



ГРАЖДАНСКАЯ АВИАЦИЯ

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ АВИАЦИОННЫЙ ЖУРНАЛ

№3 [811] 2012

ВЗГЛЯД

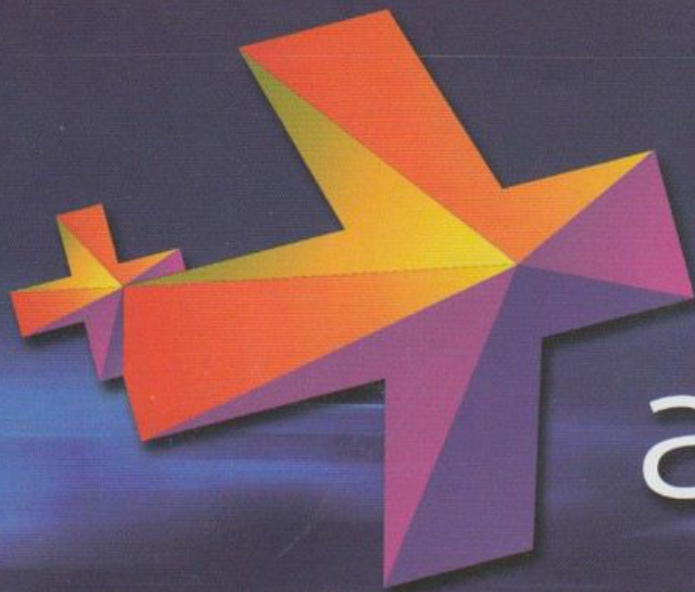
Что нас ждет в ВТО?

АВИАПАРК

**«Сухой Суперджет-100»:
Тернистый путь к пассажиру**

САЛОНЫ

Авиашоу в Бахрейне



всероссийский форум малой авиации

2012

Ростов-на-Дону

31 МАЯ - 3 ИЮНЯ

ОРГАНИЗАТОР:



Н КП «Аэроclub
«Доступное небо»

ОФИЦИАЛЬНАЯ ПОДДЕРЖКА:



Министерство транспорта
Российской Федерации



Федеральное агентство воздушного
транспорта РФ (Росавиация)



Правительство Ростовской области

ПРОГРАММА ФОРУМА:

- выставка авиационной техники малой авиации и комплектующих;
- демонстрационные полёты малой авиации и других воздушных судов;
- конференции, брифинги, круглые столы и т.д. с участием всех заинтересованных сторон по актуальным вопросам отрасли.

Адрес НКП "Аэроclub "Доступное небо": Ростовская область,
Аксацкий район, ст. Ольгинская (7 км от Ростова-на-Дону)
тел.: +7 (863) 263-41-46, www.dnebo.ru, dnebo@mail.ru

генеральный информационный партнер:



медиа партнер:



официальный информационный спонсор:



Транспорт России



ВПЕРЕДИ МНОГО ДЕЛ

АКТОВЫЙ ЗАЛ ФЕДЕРАЛЬНОГО АГЕНТСТВА ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА. ЕГО ПАМЯТЬ ХРАНИТ МНОЖЕСТВО СУДЬБОНОСНЫХ ВЕХ В ЖИЗНИ НАШЕЙ КРЫЛАТОЙ ОТРАСЛИ. КОГДА-ТО ЗДЕСЬ ПРОХОДИЛИ РАСШИРЕННЫЕ ЗАСЕДАНИЯ КОЛЛЕГИЙ МИНИСТЕРСТВА ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ СССР, СОВЕЩАНИЯ КОМАНДНО-РУКОВОДЯЩЕГО СОСТАВА И ПЕРЕДОВИКОВ ПРОИЗВОДСТВА, ТОРЖЕСТВЕННЫЕ СОБРАНИЯ, ВСТРЕЧИ С ДЕЛЕГАТАМИ ПАРТИЙНЫХ И ПРОФСОЮЗНЫХ СЪЕЗДОВ, ДРУГИЕ ВАЖНЫЕ МЕРОПРИЯТИЯ.



9 февраля этого года здесь собрались ветераны гражданской авиации – и те, кто давно уже на пенсии, и те, кто еще продолжает работать. На груди у многих – знаки заслуженных пилотов и штурманов, заслуженных работников транспорта, лауреатов Государственных и других премий, отличников Аэрофлота и воздушного транспорта, ордена и медали.

