС ВПО (Приложение 1).

3. Разработать и утвердить комплексный учебный план подготовки пилотов ГА на базе учебно-производственного комплекса.

План мероприятий по реализации концепции

1. Подготовка проекта ГОС ВПО и представление его в Министерство образования и науки Российской Федерации.

2. Выбор типа самолета первоначального обучения.

3. Набор первой группы студентов.

4. Приобретение самолетов для первоначального обучения.

5. Определение типа выпускного самолета.

6. Начало теоретической переподготовки на выпускной самолет.

7. Начало тренажерной и летной подготовки на выпускном самолете.

В случае утверждения и начала реализации данной концепции в 2006 году первый выпуск студентов будет проведен в 2010 году.

Организация отбора абитуриентов

Профессиональный отбор абитуриентов проводится на базе учебного центра авиакомпании.

Приемную комиссию возглавляет проректор по летно-методической работе высшего учебного заведения или заместитель генерального директора авиакомпании по производственной деятельности, в состав комиссии входят преподаватели высшего учебного заведения и командно-летный состав авиакомпании.

Теоретическая, тренажерная и летная подготовка

Первоначальная подготовка пилотов в процессе обучения проводится по плану, утвержденному преподавателями и летно-инструкторским составом высшего учебного заведения.

При этом в течение 1-го, 2-го и 3-го года обучения студент проходит теоретическую, тренажерную и летную первоначальную подготовку на базе высшего учебного заведения с целью получения свидетельства пилота коммерческой авиации с квалификационной отметкой права полетов по приборам (Приложения 2 и 3).

Начиная с 4 курса наряду с теоретической подготовкой по ГОС ВПО осуществляется переподготовка на выпускной тип самолета.

Курс переподготовки проводится на базе высшего учебного заведения или учебного центра авиакомпания, что будет определено при подписании совместного договора.

Тип выпускного самолета (многодвигательного, двухчленного) определяется авиакомпанией.

Программа предусматривает:

- переучивание в полном объеме;
- стажировку в авиакомпании при прохождении преддипломной практики в качестве второго пилота-стажера.

После завершения программы переподготовки на выпускной тип самолета студент получает диплом о высшем образовании и свидетельство линейного пилота.

Источники финансирования

1. Источники и объем финансирования определяются договором между высшим учебным заведением и авиакомпанией.

2. Бюджетное финансирование образования до уровня получения свидетельства пилота коммерческой авиации и теоретической подготовки на выпускной тип самолета определяется Федеральным агентством воздушного транспорта и Министерством образования и науки Российской Федерации.

3. Тренажерная и летная подготовка пилотов коммерческой авиации на выпускном типе самолета до уровня получения линейного пилота финансируется авиакомпанией.

Содержание ГОС ВПО:

- цикл "ГСЭ — общие гуманитарные и социально-экономические дисциплины";
- цикл "ЕН — Общие математические и естественно-научные дисциплины";
- цикл "ОПД — Общие профессиональные дисциплины направления";
- цикл "СД — Специальные дисциплины".

Циклы ГСЭ и ЕН формирует Министерство образования и науки Российской Федерации с учетом современных требований к уровню знаний по английскому языку.

Требования к содержанию циклов и методических материалов ОПД и СД формируются профессорско-преподавательским составом Университета ГА и командно-летным составом ОАО "Аэрофлот".

Вариант содержания летной подготовки

Для получения свидетельства пилота коммерческой авиации в соответствии с требованиями ИКАО общий учебный налет студента должен составлять не менее 150 часов (в том числе 140 часов на самолете и 10 часов на тренажере). При этом:

- а) 70 часов — полеты в качестве КВС;
- б) 20 часов — полеты по маршрутам в качестве КВС;
- с) 10 часов — полеты по приборам;
- д) 5 часов — полеты в ночное время.

Общая летная подготовка студента должна включать подготовку на самолете первоначального обучения и на выпускном типе самолета.

График полетов (для одного студента):

- 1 курс — 45 часов, получение свидетельства пилота-любителя;
- 2 курс — 50 часов;
- 3 курс — 45 часов, получение свидетельства пилота коммерческой авиации.

Для выполнения программы летного обучения к маю 2007 года потребуется 5 самолетов.

На последующие годы потребное количество самолетов зависит от количества вновь принимаемых студентов.

Предложения по приобретению самолетов первоначального обучения определяются совместным договором между высшим учебным заведением и авиакомпанией.

Приложение 3

Тренажерная подготовка

Тип и финансирование пилотажного тренажера самолета первоначального обучения определяется совместным договором между высшим учебным заведением и авиакомпанией.

