

Протокол Вертолетного Форума Ассоциации Вертолетной Индустрии

17 ноября 2009 г.

Место проведения: г. Москва, Ленинградский проспект, д.37, зал коллегии Федеральной службы по надзору в сфере транспорта Министерства транспорта РФ.

В работе Форума приняли участие 152 человека.

Повестка дня Форума:

1. Приветственное слово участникам и гостям Форума Руководителя Росавиации Геннадия Кузьмича Курзенкова
2. Перспективы развития отечественного вертолетостроения
3. Опыт сертификации вертолета Ка – 32 по европейским нормам
4. Совершенствование нормативной базы авиационной деятельной отрасли
5. Саморегулирование как способ развития авиационной отрасли
6. Кейптаунская конвенция о международных гарантиях в отношении подвижного оборудования и авиационный протокол к ней. Новая правовая ситуация в сфере авиационного имущества
7. Особенности оценки стоимости вертолетной техники с учетом изменения законодательной базы
8. Обсуждение концепции семинара «Правовые проблемы эксплуатации отечественных и зарубежных вертолетов. Управление вертолетом как имуществом», намеченного к проведению на 3-й Международной выставке вертолетной индустрии HeliRussia 2010.
9. Подведение итогов работы Форума

Приветственное слово участникам и гостям Форума Руководителя «Росавиации» Геннадия Кузьмича Курзенкова

В своем докладе он отметил, что вертолетный парк гражданской авиации является важной частью производственной составляющей воздушного транспорта Российской Федерации и всей социальной инфраструктуры государства. Доля вертолетов гражданской авиации в общем транспортном грузовом и пассажирском обороте в труднодоступных регионах страны составляет более 65%. Вертолеты российского производства успешно эксплуатируются за пределами России как иностранными, так и отечественными эксплуатантами.

Руководитель «Росавиации» сообщил, что в реестре коммерческой гражданской авиации зарегистрировано 80 авиакомпаний и авиапредприятий, эксплуатирующих вертолеты. 28 авиапредприятий эксплуатируют только вертолеты. 52 эксплуатанта выполняют полеты на самолетах и вертолетах. Всего в коммерческой гражданской авиации находится в эксплуатации 1047 вертолетов, из них зарубежного производства – 29 вертолетов. У частных владельцев находится 143 вертолета

В настоящее время в ГА РФ с учётом частных вертолетов насчитывается 1823 пилота вертолета. Средний возраст КВС – 49,4 года, вторых пилотов – 36 лет.

Геннадий Курзенков также рассказал об основных проблемах воздушного транспорта, связанных с эксплуатацией вертолётного парка. В частности, он отметил нарастающую

тенденцию технологического отставания и старения основных фондов. «Необходимо качественное обновление парка вертолетов» - сказал Геннадий Курзенков. Сейчас наблюдается недостаточный уровень государственной поддержки социальных перевозок. Высокая стоимость авиaperезовок приводит к транспортной изоляции удаленных населенных пунктов Дальнего Востока, Крайнего Севера и Восточной Сибири. Отсутствие на рынке авиационных услуг легких вертолетов отечественного производства (Ми-2М, Ми-34, «Ансат», «Актай», Ка-226), способных оказать действенную конкуренцию легким зарубежным вертолетам. Руководитель «Росавиации» подчеркнул, что зафиксирована устойчивая тенденция снижения общего количества вертолетов в ГА РФ (на 30 – 35 вертолетов ежегодно), с одновременным повышением удельного количества вертолетов иностранного производства. Помимо этого, очевидна нехватка летного состава. Ежегодная естественная убыль составляет в среднем 25 – 35 пилотов. В настоящее время суммарная потребность в пилотах, эксплуатирующих вертолеты составляет около 120 человек.

«Несмотря на вышеперечисленные проблемы, рынок воздушных перевозок и авиационных работ российских авиакомпаний динамично развивается. По сравнению с 2000 годом, объем выполненных авиационных работ, осуществляемый в основном вертолетами, вырос на 36,5%. Российский авиатранспортный рынок и использование на нем вертолетов (в основном легкого и среднего класса) в последние годы развивается быстрее, чем в мире», - сообщил Геннадий Курзенков.

