

Доклад руководителя Росавиации Александра Нерадько
«ОБ ИТОГАХ РАБОТЫ РОСАВИАЦИИ В 2016 ГОДУ,
ОСНОВНЫХ ЗАДАЧАХ НА 2017 ГОД И СРЕДНЕСРОЧНУЮ
ПЕРСПЕКТИВУ»

Деятельность воздушного транспорта в 2016 году осуществлялась под влиянием известных внешнеполитических и внутриэкономических факторов, в условиях которых необходимо было достичь стабильности основных производственных показателей наряду с обеспечением безопасности.

Данные задачи приходилось решать в трудных нестандартных условиях, впрочем, как это не раз бывало в истории развития отечественной гражданской авиации.

Известно то, что серьезные экономические вызовы, неблагоприятная конъюнктура на мировых рынках, сложная финансово-экономическая ситуация отдельных крупных авиаперевозчиков, приведшая к сокращению и даже прекращению их операционной деятельности, стали предпосылками для самых неблагоприятных прогнозов работы отрасли.

Отдельные эксперты предполагали значительный спад основных производственных показателей, но этого не произошло.

В целом по отрасли, динамика перевозок незначительно отрицательная, но не критичная. Коммерческие авиакомпании перевезли более 88,5 млн пассажиров, в 2015 – 92 млн пассажиров (уменьшение на 3,8%). Важно отметить тот факт, что 35 авиакомпаний, на чью долю приходится практически 99% перевозок, нарастили свои объемы на 11%. Таким образом, провала рынка не случилось. Это очевидный позитивный результат слаженной работы всей отрасли.

Количество обслуженных российскими аэропортами пассажиров увеличилось в 2016 году свыше 160 млн. человек, превысив аналогичный показатель предыдущего года почти на 3 млн.

На международных линиях наблюдалось снижение объемов перевозок на 18% – 32,2 млн. пассажиров в 2016 году по сравнению с 39,5 млн. в 2015 году. Как и годом ранее, это было обусловлено отсутствием авиасообщения на трех существенных рынках – Украина, Египет и часть года – Турция.

После получения от Турецкой стороны заверений о принятых мерах повышенной безопасности в августе 2016 года сняты ограничения на осуществление чартерных рейсов в Турцию.

В условиях сокращения международных перевозок авиакомпании продолжили успешно переориентироваться на внутренний рынок. На внутренних воздушных линиях перевезено более 56 млн. пассажиров, что на 7,2% превысило показатель 2015 года (52,5 млн. пассажиров). Темпы роста в данном сегменте обусловлены, в том числе, активно развивающимся в последнее время при государственной поддержке внутренним туризмом.

Анализ структуры рынка авиаперевозок показывает, что:

- ведущие авиапредприятия («Аэрофлот», «Сибирь», «Уральские авиалинии», «ЮТэйр» и другие), которые на протяжении многих лет демонстрируют стабильные и высокие показатели, продолжили курс на укрепление своих позиций.

В 2016 году состоялась консолидация авиакомпаний группы «Аэрофлот». Монополизации рынка авиаперевозок не произошло, в том

числе, и за счет взвешенной политики группы «Аэрофлот», отказавшейся от части международных направлений.

Авиакомпания «Россия» в 2016 году существенно пополнила штат персонала, расширила свой парк за счет широкофюзеляжных лайнеров. Ввод в строй дальнемагистральных самолетов позволил снять напряженность в перевозках на Дальний Восток. «Россия» увеличила объем пассажироперевозок с 4 миллионов 700 тысяч в 2015 году до 8 миллионов в 2016 году.

ТОП-5 авиакомпаний перевезли более 67% пассажиров;

- первые 35 авиакомпаний перевезли почти 99% пассажиров;

- доля 15-ти ведущих авиакомпаний в общем объеме пассажирских перевозок выросла и составила в 2016 году более 96% по количеству перевезенных пассажиров и 95 % по пассажирообороту;

- основной объем перевозок грузов и грузооборота – 78,7% и 91,9%, соответственно, выполнен 5-ю авиакомпаниями: ЭйрБриджКарго, Аэрофлот, Сибирь, Волга-Днепр и ЮТэйр.

Отдыхающие и туристы продолжали активно посещать курорты Крыма и Краснодарского края, пользуясь услугами воздушного транспорта. Только аэропорты Сочи и Симферополя обслужили 10,6 миллиона пассажиров, что является рекордным показателем для этих курортных центров за всю историю их существования.

Аэропорты указанных регионов продолжают развиваться. Новые аэровокзальные комплексы планируется ввести в эксплуатацию в Анапе в текущем году, в Симферополе - на следующий год. Будут начаты работы по проектированию и строительству нового терминала в Геленджике.

В числе задач по перевозкам на текущий год, наряду с качественным авиатранспортным обеспечением Кубка конфедераций ФИФА-2017, других культурно-спортивных и общественно-политических мероприятий в городах России – решение вопросов авиатранспортного обеспечения 19-го Всемирного фестиваля молодёжи и студентов, который пройдет в октябре в Сочи.