При необходимости приобретения пилотажного тренажера нового типа самолета первоначального обучения финансирование производится по схеме, определенной высшим учебным заведением и авиакомпанией.

Комплексный пилотажный тренажер выпускного типа самолета определяется и финансируется авиакомпанией. Тренажерная подготовка производится на сертифицированном тренажере авиакомпании.

**ОБ ЭКСПЕРТНОМ СОВЕТЕ
ПО ПРОБЛЕМАМ ЗАКОНОДАТЕЛЬНОГО
ОБЕСПЕЧЕНИЯ РАЗВИТИЯ
ОБОРОННО-ПРОМЫШЛЕННОГО КОМПЛЕКСА
ПРИ ПРЕДСЕДАТЕЛЕ СОВЕТА ФЕДЕРАЦИИ
ФЕДЕРАЛЬНОГО СОБРАНИЯ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

В целях повышения эффективности деятельности Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации, связанной с законодательным обеспечением реформирования и развития оборонно-промышленного комплекса Российской Федерации, распоряжением Председателя Совета Федерации от 6 августа 2004 года № 321рп-СФ создан Экспертный совет по проблемам законодательного обеспечения развития оборонно-промышленного комплекса при Председателе Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации. В состав экспертного совета вошли члены Совета Федерации, представители Российской академии наук, научных учреждений, руководители федеральных агентств и крупнейших производственных объединений оборонно-промышленного комплекса.

Экспертный совет является общественным, постоянно действующим консультативным органом при Председателе Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации.

Задачами экспертного совета являются:

- изучение состояния законодательства Российской Федерации в оборонно-промышленном комплексе и выработка стратегии перспектив его развития;
- комплексная экспертная оценка тенденций развития оборонно-промышленного комплекса Российской Федерации, прогнозирование развития этой сферы в Российской Федерации и в мире;

— подготовка концепции приоритетных направлений законодательной деятельности Совета Федерации в области оборонно-промышленного комплекса;

— взаимодействие с научными организациями, фондами, консультативными и экспертными советами, другими организациями по вопросам своей деятельности.

Первое заседание экспертного совета, на котором была дана общая оценка ситуации в отечественном оборонно-промышленном комплексе, состоялось 23 ноября 2004 года. В своем выступлении на открытии заседания Председатель Совета Федерации С.М. Миронов сформулировал задачи, стоящие перед экспертным советом. В последующих выступлениях члены экспертного совета сосредоточили внимание на наиболее значимых проблемах предприятий и организаций оборонно-промышленного комплекса, которые легли в основу плана работы экспертного совета на 2005 год, утвержденного на этом заседании.

В соответствии с планом работы экспертного совета на 2005 год 2 марта 2005 года состоялось заседание экспертного совета, на котором обсуждались проблемы законодательного обеспечения развития и реформирования оборонно-промышленного комплекса, реализации государственной военно-технической политики.

На заседании отмечалось, что существующие законы о государственном оборонном заказе, о конверсии оборонной промышленности в Российской Федерации, о военно-техническом сотрудничестве Российской Федерации с иностранными государствами и ряд других законов не решили в полной мере проблему функционирования оборонно-промышленного комплекса.

В принятых рекомендациях заседания экспертного совета намечены пути дальнейшей работы по развитию оборонно-промышленного комплекса страны. Рекомендации и стенограмма заседания экспертного совета направлены Председателю Правительства Российской Федерации, Председателю Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации и Руководителю Администрации Президента Российской Федерации.

23 мая 2005 года состоялось очередное заседание экспертного совета на тему "Законодательное обеспечение решения проблем совершенствования военно-технического сотрудничества".

В докладе и выступлении подчеркивалось, что в целом в Российской Федерации создана законодательная основа осуществления военно-технического сотрудничества. Федеральный закон "О военно-техническом сотрудничестве Российской Федерации с иностранными государствами", указы Президента Российской

Федерации, нормативные правовые акты Правительства Российской Федерации обеспечили динамичное развитие системы военно-технического сотрудничества и сохранение государственной монополии в этой сфере.

Вместе с тем были отмечены и серьезные недостатки в развитии военно-технического сотрудничества с иностранными государствами. Причинами их, по мнению членов экспертного совета, являются, в частности, изъяны, имеющиеся в законодательстве этой сферы, не позволяющие в условиях острой конкуренции на мировом рынке продукции военного назначения более эффективно осуществлять военно-техническое сотрудничество.

Рекомендации данного заседания экспертного совета были направлены Президенту Российской Федерации и Председателю Правительства Российской Федерации.