Важно сохранить в перспективе тенденции постоянного развития гражданской авиации, поскольку Транспортная стратегия Российской Федерации определяет, что стратегической целью гражданской авиации является максимальное удовлетворение потребностей экономики и населения в доступных, безопасных и качественных авиационных услугах и обеспечение конкурентоспособности воздушного транспорта в рамках транспортной системы России и на мировом авиатранспортном рынке.

«Для этого необходимо повышение качества и доступности авиaperезовок и авиационных работ, развитие конкурентной среды и инфраструктуры в отрасли, использование передовых технологий при конструировании, разработке и производстве авиационной техники и вертолетов в частности, подготовка высоко профессионально образованного авиационного персонала и повышение безопасности функционирования гражданской авиации, а также усиление внимания к социальным и экологическим факторам ее деятельности», - подытожил Руководитель Федерального агентства воздушного транспорта.

В заключении было высказано пожелание активизировать деятельность Ассоциации Вертолетной Индустрии с Комиссией по транспорту Минтранса и с Ассоциацией эксплуатантов, что во многом будет способствовать решению проблем вертолетной индустрии.

По второму вопросу выступил заместитель директора Департамента авиационной промышленности Минпромторга России Михаил Иванович Каштан

В выступлении констатировано следующее:

Вертолетостроительная отрасль развивается весьма динамично: годовой объем производства вертолетной техники по сравнению с 2003 годом вырос в 2,3 раза, годовой объем продаж увеличился почти в 3 раза, загрузка производства – на 81%, годовая выработка на одного работника выросла в 2,5 раза.

Приоритетными направлениями развития вертолетостроения являются:

- диверсифицированный продуктовый ряд и техническое совершенство продукции;
- консолидация научно-технического и проектно-конструкторского потенциала на прорывных инновационных проектах вертолетостроения;
- современная научно-техническая и производственно-технологическая база разработки и серийного производства всей номенклатуры продуктового ряда;
- глобальная система послепродажного обслуживания с полным комплексом сервисных услуг.

Были отмечены и трудности в развитии отрасли: «узким местом» существующей производственной базы являются проблемы с комплектованием серийного производства вертолетов редукторами и трансмиссиями, а также двигателестроительным компонентом. Существует критическая ситуация с обеспечением двигателями потребностей серийного производства вертолетов из-за отсутствия в стране предприятий – серийных производителей вертолетных двигателей. В докладе были определены и пути решения названных проблем:

- организовать литейное производство на базе ОАО «ААК Прогресс» в г. Арсеньев, а редукторное – в г. Пермь, организовав там специализированное ОКБ и серийное производство, оснащенные необходимыми стендами и оборудованием
- в интересах импортозамещения в двигателестроении ОАО «ОПК «Оборонпром» (ОДК) принято решение о производстве вертолетных двигателей ТВЗ-117 и ВК-2500 на Уфимском МПО с 2013 г

Эти мероприятия явятся начальной фазой реализации программы «Вертолетные двигатели», разработанной Объединенной двигательной корпорацией.

По третьему вопросу выступили :

- Сергей Викторович Михеев, Президент Ассоциации Вертолетной Индустрии, Генеральный Конструктор ОАО «Камов»
- Шамиль Абдулбарович_Сулейманов, главный конструктор программы «Вертолет Ка-32 и его модификации» ОАО «Камов»

В выступлениях констатировано следующее:

Недавняя сертификация вертолета Ка-32 в его экспортной модификации Ка-32А11ВС является значимым достижением в области сертификации российских вертолетов по европейским нормам EASA. Работа по получению европейского сертификата повлияла на дальнейшее усовершенствование машины, в результате был создан ряд модификаций Ка-32. Начата программа сертификации Ка-62.

Опыт, полученный в процессе сертификации вертолетов Ка-26, Ка-226 и Ка-32, говорит о том, что необходимо уважительно относиться к нормам и правилам, сложившимся за рубежом, т.к. мировые требования выше и серьезнее национальных. Кроме этого, для интеграции в западный рынок необходимо преодолеть различия, существующие между российскими и западными нормами и подходами в вопросах проектирования и эксплуатации техники, а также унифицировать действующую сейчас документацию и переработать ее под западный стандарт.

Было отмечено, что процесс продвижения российской техники на западный рынок связан с большими материальными затратами, поэтому необходима государственная поддержка вертолетной отрасли.