Участниками Фестиваля станут более 20 тысяч молодых людей из 150 стран мира. На время подготовки и проведения Фестиваля в Росавиации и ее территориальных управлениях созданы оперативные штабы, которые в тесном взаимодействии со всеми участниками транспортного процесса будут организовывать авиаперевозки участников и гостей Фестиваля, их качественное обслуживание в аэропортах и на борту воздушных судов.

В соответствии с основными направлениями Транспортной Стратегии одной из важнейших задач является обеспечение внутренних авиаперевозок на социально значимых маршрутах, включая обеспечивающие безальтернативное транспортное сообщение, обеспечение доступности воздушных перевозок пассажиров с Дальнего Востока и из районов Крайнего Севера в европейскую часть страны, в города Симферополь и Калининград.

Росту пассажиропотока на внутренних линиях содействовала реализация 5-ти программ субсидирования перевозок: с Дальнего Востока в центральную часть России, в Приволжском федеральном округе, программа региональных перевозок и формирования региональной маршрутной сети, перевозки в Калининград и в Симферополь.

Совокупный бюджет этих программ составил 8,7 млрд. рублей.

В 2016 году не был достигнут запланированный уровень кассового исполнения федерального бюджета по расходам на предоставление субсидий организациям воздушного транспорта в рамках вышеназванных программ.

В целях исправления ситуации была проведена работа по расширению и усилению состава межведомственной комиссии Росавиации и Минтранса России, утверждающей перечень субсидируемых маршрутов и рассматривающей заявки авиаперевозчиков, усовершенствована организация работы структурных подразделений Росавиации, ответственность и контроль с их стороны за фактическим выполнением авиакомпаниями перевозок в заявлном объеме и перечисляемыми в этой связи бюджетными средствами.

Однако этого недостаточно. Необходимы дополнительные рычаги воздействия на авиаперевозчиков, мотивирующие их добросовестно работать в рамках программ субсидирования. Действующими Правилами предоставления субсидий предусмотрен заявительный характер получения перевозчиками субсидий без каких-либо обязательств с их стороны выполнить рейсы, под которые резервируются бюджетные средства.

В этой связи, представляется необходимым, в рамках исполнения поручения Председателя Правительства Российской Федерации Д.А. Медведева о разработке нового механизма субсидирования развития региональных авиаперевозок, во взаимодействии с полномочными представительствами Президента, субъектами Российской Федерации, авиакомпаниями и аэропортами выработать новые подходы и критерии, направленные на совершенствование данной работы.

В продолжение темы развития перевозок следует особо остановиться еще на одном вопросе. Во исполнение поручений Правительства Российской Федерации в составе межведомственной рабочей группы на постоянной основе велась работа по аспектам развития санитарной авиации в Российской Федерации. В послании Президента Российской Федерации В.В. Путина Федеральному Собранию было отмечено то, что «С учетом географии, огромных, порой труднодоступных территорий России нужна и хорошо оснащенная служба санитарной авиации». В 2017 году программа развития санитарной авиации охватит 34 региона страны, которые получат средства из федерального бюджета. Прежде всего, это Сибирь, Север, Дальний Восток. На эти цели, на закупку авиационных услуг, в рамках проекта «Развитие санитарной авиации» будет предусмотрено 3,3 млрд. рублей. Руководителям территориальных управлений Росавиации во взаимодействии с авиакомпаниями регионов, администрациями субъектов федерации, муниципальных образований и органами здравоохранения необходимо надлежащим образом организовать работу на местах по развитию санитарной авиации.

Неотъемлемыми составляющими развития перевозок, внутреннего туризма и социально-экономической устойчивости регионов являются сохранение и развитие аэродромной инфраструктуры.

В 2016 году в гражданской авиации насчитывалось 232 аэропорта, в том числе 73 – международных.

Росавиацией осуществлялось финансирование мероприятий по реконструкции (строительству) аэродромной инфраструктуры аэропортов

в рамках реализации ФЦП «Развитие транспортной системы России» и «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Байкальского региона».

Основными приоритетами в сфере развития аэродромной инфраструктуры являлись реконструкция и строительство аэропортов городов, принимающих в 2018 году чемпионат мира по футболу. Реконструкция аэродромной инфраструктуры аэропортов городов Москвы (Шереметьево, Домодедово), Калининграда, Волгограда, Саранска, Нижнего Новгорода, Самары и Екатеринбурга. Строительство нового аэропорта «Платов» в г. Ростов-на-Дону.

В 2016 году введены в эксплуатацию терминалы в аэропортах Волгограда, Самары, Нижнего Новгорода. Модернизирован аэровокзал Рошино в Тюмени. Реконструируются аэропорты Хабаровска, Калининграда, Саранска, Норильска, Кызыла, Ульяновска, Нижнекамска, Улан-Удэ, Домодедово, Шереметьево. Строится новый аэропорт вблизи Саратова.