Открыл торжественное собрание, посвященное дню работника гражданской авиации, который многие годы назывался днем Аэрофлота, председатель Совета ветеранов центрального аппарата гражданской авиации, бывший заместитель министра гражданской авиации Виктор Горлов. Он подчеркнул, что ровно через год исполняется 90 лет с того дня, когда Совет Труда и Оборона принял историческое Постановление «О возложении технического надзора за воздушными линиями на Главное управление воздушного флота и об организации Совета по гражданской авиации», которое положило начало летоисчислению нашей отрасли.

С приветственным словом к собравшимся обратился руководитель Федерального агентства воздушного транспорта Александр Нерадько. Он отметил, что за минувший год услугами авиатранспортной системы России воспользовалось более 110 миллионов человек. Этот показатель авиаперевозок впервые достиг объема 1990 года, когда гражданская авиация находилась на подъеме, и это не может не радовать. Однако впереди еще очень много ра-

боты. Чтобы достойно встретить 90-летие гражданской авиации, надо продолжать наращивать авиаперевозки пассажиров и грузов, неуклонно повышать безопасность полетов, решить много проблем по развитию инфраструктуры авиапредприятий, обновлению парка воздушных судов, возрождению региональных и местных воздушных линий. И в реализации этих и других жизненно важных вопросов многое зависит от умелого использования опыта ветеранов, от стремления авиаторов настойчиво продолжать славные традиции старших поколений.

Выступившие затем заслуженный пилот СССР Жорж Шишкин, Герой России заслуженный военный летчик СССР Петр Дейнекин, другие ветераны подтвердили готовность не жалеть сил и времени для дальнейшего развития гражданской авиации.

Собрание завершилось вручением группе ветеранов Почетных грамот Федерального агентства воздушного транспорта и концертом художественной самодеятельности Московского государственного технического университета гражданской авиации (МГТУ ГА).]





СОБЫТИЕ	1	ВПЕРЕДИ МНОГО ДЕЛ
ВЗГЛЯД	3	ЧТО НАС ЖДЕТ В ВТО?
НОВОСТИ	8	ПРЕМИЯ «КРЫЛЬЯ РОССИИ»: ОБЪЯВЛЕНЫ СОИСКАТЕЛИ
АЭРОПОРТЫ	10	ПАВЕЛ ХАЛИН: «ПРОБЛЕМЫ РОСТА РЕШАТЬ ЛЕГЧЕ, ЧЕМ ПРОБЛЕМЫ ВЫЖИВАНИЯ»
СТАТИСТИКА	13, 26, 32, 42	
АВИАПАРК	14	«СУХОЙ СУПЕРДЖЕТ-100»: ТЕРНИСТЫЙ ПУТЬ К ПАССАЖИРУ
ИМЕНИ ГЕРОЯ	17	САМОЛЕТ И ЧЕЛОВЕК
САЛОНЫ	18	АВИАШОУ В БАХРЕЙНЕ
ГРУЗОПЕРЕВОЗКИ	22	ТРАНЗИТОМ ЧЕРЕЗ РОССИЮ
СОТРУДНИЧЕСТВО	28	AIRBUS НА АВИАРЫНКЕ РОССИИ
ПРОБЛЕМА	34	ТРЕВОЖНЫЙ ЗВОНОК ЗАСТАВЛЯЕТ ЗАДУМАТЬСЯ
ПОДРОБНОСТИ	38	В ПЯТЕРКЕ ЛУЧШИХ
РАКУРС	40	АВАРИЙНОСТЬ В МИРОВОЙ АВИАЦИИ
СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ	44	НА КРЫЛЬЯХ К ПОЛЮСУ
ДАЛЕКОЕ-БЛИЗКОЕ	47	ПРАГА-МОСКВА-ПЕКИН



ГРАЖДАНСКАЯ АВИАЦИЯ

№3 (811) 2012

Издается с 1931 года

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ АВИАЦИОННЫЙ ЖУРНАЛ

На первой странице обложки: Фото Фёдора Борисова (Transport-Photo.Com)

**УЧРЕДИТЕЛЬ
И ИЗДАТЕЛЬ**

ООО «Перспектива»