По четвертому вопросу выступили:

- Александр Ведерников, заместитель Руководителя «Росаэронавигации»;
- Андрей Шнырев, заместитель директора Департамента государственной политики в области авиации Минтранса России
- Владимир Тюрин, член правления РАОПА;
- Владимир Козловский, генеральный директор ОАО «НПК «ПАНХ
- Нина Жарова, заместитель начальника отдела аэронавигационного и метеорологического обеспечения полетов Росаэронавигации;
- Владимир Цветков, заместитель летного директора ОАО «Авиакомпания «ЮТэйр»;
- Александр Шарун, флагштурман ОАО «Авиакомпания «ЮТэйр»;

В выступлениях Цветкова В.И. и Козловского В.Б. по вопросу “Федеральные авиационные правила “Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации РФ” констатировано следующее:

Идет преобразование производственной работы по ФАП №128, принятым не так давно, но уже сейчас понятно, что необходимо внести существенные поправки для того, чтобы максимально приблизить отечественную законодательную базу к международной и потребностям отрасли. Было отмечено, что ФАП №128 содержит ряд противоречий и несоответствий с международными стандартами регулирующими вертолетную деятельность. В частности, исключен раздел «вертолеты», в связи с чем, не полностью и не цельно описана деятельность вертолетных операторов, что повлечет необходимость создания множества поддерживающих документов изданных «заинтересованными» подразделениями властей, чем опять может быть создана коррупционная база. Кроме того, упущен ряд моментов, влияющих на безопасность полетов. Были высказаны предложения о необходимости создания рабочей группы, которая доработает документ.

В ответном слове Андрей Шнырев, один из разработчиков ФАП, дал пояснения по пунктам, которые вызвали непонимание, и отметил, что в процессе обсуждения новой редакции ФАП от некоторых авторитетных и компетентных организаций не поступило каких-либо предложений.

С вопросами к Шныреву А.В. обратились:

- Климов А.М. попросил дать объяснения по поправке 2.18.9
- Неизвестный из Росаэронавигации: почему в новых ФАП указан минимальный состав навигационного оборудования

По вопросу “Проект Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации” выступили:

- Шарун А.И.,
- Тюрин В.В.,
- Ведерников А.В.,
- Аксенов А.В.

В выступлениях Шаруна А.И. и Тюрина В.В отмечено, что необходим диалог между пользователями и законодателями, т.к. действующие правила не соответствуют современным требованиям:

- они не интегрированы в европейскую систему организации воздушного движения;
- архаичная система планирования;
- плохая организация воздушным движением;
- несоответствие терминов международным переводам;
- многие правила не соответствуют или противоречат терминам;
- не определена ответственность за установление «запретных зон», зачастую их устанавливают необоснованно и без четкого определения режима использования.

Выступающие подчеркнули, что текущая редакция ФП ИВП значительно отличается от предложенной в процессе обсуждений.

В ответном слове Ведерников А.В. и Аксенов А.В. отметили, что ФП ИВП разрабатываются с 2006 года, при этом учитывается различное мнение пользователей воздушного пространства и принимаются во внимание критические замечания. После получения положительного заключения в Минпромторге РФ. проект документа находится на согласовании в Министерстве Обороны РФ и ФСБ РФ. Документ учитывает переход на одноструктурное воздушное пространство, которое приведено в соответствие с документами ИКАО.

С вопросами к Аксенову А.В. обратились:

1. Климов А.М.

- Будет ли уведомительный характер полетов на эшелонах ниже нижнего?

Ответ: Будет, на полеты на высоте менее 300м

- Необходимо ли будет получать разрешение на пересечение МВЛ?

Ответ: При полетах на высоте менее 300м запрос не нужен, более 300м – необходим.

- Будет ли расписана ответственность за невыполнение плана полетов?

Четкого ответа не было

2. Цветков В.И.

- Будет ли изменен порядок регистрации посадочных площадок?

Ответ: Готовится новый документ, который будет определять порядок регистрации.

3. Козловский В.Б.

- Насколько ФАП 128 соответствуют ФП ИВП?

Ответ: В основном соответствуют, все предложения будут учтены.

4. Мирзоянов Ф.М.

- Гармонизированы ли новые ФП ИВП с Правилами использования ВП соседних стран?

Ответ: Не видим необходимости.