В рамках мероприятий, направленных на сохранение и развитие сети аэропортов региональных и местных воздушных линий за счет средств федерального бюджета были осуществлены строительно-монтажные работы по реконструкции аэропортовых комплексов Никольское, Оссора, Зея, проектные и изыскательские работы по реконструкции аэропортовых комплексов Сангар, Хандыга, Вилуйск, Сеймчан, Депутатский, Пахачи, Мильково, Залив Креста, Кепервеем, Беринговский, Аян, Херпучи. Начата реконструкция аэродромов Улан-Удэ, Чокурдах, Экимчан и Бомнак. Получены положительные заключения государственной экспертизы по 15 объектам, профинансированным в 2014 – 2016 годах.

В процессе реализации мероприятий по капитальному строительству и реконструкции аэродромной инфраструктуры не был достигнут запланированный уровень исполнения федерального бюджета. Кассовое освоение составило почти 60%. Такой низкий уровень был связан с внешними ограничениями, дефицитом инвестиционных ресурсов, современных технологий, профессиональных кадров, удорожанием внутренних заимствований, недостаточным развитием конкуренции, изъянами делового климата, неудовлетворительным выполнением некоторыми подрядными организациями договорных обязательств, приводящим к срыву сроков строительства объектов. По основным объектам капитального строительства удалось сохранить средства путем их переноса на 2017 и последующие годы.

По всем проблемным объектам ведется интенсивная работа по ликвидации отставаний от контрактных сроков и претензионная работа.

В ФГУП «АГА(а)» приняты решения кадрового характера.

Вместе с тем, в 2017 году требуется максимальная мобилизация сил и средств, чтобы наверстать отставания.

В этой связи обращаю внимание заместителей руководителя, начальников управлений Росавиации, руководства ФГУП АГА(а) Госкорпорации по ОрВД на необходимость не просто активизации работ на объектах, а о нашей личной ответственности за своевременное завершение работ. В преддверии проведения Чемпионата мира по футболу аэропортам, расположенным в городах – участниках Чемпионата, необходимо уделить самое пристальное, приоритетное внимание. Это касается не только реконструкции, строительства элементов летного поля и другой аэродромной инфраструктуры, но и

приведения в порядок терминальных площадей, привокзальных и аэропортовых территорий.

Первоочередное значение имеют вопросы организации доступной среды для пассажиров с ограниченными возможностями на борту воздушных судов и в аэропортах. К 2018 году необходимо полностью реализовать утвержденную Росавиацией «дорожную карту» по созданию условий максимального благоприятствования для маломобильных пассажиров на воздушном транспорте.

В 2016 году российские аэропорты обслужили рекордные свыше 160 млн. человек, при этом, как показал анализ ситуации, в аэропортах не регламентированы такие базовые показатели, как количество и расположение информационных табло, стоек регистрации и других важных инфраструктурных объектов, способствующих комфорtnому пребыванию пассажиров в аэровокзалах. Поступают жалобы граждан. Отмечается также тот факт, что не все аэропорты обеспечены в нужном количестве и с соответствующими характеристиками аэродромной техникой. Характерный пример тому – затянувшаяся эвакуация выкатившегося в Калининграде самолета, отсутствие во многих аэропортах техники для автоматического замера и фиксации коэффициента сцепления, техники для противообледенительной обработки воздушных судов. Возможно, необходимо вернуться к вопросу об обязательной сертификации аэропортов и введении государственных требований по укомплектованию парка аэродромной спецтехники. Прошу дать свои предложения по данной проблеме.

В целях сохранения и развития наземной аэропортовой инфраструктуры труднодоступных и северных территорий

осуществляется программа субсидирования федеральных казенных предприятий.

В настоящее время создано 7 федеральных казённых предприятий, которые объединяют 66 местных аэропортов и 15 посадочных площадок с низкой интенсивностью полетов.

В 2016 году указанным предприятиям Росавиацией представлены субсидии в объеме 3,4 млрд. рублей.

Прошлый год был первым годом реализации программы субсидирования ФКП с учетом внесенных изменений, предусматривающих отказ от привлечения предприятиями средств кредитных организаций на финансовое обеспечение затрат, связанных с их функционированием. Экономия средств, образовавшаяся по расходам, ранее уплачиваемым на погашение процентов за пользование кредитными средствами, позволила осуществить оптимизацию ассигнований федерального бюджета.

Развитие перевозок связано не только с аэропортовой инфраструктурой, но и с совершенствованием деятельности Единой системы организации воздушного движения.

ЕС ОрВД является частью мировой аeronавигационной системы, взаимодействует с 21-им сопредельным государством. Свою деятельность система ОрВД осуществляет в структурированном воздушном пространстве общей площадью более 26 млн кв. км.

За 2016 год в воздушном пространстве Российской Федерации обслужено почти 1,5 миллиона полетов. Интенсивность полетов внутри России увеличилась почти на 5%, по транзитным полетам через

воздушное пространство Российской Федерации достигнуто увеличение на 4,5%.