**ГЕНЕРАЛЬНЫЙ
ДИРЕКТОР**

Артем МИХАЙЛОВ

**ГЛАВНЫЙ
РЕДАКТОР**

Анатолий ТРОШИН

**ЗАМ. ГЛАВНОГО
РЕДАКТОРА**

Владимир ШИТОВ

**Помощник
главного редактора**
Людмила ГУРЖИЙ**Обозреватель**
Геннадий АРАЛОВ**Редактор-стилист**
Татьяна СУВОРОВА**Дизайн и верстка**
Светлана ТУРКИНА**РЕДАКЦИОННЫЙ
СОВЕТ**

Виктор БАРХОТОВ

Лев ИЛЬЧУК

Сергей ИЛЬЧЕВ

Анна МИХАЙЛОВА

Борис КРЕМНЕВ

Александр НЕРАДЬКО

Валерий ОКУЛОВ

Артур ЧИЛИНГАРОВ

Василий ШАПКИН

АДРЕС РЕДАКЦИИ:125167, Москва, проезд Аэропорта,
дом 11 А. Тел.: (499) 157-46-20
E-mail: anatology.40@bk.ruЖурнал перерегистрирован
Федеральной службой по надзору
в сфере связи, информационных
технологий и массовых коммуникаций
(Роскомнадзор).Свидетельство о регистрации
ПИ № ФС 77-44884 от 03.05.2011 г.Авторы опубликованных в журнале
материалов несут ответственность за
точность приведенных фактов, цитат,
экономико-статистических выкладок,
собственных имен, географических
названий и других данных, а такжеза использование сведений, не
подлежащих открытой публикации.Мнения авторов не всегда совпадают
с мнением редакции.При перепечатке ссылка на
«Гражданскую авиацию»
обязательна.

Подписано к печати 14.02.2012 г.

Заявленный тираж 7000.

Отпечатано в типографии
ЗАО «Московские учебники-
Сидипресс».

Заказ № 55.

Цена договорная.

Материалы рекламного характера публикуются
со сноской «на правах рекламы».



ЧТО НАС ЖДЕТ В ВТО?

*Василий АФАНАСЬЕВ,
профессор МГТУ ГА,
доктор экономических наук,
академик Российской академии
транспорта*

Почему же России понадобилось столько лет для вступления в эту организацию? Ведь другие государства проходили довольно сложную процедуру в среднем за пять лет.

Процедура присоединения к ВТО, выработанная за полвека существования Генерального соглашения о тарифах и торговле (ГАТТ), является многоплановой и состоит из нескольких этапов. На первом этапе в рамках специальных Рабочих групп (РГ) на многостороннем уровне детально рассматриваются экономический

10 ноября 2011 года в Женеве были завершены переговоры по присоединению Российской Федерации к Всемирной торговой организации (ВТО). Наконец-то после почти 20-летних проволочек все 160 государств-членов ВТО, последними из которых были США и Грузия, подписали двусторонние соглашения с Россией. Теперь осталось дело за ратификацией всего пакета документов Государственной думой, на что потребуется около шести месяцев, и Россия станет полноправным членом ВТО.

механизм и торгово-политический режим страны-кандидата на предмет их соответствия нормам и правилам ВТО. После этого начинаются консультации и переговоры об условиях членства страны-соискателя в Организацию. Переговоры, как правило, проводятся на двустороннем уровне со всеми заинтересованными странами-членами РГ.

Переговоры прежде всего касаются коммерчески значимых уступок, которые страна-кандидат будет готова предоставить членам ВТО по доступу на ее рынки, а также по формату и срокам принятия на себя

обязательств по Соглашениям, вытекающим из членства в ВТО.

В свою очередь присоединяющаяся страна теоретически получает права, которыми обладают все другие члены ВТО, что практически должно означать прекращение ее дискриминации на внешних рынках. В случае противоправных действий со стороны какого-либо члена Организации любая страна может обращаться с жалобой в Орган по разрешению споров, решения которого обязательны для безусловного исполнения на национальном уровне каждым участником ВТО.



Результаты всех переговоров по либерализации доступа на рынки и условия присоединения оформляются следующими официальными документами:

- доклад Рабочей группы, с изложением всего пакета прав и обязательств, которые страна-соискатель примет на себя по итогам переговоров;
- список обязательств по тарифным уступкам в области товаров и по уровню поддержки сельского хозяйства;
- перечень специфических обязательств по услугам и Список изъятий из РНБ (Режима наибольшего благоприятствования);
- протокол о присоединении, юридически оформляющий достигнутые договоренности на двустороннем и многостороннем уровнях.