5. Неизвестный

- Когда будет отменена норма подтверждения внутрассовых полетов за 2 часа до вылета?

Ответ: Разрабатывается табель воздушных сообщений и нормы. Сейчас готовы обеспечить полеты за 2 часа, но все должно быть согласовано с Министерством Обороны.

Ведерников: Требуется доработка документов, сейчас в Тверской области проходит эксперимент по упрощенному порядку подачи документов за 1 час до полета.

По вопросу “Проект ФАП “Метеорологическое обеспечение полетов воздушных судов” выступила Жарова Н.И.

В выступлении констатировано следующее:

Работа службы осуществляется в соответствии с Наставлением по метеообеспечению и в сотрудничестве с Росгидрометом. Процент оправданных прогнозов – 95,5%. Возврат воздушных судов из-за неоправданного прогноза – 1 на 1000 воздушных судов. В августе 2009 разослано письмо с предложением сообщать замечания по метеопрогнозам в нижнем воздушном пространстве. По работе над проектом, цель которого – гармонизация российских правил в соответствии с международными нормами, создана межведомственная рабочая группа. Сейчас проект находится в 3-м рассмотрении в Министерстве транспорта РФ. Принятые правила будут обязательными для всех юридических и физических лиц

С вопросами к Жаровой Н.И. обратились:

1. Чурочкин А.В., председатель летного комитета АВИ

- Будет ли передача прогнозов через Интернет?

Ответ: Необходимо разработать нормативную базу для получения информации через местные каналы связи

2. Климов А.М., Козловский В.Б.

- Есть ли статистика несостоявшихся вылетов по неоправданному прогнозу?

Ответ: Имеем мало информации, готовы к диалогу

3. Тюрин В.В. И предложил сравнить ли ТАФ с МЕНАРОм.

Ответ: Обслуживание авиации осуществляется в соответствии с информацией, предоставляемой Росгидрометом. Фактическая погода сравнивается с прогнозом.

По четвертому вопросу решили:

Было принято решение о том, что в связи со специфичностью деятельности отрасли все руководящие документы, затрагивающие деятельности компаний вертолетной индустрии, должны проходить экспертизу Ассоциации Вертолетной Индустрии

По пятому вопросу заслушан:

- Сулейманов Р.Р., вице-президент, генеральный директор МАРАП, председатель Совета СРО авиационного бизнеса;

В выступлении были рассмотрены вопросы целесообразности применения саморегулирования в вертолетной отрасли, которое через гармонизацию интересов авиационного бизнеса, государства и потребителя призвано сформировать благоприятные рыночные условия для развития авиационного бизнеса.

С вопросами к Сулейманову Р. Р. обратился Тюрин В.В.:

Он попросил:

- рассказать об опыте СРО авиационного бизнеса в США и Франции
- объяснить различия между СРО оценщиков и строителей

Ответ:

- На западе существует несколько моделей СРО, например, когда организации делегируются согласованные полномочия, а государство осуществляет контроль.
- СРО оценщиков провело отбор, количество оценщиков сократилось, цены упали. СРО строителей ввело непосильные взносы для среднего бизнеса.

По пятому вопросу решили :

Информацию принять к сведению.

По шестому вопросу заслушан Виталий Бордунов, председатель Правления Независимого Института международного права, эксперт ИКАО, эксперт комитета по транспорту ГД РФ

В выступлении было сделано сообщение о скором введении новой правовой ситуации в сфере авиационного имущества и были даны пояснения по особенностям оценки стоимости вертолетной техники с учетом изменения законодательной базы.

Г-н В. Бордунов пригласил присутствующих на семинар, который будет проходить 26 ноября 2009 года.

По шестому вопросу решили :

Информацию принять к сведению.

По седьмому вопросу заслушан Виталий Бордунов, председатель Правления Независимого Института международного права, эксперт ИКАО, эксперт комитета по транспорту ГД РФ

В выступлении была представлена концепция семинара «Правовые проблемы эксплуатации отечественных и зарубежных вертолетов. Управление вертолетом как

имуществом», намеченного к проведению на 3-й Международной выставке вертолетной индустрии HeliRussia 2010.

Общее решение Форума:

Учитывая значение вопросов поднятых в ходе работы Форума, принято решение разработать план мероприятий для контроля хода реализации принятых решений и работы по исполнению решений.