Решение задач повышения организации и эффективности использования воздушного пространства осуществлялось путем обеспечения руководства ЕС ОрВД, организации использования воздушного пространства и аeronавигационного обслуживания. Подготовлены и направлены в Минтранс России изменения и дополнения в 11 нормативных правовых и технических документов.

Организованы и проведены всероссийские методические совещания руководящего состава ЕС ОрВД.

Во взаимодействии с ИКАО проводилась работа по обмену аeronавигационной информацией, по «вулканическому пеплу», а также другим актуальным вопросам международной аeronавигации.

Начата работа межведомственной группы по повышению пропускной способности аэропорта Шереметьево.

Продолжалась работа по совершенствованию предоставления аeronавигационной информации, совершенствованию структуры воздушного пространства Московской воздушной зоны.

Ведется геодезическая съемка аeronавигационных ориентиров и препятствий в системе координат ПЗ-90, в настоящее время работы проведены более чем на 400 аэродромах, вертодромах и посадочных площадках.

Издаётся сборник аeronавигационных данных об искусственных препятствиях, в котором опубликовано более 157 тыс. искусственных препятствий и высотных объектов строительства.

В гражданской авиации реализуется ФЦП «Модернизации Единой системы организации воздушного движения (2009-2020 годы)».

Начиная с 2016 года, мероприятия программы реализуются без привлечения средств федерального бюджета только за счет выручки ФГУП «Госкорпорация по ОрВД». Объем реализации средств на эти цели по прошлому году составил 3 150 млн. рублей.

Важнейшим мероприятием по реализации этой программы является создание 14 плюс 1 укрупненных центров обслуживания воздушного движения.

Работы по строительству Санкт-Петербургского укрупненного центра приостановлены в связи с необходимостью корректировки проектно-сметной документации.

Выполнялись работы по созданию Тюменского, Новосибирского, Екатеринбургского, Якутского укрупненных центров.

В декабре 2016 года завершен заключительный этап эксплуатационных испытаний автоматизированной системы управления воздушным движением Московского укрупненного центра. После устранения замечаний рабочей комиссии МЦ АУВД необходимо будет получить заключение о готовности 2-го пускового комплекса Центра управления полетами и приступить к вводу его в эксплуатацию.

В декабре прошлого года завершены работы по строительству, оснащению и вводу в эксплуатацию Красноярского укрупненного центра.

Хотелось бы обратить внимание руководства ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» на недостаточные темпы реализации программных мероприятий, невыполнение поручений по оснащению аэродромов Внуково и Сочи средствами наблюдения и контроля за маневрированием

на летном поле, а также на необходимость полной синхронизации модернизации объектов радиотехнического обеспечения полетов с аэродромной инфраструктурой в аэропортах, предназначенных для обслуживания участников и гостей чемпионата мира по футболу.

В 2016 году в Реестре эксплуатантов гражданской авиации зарегистрировано:

108 действующих авиакомпаний, выполняющих коммерческие перевозки пассажиров и грузов, сертифицированных по ФАП-246;

226 действующих авиапредприятий, выполняющих авиационные работы, сертифицированных по ФАП-249;

60 действующих эксплуатантов АОН, сертифицированных по ФАП-147 .

Причем, 67 авиапредприятий сертифицированы одновременно на коммерческие перевозки и авиационные работы.

В течение всего года Росавиацией и её территориальными органами проводился обширный комплекс мероприятий, направленных на обеспечение безопасной и устойчивой летной и технической эксплуатации авиационной техники, а также повышения качества подготовки авиационного персонала.

Проводились плановые и внеплановые проверки базовых объектов, на маршруте и на перроне.

Росавиацией во взаимодействии с правоохранительными органами продолжена работа по выявлению лиц авиационного персонала, получивших свидетельство на основании недостоверных сведений или документов о подготовке. Аннулировано 65 свидетельств таких лиц.

Велась работа по совершенствованию сертификации авиационных учебных центров на основе вступивших в действие новых федеральных авиационных правил.

Непрерывный анализ причин и факторов авиационных событий позволяет Росавиации осуществлять целенаправленную работу по обеспечению безопасности полетов. В рамках этой работы в 2016 году подготовлены и направлены 24 информации по безопасности полетов. По результатам расследований подготовлено 26 приказов Росавиации, в которых реализовано 95 профилактических мероприятий по безопасности полетов.

В 2016 году приказом Росавиации была сформирована специальная рабочая группа по анализу качества выполнения мероприятий, разработанных на основе рекомендаций комиссий по расследованию резонансных авиапроисшествий прошлых периодов в Казани, Петрозаводске, Внуково и других. Результаты работы группы легли в основу выработки дополнительных мер по профилактике аварийности.