19 сентября 2005 года на заседании экспертного совета обсуждались вопросы законодательного обеспечения управления государственной собственностью на предприятиях оборонно-промышленного комплекса.

В ходе обсуждения были отмечены серьезные недостатки в управлении государственной собственностью на предприятиях оборонно-промышленного комплекса. По мнению членов экспертного совета, несовершенство российского законодательства и отсутствие достаточного финансирования этой сферы не позволяют эффективно использовать имеющийся потенциал оборонно-промышленного комплекса для повышения конкурентоспособности выпускаемой продукции военного назначения и дальнейшего развития оборонных предприятий.

Участниками заседания предложены некоторые изменения в действующее законодательство, касающиеся совершенствования управления государственной собственностью в оборонно-промышленном комплексе.

Рекомендации заседания были направлены Президенту Российской Федерации и Председателю Правительства Российской Федерации.

Правительство Российской Федерации дало соответствующие поручения Министерству экономического развития и торговли Российской Федерации и Министерству промышленности и энергетики Российской Федерации для принятия конкретных мер по решению проблем оборонно-промышленного комплекса.

На основании материалов, полученных из министерств, подготовлена информация, в которой систематизированы предложения министерств и которая может быть положена в основу совер-

шенствования законодательного обеспечения оборонно-промышленного комплекса.

Региональные аспекты и проблемы законодательного обеспечения реформирования и развития оборонно-промышленного комплекса обсуждались на заседании экспертного совета 16 декабря 2005 года.

Отмечалось, что, несмотря на некоторые позитивные перемены в сфере законодательства в оборонно-промышленном комплексе на региональном уровне, все-таки имеют место недостатки ее нормативной правовой базы. Подчеркивалось, что в ряде субъектов Российской Федерации совместно с федеральными органами исполнительной власти ведется работа по реконструкции оборонных предприятий и созданию интегрированных структур в рамках Федеральной целевой программы реформирования оборонно-промышленного комплекса. С этой целью в некоторых субъектах Федерации созданы комитеты или советы по содействию реализации этой целевой программы.

13 февраля 2006 года состоялось заседание экспертного совета, на котором были обсуждены проблемы законодательного обеспечения реформирования и развития гражданского авиостроения и авиационного лизинга.

В ходе обсуждения подчеркивалось, что авиационная промышленность в России оказалась одной из самых труднореформируемых отраслей экономики. С 1992 года авиационная промышленность, как и все отрасли, входящие в оборонно-промышленный комплекс, пережила обвальный спад выпуска продукции. С 1994 года прекратилось бюджетное финансирование закупок гражданских воздушных судов. Произошло резкое падение спроса на авиаперевозки.

Одной из форм финансовой поддержки гражданского авиостроения, по мнению участников заседания, могло бы стать развитие лизинга гражданской авиации. Лизинговые схемы выгодны всем: заводам, получающим заказы, авиакомпаниям, обновляющим свой парк, и банкам, выгодно размещающим свои средства в долгосрочные программы.

Рекомендации экспертного совета направлены Председателю Правительства Российской Федерации.

4 июля 2006 года на заседании экспертного совета были обсуждены законодательные аспекты защиты и обеспечения прав на результаты научно-технической деятельности в решении задач развития инновационной экономики государства.

Отмечалось, что надежная правовая охрана результатов научно-технической деятельности требует наличия большого количе-

ства патентов на изобретения, промышленные образцы, полезные модели. Требования действующей законодательной базы Российской Федерации в сфере интеллектуальной собственности, в том числе по выполнению обязанностей государственного заказчика по правовой охране результатов научно-технической деятельности, распределению прав на эти результаты, не выполняются. Правовая охрана результатов научно-технической деятельности в России осуществляется не в полном объеме, а за рубежом подчас просто отсутствует.

Рекомендации экспертного совета направлены Председателю Правительства Российской Федерации.

Обсуждению проблем правового регулирования подготовки кадров и кадровой политики для предприятий оборонно-промышленного комплекса было посвящено заседание экспертного совета, которое состоялось 10 ноября 2006 года.

В ходе обсуждения были отмечены серьезные недостатки в подготовке кадров для предприятий оборонно-промышленного комплекса и то, что за подготовку кадров не несет ответственности ни Министерство образования и науки Российской Федерации, ни Министерство промышленности и энергетики Российской Федерации. Полностью перестала функционировать система среднего профессионально-технического образования, готовившая для научных организаций, предприятий оборонно-промышленного комплекса рабочих и специалистов среднего звена.