Большое внимание уделяется популяризации вопросов безопасности полетов. Ежеквартально в территориальных органах Росавиации проводятся совещания с эксплуатантами и владельцами воздушных судов авиации общего назначения по повышению «культуры» безопасности полетов. Совместно с операторами аэродромов проводится работа в сфере безопасности на ВПП. Изучаются передовые международные технологии, препятствующие выкатыванию воздушных судов за пределы ВПП, предотвращению происшествий, связанных с потерей управляемости в полете, а также предотвращения столкновений с землей в управляемом полете (CFIT).

К ключевым реализованным мерам следует отнести возобновление работы Летно-методического и Экспертного советов Росавиации.

В течение 2016 года Росавиацией проводились летно-технические конференции с эксплуатантами по обмену опытом и по проблемным вопросам эксплуатации воздушных судов RRJ-95B, Боинг-737, Robinson R-22, R-44 и R-66.

С целью совершенствования законодательства в области подготовки специалистов авиационного персонала формировались предложения по совершенствованию федеральных авиационных правил, в том числе, в целях исполнения решений Комиссии при Президенте Российской Федерации по вопросам развития авиации общего назначения и навигационно-информационных технологий на основе глобальной навигационной спутниковой системы ГЛОНАСС.

В целях популяризации и развития «малой авиации» с участием Росавиации и подведомственных ей учебных заведений организованы и проведены авиасалоны «Авиарегион-2016» в Ярославле, Сыктывкаре, а также авиасалон в Тюмени.

В целях реализации полномочий, связанных с организацией деятельности по медицинскому освидетельствованию и врачебно-летной экспертизы авиационного персонала, осуществлялся ведомственный контроль качества медицинской деятельности.

Центральная клиническая больница гражданской авиации располагает всеми возможностями для оказания высокотехнологичной медицинской помощи. Нам следует разработать и внедрить механизмы устойчивого финансирования высокотехнологической помощи, что

обеспечит возможность поддержания здоровья и профессионального долголетия всем категориям авиационных работников.

Продолжались регулярные консультации с Европейской комиссией по вопросам безопасности полетов российских авиакомпаний и результатам рамповых проверок по программе SAFA. По результатам таких встреч Еврокомиссией отмечается неуклонный прогресс российских авиакомпаний в сфере безопасности полетов. Проблем, грозящих попаданием российских авиакомпаний в «черные списки» ЕС, не отмечено.

Уже не первый год Росавиация предлагает создать национальный «институт» инспекторов по безопасности полетов, аналогичный SAFA. Это позволило бы тщательнее контролировать подготовку российских авиаперевозчиков к выполнению полетов в зарубежные аэропорты, а также применять адекватные механизмы контроля за иностранными авиакомпаниями, выполняющими полеты в Россию.

В связи с принятием Федерального закона «О внесении изменений в Воздушный кодекс Российской Федерации» в части использования беспилотных летательных аппаратов Росавиация в рамках своих полномочий принимает участие в межведомственной работе по разработке нормативных правовых актов, регулирующих процедуры государственной регистрации (учета) и безопасной эксплуатации «беспилотников».

Реализация комплекса мер по профилактике авиационных событий позволила закрепить тенденцию к снижению частоты и тяжести авиационных происшествий в коммерческой авиации и обеспечить приемлемый уровень безопасности. При магистральных пассажирских

перевозках на самолетах в российских авиакомпаниях погибших и пострадавших не было. Именно этот показатель является основным для оценки уровня безопасности полетов в Международной организации гражданской авиации.

При выполнении других видов перевозок на вертолетах и выполнении авиационных работ произошло 16 авиационных происшествий, в том числе 6 катастроф с гибелюю 29 пассажиров и членов экипажей.

С воздушными судами авиации общего назначения произошло 36 авиационных происшествий, в том числе 17 катастроф с гибелюю 30 человек и 19 аварий. Дополнительно к этому с незарегистрированными воздушными судами АОН произошло 11 катастроф с гибелюю 15 человек и 6 аварий.

В этой связи Росавиация поддерживает предложения, направленные на повышение «культуры» безопасности полетов в так называемой «малой авиации», использования лучших методов повышения качества подготовки пилотов и технического персонала АОН, создания образцовых авиационных учебных центров подготовки пилотов-любителей. Это можно и нужно делать во взаимодействии с авиационными общественными объединениями и федерациями.

Одновременно, представляется преждевременным и контрпродуктивным разрешение АОН выполнять коммерческие перевозки пассажиров, а также подготовка пилотов АОН не в авиационных учебных центрах, а в индивидуальном порядке. Еще совсем недавно в целях повышения безопасности дорожного движения была отменена подготовка автолюбителей индивидуальными инструкторами и

сдача экзаменов экстерном, а в гражданскую авиацию в воздухе пытаются внедрить такую практику, признанную порочной на дорогах, на земле. Нетрудно также предположить и то, что после предоставления свободы коммерческих авиаперевозок для АОН под этот «флаг» перейдет и значительный сектор традиционных коммерческих эксплуатантов со всеми вытекающими отсюда негативными последствиями.

В 2016 году в отношении объектов транспортной инфраструктуры и воздушных судов актов незаконного вмешательства не отмечено, вместе с тем поступила 181 угроза, в том числе 132 сообщения содержали угрозы совершения террористических актов. Выявлено и пресечено 10 несанкционированных проникновений на объекты гражданской авиации. Сообщения с угрозами актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации поступают практически каждый день. По каждой угрозе всегда и в полном объеме отрабатывается целый комплекс антитеррористических мер, несмотря на то, что это могут быть ложные угрозы или учебные мероприятия.

Сохраняется проблема «недисциплинированных пассажиров». Только за неполные три года произошло 15 вынужденных посадок воздушных судов из-за таких пассажиров. В 2016 г. 1180 пассажиров не допущены к перевозке, органами внутренних дел на воздушном транспорте привлечено к административной ответственности 1164 чел., к уголовной - 116 чел., 459 пассажиров было снято с воздушных судов.

В целях укрепления авиационной безопасности и общественного порядка на борту воздушных судов и в аэропортах необходимо использование комплексного подхода к решению проблемы «недисциплинированных» пассажиров. В декабре 2016 года Росавиация

инициировала проведение «круглого стола» с участием представителей органов государственной власти Российской Федерации, авиационных отраслевых организаций и юридической общественности, по итогам которого предложен ряд организационных и правовых мер по данной проблеме, в том числе в области уголовного, административного и гражданского законодательства. Рассчитываем на активное участие всех заинтересованных федеральных органов исполнительной власти, законодателей, представителей общественности в их внедрении.

После трагических событий в октябре 2015 года над Синайским полуостровом Росавиацией проведена углубленная оценка рисков и угроз совершения террористических актов в международных аэропортах различных странах, были разработаны и направлены в адрес российских авиакомпаний указания о выполнении рейсов в аэропорты 47-ми иностранных государств с повышенными мерами авиационной безопасности. До этого службы авиационной безопасности никогда не занимались вопросами профилактики террористических угроз за рубежом, так как в соответствии с международными договорами защита воздушных судов и пассажиров относилась к обязанностям стран пребывания. Однако текущая ситуация заставляет пересмотреть концепцию обеспечения транспортной безопасности.

Начиная с декабря 2015 года, в целях принятия решения о возобновлении воздушного сообщения с Арабской Республикой Египет, сотрудники Росавиации в составе межведомственных групп осуществили 8 комплексных выездов в международные аэропорты Каир, Хургада и Шарм-эль-Шейх, по результатам которых разработаны рекомендации по

усилению мер безопасности. В настоящее время данная работа продолжается.

Также, до принятия решения о возобновлении чартерных рейсов в аэропорты Турецкой Республики в августе 2016 года представители Росавиации в составе межведомственной делегации изучали меры безопасности, принятые турецкой стороной в отношении российских граждан в международных аэропортах Стамбул и Анталья.

В целях принятия решения о включении России в «зеленый список» Евросоюза и освобождения российских авиаперевозчиков от необходимости получения статуса АСС-3 для осуществления авиаперевозок грузов и почты с территории Российской Федерации в аэропорты Европы в июле 2016 года организован ознакомительный визит представителей Евросоюза в Российскую Федерацию. По итогам данного визита группой экспертов ЕС подготовлен положительный отчет о состоянии мер обеспечения авиационной безопасности в аэропортах России в Европейскую комиссию для принятия решения.

Подготовку специалистов гражданской авиации осуществляют образовательные организации, подведомственные Росавиации, которые объединены в вертикально интегрированные комплексы.

Отмечается возросший интерес молодежи к получению технического образования по профильным авиационным специальностям. Если в 2005 году конкурс в отраслевые ВУЗы составлял около 4 чел. на место, то в 2016 году он составил 8,6 чел/место, по летной эксплуатации воздушных судов конкурс – 9,3 чел/место.

По данным мониторинга, проведенного Минобрнауки России, все образовательные организации высшего образования гражданской авиации и их филиалы признаны эффективными.

Установленный объем выпуска пилотов из образовательных организаций гражданской авиации позволяет удовлетворить прогнозируемую потребность авиакомпаний в будущем.

Отдельно хотелось бы привлечь внимание к результатам работы Росавиации по выполнению постановлений Правительства Российской Федерации о передаче функций по сертификации типов воздушных судов, их разработчиков и изготовителей федеральным органам исполнительной власти Российской Федерации.

В Послании Федеральному Собранию Президент Российской Федерации В.В. Путин указал на то, что после проведенной глубокой модернизации оборонно-промышленного комплекса «...необходимо нацелить отрасль на выпуск современной конкурентоспособной гражданской продукции для ... авиастроения, космоса, других высокотехнологичных отраслей». Представляется, что сертификация типов воздушных судов является тем самым инструментом, который, находясь теперь уже в ведении правительственныеых органов исполнительной власти, может обеспечить защиту интересов отечественной авиационной индустрии и сбалансированное развитие воздушного транспорта и авиационной промышленности. Это очень важно и для укрепления обороноспособности страны.