Рекомендации экспертного совета направлены Председателю Правительства Российской Федерации.

Кроме того, по инициативе и под председательством С.М. Миронова в рамках экспертного совета 11 декабря 2006 года в Совете Федерации состоялось совещание на тему "Стратегическое значение замкнутого топливного цикла реакторов на быстрых нейтронах для ресурсного обеспечения энергетики и энергобезопасности России", в котором приняли участие руководители научных учреждений атомной энергетики.

27 февраля 2007 года в рамках экспертного совета было проведено совещание на тему "Основные направления совершенствования подготовки летного и инженерно-технического персонала для гражданской авиации Российской Федерации". В работе совещания приняли участие руководители Министерства транспорта Российской Федерации, Федеральной службы по надзору на транспорте, Федерального агентства воздушного транспорта, Федеральной аэронавигационной службы, а также руководители авиакомпаний, авиапредприятий, высших и средних учебных заведений гражданской авиации.

СОДЕРЖАНИЕ

С.М. МИРОНОВ

Председатель Совета Федерации

Федерального Собрания Российской Федерации

"Гражданский авиационный комплекс: состояние,
проблемы, задачи законодательного регулирования" 3

Стенограмма совещания Экспертного совета
по проблемам законодательного обеспечения
развития оборонно-промышленного комплекса
при Председателе Совета Федерации
Федерального Собрания Российской Федерации 15

С.В. ШАТИРОВ

первый заместитель председателя Комитета

Совета Федерации по промышленной политике,

заместитель председателя Экспертного совета

по проблемам законодательного обеспечения

развития оборонно-промышленного комплекса

при Председателе Совета Федерации

Федерального Собрания Российской Федерации 15

Б.М. КОРОЛЬ

заместитель Министра транспорта Российской Федерации. . 18

О.М. СМЕРНОВ

президент фонда развития инфраструктуры воздушного

транспорта "Партнер гражданской авиации" 21

С.И. КРАСНОВ

ректор Ульяновского высшего авиационного училища

гражданской авиации 32

В.М. ОКУЛОВ

*генеральный директор открытого акционерного общества
"Аэрофлот". 37*

А.В. НЕРАДЬКО

руководитель Федеральной аэронавигационной службы 40

А.З. МАРТИРОСОВ

*генеральный директор открытого акционерного общества
"Авиакомпания "Ютэйр" 45*

Г.К. КУРЗЕНКОВ

*руководитель Федеральной службы по надзору
в сфере транспорта. 47*

А.В. ШМЕЛЬКОВ

*директор Егорьевского авиационно-технического колледжа
гражданской авиации 49*

Ю.П. ДАРЫМОВ

*генеральный директор некоммерческого партнерства
"Клуб ветеранов высшего руководящего состава
гражданской авиации" — Клуб "Опыт". 51*

Е.В. СМОЛЬНИКОВ

*директор Сасовского летного училища гражданской авиации
имени Героя Советского Союза Г.А. Тарана 55*

А.А. ЮРЧИК

*руководитель Федерального агентства воздушного
транспорта 57*

Е.Н. КАБЛОВ

*генеральный директор Федерального
государственного унитарного предприятия
"Всероссийский научно-исследовательский институт
авиационных материалов". 65*

М.Ю. БОЙЧУК

президент Профсоюза летного состава России 67

С.В. ШАТИРОВ

(заключительное слово) 69

Рекомендации совещания Экспертного совета по проблемам законодательного обеспечения развития оборонно-промышленного комплекса при Председателе Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации	71
Комментарий	75
Концепция подготовки пилотов гражданской авиации в высших учебных заведениях Российской Федерации . . .	77
Об Экспертном совете по проблемам законодательного обеспечения развития оборонно-промышленного комплекса при Председателе Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации	82

Экспертный совет
по проблемам законодательного обеспечения
развития оборонно-промышленного комплекса
при Председателе Совета Федерации
Федерального Собрания Российской Федерации

**Основные направления совершенствования подготовки
лётного и инженерно-технического персонала
для гражданской авиации Российской Федерации**

Сборник материалов

под общей редакцией
доктора экономических наук
В.Д. Кривова
кандидата педагогических наук, доцента
Ю.И. Филатова

Материалы представлены
Аналитическим управлением
Аппарата Совета Федерации

Оригинал-макет подготовлен Издательским отделом
Управления информационного и документационного обеспечения
Аппарата Совета Федерации

Отпечатано в отделе автоматизированной подготовки документов
Управления информационного и документационного обеспечения
Аппарата Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации

Тираж 200 экз. Заказ №