Об этом же говорилось на первом заседании Авиационной коллегии при Правительстве Российской Федерации под руководством Заместителя Председателя Правительства Российской Федерации Д.О. Рогозина.

В течение 2016 года Росавиация в пределах своей компетенции, несмотря на явное и скрытое противодействие исполнению правительственные решений, проводила комплексную работу по исполнению переданных ей полномочий и ответственности по обязательной сертификации типов гражданских воздушных судов, авиационных двигателей, воздушных винтов и бортового авиационного оборудования. За короткое время было создано подведомственное Росавиации федеральное автономное учреждение «Авиационный регистр Российской Федерации». Авиарегистр России находится под контролем Наблюдательного совета, в который входят представители Росавиации, Минтранса, Минпромторга, Росимущества, двух авиакомпаний («Аэрофлот» и S7) и научных организаций.

Упреков в работе Авиационного регистра Российской Федерации его Наблюдательный совет не имеет.

В 2016 году в Росавиацию поступили заявки на проведение сертификации от 281 заявителя, включая отечественных и зарубежных.

Наглядным примером эффективности принятых Правительством Российской Федерации решений в сфере сертификации являются результаты совместной с организациями промышленности работы по повышению надежности элементов крепления стабилизаторов самолетов RRJ-95. В кратчайший срок слаженными действиями были проведены исследования, разработаны конструктивно-производственные мероприятия, изданы директивы летной годности, что позволило

обеспечить доработки самолетов в эксплуатации, сохранить и преумножить экспортный потенциал данного типа самолетов.

По результатам комплекса сертификационных работ выдан сертификат типа на вертолет Ми-171, что обеспечило его экспортные поставки.

Учитывая необходимость гармонизации сертификационной работы с международными правилами и процедурами, стандартами и рекомендуемой практикой ИКАО, в течение года налажено международное сотрудничество и проведены встречи с зарубежными органами по сертификации авиационной техники Китая, Индии, США, ЮАР, Бразилии, Италии, Канады, Евросоюза, ведущими зарубежными разработчиками и изготовителями. Можно с уверенностью сделать вывод о том, что зарубежные авиационные власти и заявители приняли структурные изменения в системе сертификации России.

Для продвижения российской авиационной техники на зарубежные рынки и беспрепятственной эксплуатации российскими авиакомпаниями авиационной техники иностранного производства необходимо установление правовых рамок международного сотрудничества, регламентирующих взаимное признание стандартов, правил и практики договаривающихся сторон в области сертификации. Предлагается рассмотреть возможность наделить Росавиацию полномочиями на организацию проведения переговоров и заключение международных договоров в этой сфере деятельности, а также осуществление функций как компетентного органа в области обязательной сертификации в сфере гражданской авиации. Это предоставит Росавиации возможность

проведения работы с компетентными органами иностранных государств более оперативно.

Соответствующее предложение внесено в Министерство транспорта Российской Федерации. Просьба поддержать.

С учетом перераспределения полномочий между федеральными органами исполнительной власти в перечне новых задач Росавиации на текущий год – реализация, начиная с апреля, полномочий по выдаче документа, подтверждающего соответствие разработчиков и производителей авиационной техники. Необходимая подготовительная работа уже проводится совместно с организациями авиационной промышленности.

Примечательно, что в последнее время указанные функции по сертификации, а также многие другие дополнительные Росавиация исполняла без увеличения предельной штатной численности. Прошу поддержать соответствующие предложения по увеличению штатной численности и фонда оплаты труда сотрудников Росавиации.

На фоне данной работы нельзя не упомянуть о двух знаменательных событиях прошлого года, связанных с историей и будущим отечественной гражданской авиации.

Одно из них – 60-летие первого в истории регулярного пассажирского рейса на реактивном самолете Ту-104. Благодаря этому самолету была создана уникальная система подготовки авиаспециалистов и сформирован высокопрофессиональный корпус пилотов, инженеров, техников, диспетчеров, специалистов наземных служб, начата эффективная аэрофикация территории страны, приобретен огромный опыт успешной эксплуатации сложной авиационной техники, без

которого была бы невозможна успешная эксплуатация самолетов и вертолетов следующих поколений.

Второе событие – выкатка в июне 2016 года первого экземпляра самолета МС-21, который поднимется в воздух в ближайшее время.

После поступления заявки от научно-производственной корпорации «Иркут» на получение сертификата типа самолёта МС-21 Росавиация приступила к процедурам его сертификации.

В рамках реализации полномочий по сертификации сохраняется озабоченность тем, что в поддержании летной годности воздушных судов имеются проблемы с надежностью комплектующих изделий, недостаточно отлаженной системой восстановления отказавших деталей и агрегатов, несбалансированным ценообразованием на запасные части, материалы и комплектующие изделия. Аналогичную озабоченность высказывают и российские, и иностранные авиапредприятия.

В 2016 году Росавиация продолжала работу по совершенствованию функционирования единой системы авиационно-космического поиска и спасания.

Специалисты системы в юбилейный год 55-летия со дня первого орбитального полета Юрия Алексеевича Гагарина безупречно организовали подготовку запусков и посадок космических кораблей и обеспечили в сложных метеоусловиях полеты всех международных космических экипажей.

В 2016 году на Росавиацию дополнительно возложена функция по поиску и спасанию людей, терпящих бедствие на море.

В 2016 году продолжилась работа по реализации Концепции открытости федеральных органов исполнительной власти в соответствии

с решениями Правительственной комиссии по координации деятельности Открытого правительства.

Хотелось бы отметить эффективную работу Общественного совета при Росавиации, с участием которого уже не первый год осуществляется эффективный диалог с профсоюзами летного состава, авиадиспетчеров, работников аэропортов и инженерно-технического состава, налажено сотрудничество с научно-образовательными институтами, Министерством обороны и Военно-космическими силами, организациями и бизнес-сообществом отрасли, уделяется большое внимание вопросам подготовки молодых кадров и патриотического воспитания.

В 2016 году был сформирован и приступил к работе обновленный более чем наполовину состав Общественного совета при Росавиации. Благодарю членов Совета за активную и принципиальную позицию, которую они отстаивают в интересах нашей отрасли!

Развивалось направление публикации информации о деятельности Росавиации, подведомственных учреждений, организаций и территориальных органов в формате открытых данных – доступном для автоматической обработки и для свободного использования любым заинтересованным лицом.

Разработана и размещена на сайте Памятка для пассажиров, содержащая полезную информацию для всех путешествующих воздушным транспортом.

В соответствии с Методическими рекомендациями по реализации принципов открытости представлен проект Публичной декларации целей и задач Росавиации на 2017 год и проект доклада о реализации плана

деятельности за 2016 год. С документами можно ознакомиться на сайте Росавиации и в материалах сегодняшней Коллегии, представить свои предложения.

Уважаемые коллеги! В январе и феврале текущего года отмечается устойчивый рост основных показателей производственной деятельности авиакомпаний. Так перевозки пассажиров выросли на 18,5%, пассажирооборот увеличился на 22,3%, перевезено грузов и почты на 20,6% больше по сравнению с первыми двумя месяцами прошлого года. Этот рост отмечается и по сравнению с аналогичными периодами 2014 - 2015 годов. Эти цифры свидетельствуют об определенных предпосылках к дальнейшему развитию отрасли.

Среди основных целей на 2017 год и среднесрочную перспективу, которые ставит перед собой Росавиация:

- обеспечение стабильного и безопасного функционирования системы воздушного транспорта, безопасности полетов, авиационной и транспортной безопасности;
- принятие исчерпывающих мер по завершению подготовки аэродромной инфраструктуры и качественному авиатранспортному обеспечению участников и гостей предстоящего Кубка конфедераций ФИФА, Всемирного фестиваля молодёжи и студентов, Чемпионата мира по футболу 2018 года, других культурно-спортивных и общественно-политических мероприятий;
- повышение доступности и качества авиаперевозок для населения с приоритетом развития авиасообщения между региональными

аэропортами Российской Федерации; постепенное развитие принципа авиасообщения «точка к точке» вместо «хаб к хабу»;

- содействие развитию авиатранспортной инфраструктуры в целях освоения Арктики и Дальнего Востока;
- обеспечение надежности и безопасности авиатранспортного сообщения с аэропортами Калининграда и Норильска в период реконструкции ВПП с учетом временного сокращения располагаемых взлетно-посадочных дистанций;
- оказание во взаимодействии с региональными властями поддержки выполнению авиаперевозок пассажиров на социально значимых маршрутах;
- исполнение «дорожной карты» достижения доступности объектов воздушного транспорта для пассажиров с ограниченными возможностями;
- развитие санитарной авиации;
- гибкое использование воздушного пространства Российской Федерации в интересах всех его пользователей, а также повышение его транзитного потенциала;
- осуществление тщательного контроля за недопустимостью необоснованного роста ставок сборов и тарифов;
- реализация необходимых мероприятий по совершенствованию национальной системы сертификации авиационной техники, ее разработчиков и производителей, функционированию Авиационного регистра Российской Федерации, созданию необходимых международно-правовых рамок для продвижения российской авиационной техники на

внешних рынках, а также содействие поэтапному переводу в российскую регистрацию всех воздушных судов российских авиакомпаний;

- сохранение и развитие системы образовательных организаций гражданской авиации в целях качественной подготовки авиационных кадров;

- эффективная реализация федеральных целевых программ развития авиации с обеспечением тщательного контроля за расходованием бюджетных и внебюджетных средств.

Это только небольшая часть задач, стоящих перед Росавиацией.

В силу ограниченности времени невозможно их детализировать в докладе. Хотелось бы поблагодарить всех тех, кто взаимодействует с Росавиацией в их решении.