Заключительным этапом присоединения является ратификация национальным законодательным органом страны-кандидата всего пакета документов, согласованного в рамках Рабочей группы и утвержденного Генеральным советом ВТО. После этого указанные обязательства становятся частью правового пакета документов ВТО и национального законодательства, а сама страна-кандидат получает статус члена ВТО.

Что же представляет из себя Всемирная торговая организация? Она функционирует с 1 января 1995 года и является сегодня единственным международным органом, занимающимся глобальными правилами торговли между государствами. В отличие от ИКАО и других специализированных учреждений Организации Объединенных Наций, ВТО не является специализированным учреждением этой системы, но у нее существуют механизмы и практика сотрудничества с ООН.

Задачи ВТО состоят в оказании помощи в упорядочении процесса торговли во всемирном масштабе с соблюдением установленных правил, в объективном урегулировании торговых споров между правительствами, в организации торговых переговоров. В основе ее деятельности лежат 60 соглашений ВТО, которые

являются основными правовыми нормами политики международной коммерции и торговли.

Принципы, на которых основаны эти соглашения, — это отсутствие дискриминации, предоставление режима наиболее благоприятствуемой нации каждому государству — члену ВТО, более свободные условия торговли, поощрение конкуренции и дополнительные положения о содействии для наименее развитых стран, а также борьба с протекционизмом.

ВТО служит форумом для переговоров об открытии рынков, в том числе в области телекоммуникаций, информационно-технологического образования и финансовых услуг. Со времени своего основания ВТО участвовала в урегулировании более 200 торговых споров и продолжает наблюдать за выполнением соглашений, достигнутых ранее во время девяти Уругвайских раундов всемирных торговых переговоров. ВТО призвано регулировать торговые отношения участников Организации на основе пакета Соглашений Уругвайского раунда многосторонних торговых переговоров. Эти документы являются правовым базисом современной международной торговли.

Соглашение об учреждении Всемирной торговой организации предусматривает создание постоянно действующего форума стран-членов для урегулирования проблем, оказывающих влияние на их многосторонние торговые отношения, и контроль за реализацией соглашений и договоренностей Уругвайского раунда. ВТО функционирует во многом так же, как и ГАТТ, но при этом осуществляет контроль за более широким спектром торговых соглашений, включая торговлю услугами (в том числе и в некоторых сферах гражданской авиации) и торговлю интеллектуальной собственностью. Она имеет гораздо большие полномочия в связи с совершенствованием процедур принятия решений и их выполнения членами Организации.

Главная цель ВТО состоит в дальнейшей либерализации мировой торговли и обеспечении справедли-

вых условий конкуренции. Для этого в ВТО создан специальный механизм разрешения споров между государствами.

Основополагающими правилами и принципами ГАТТ/ВТО являются:

- взаимное предоставление режима наибольшего благоприятствования в торговле;
- взаимное предоставление национального режима торговли товарами и услугами иностранного происхождения;
- регулирование торговли преимущественно тарифными методами;
- отказ от использования количественных и иных ограничений;
- транспарентность торговой политики;
- разрешение торговых споров путем консультаций и переговоров.

ВТО — это и организация, и одновременно комплекс правовых документов, то есть своеобразный многосторонний торговый договор, определяющий права и обязанности правительств в сферах международной торговли товарами и услугами. Правовую основу ВТО составляют Генеральное соглашение о торговле товарами в последней редакции 1994 года. (ГАТТ-1994), Генеральное соглашение о торговле услугами (ГАТС) и Соглашение о торговых аспектах прав интеллектуальной собственности, а также другие соглашения и документы, объединенные в пакет с названием «Многосторонние торговые соглашения» (МТС).

Таким образом, с правовой точки зрения ВТО представляет собой пакет многосторонних соглашений, нормами и правилами которого регулируется около 97% всей мировой торговли товарами и услугами. В этот пакет входит Соглашение об учреждении ВТО и прилагаемых к нему более 50 многосторонних торговых соглашений. Все соглашения пакета ВТО ратифицировались парламентами всех стран-участниц.

Членами ВТО являются более 160 государств, ратифицировавших Соглашение об учреждении ВТО и все прилагаемые к нему МТС. Штаб-квартира ВТО расположена в Женеве (Швейцария).

Из бывших советских республик членами ВТО являются Армения, Грузия, Киргизия, Латвия, Литва, Молдавия, Украина и Эстония. Свыше 30 государств имеют статус наблюдателя. Этот же статус имеют также более 60 международных организаций. Россия, Казахстан и другие государства СНГ находятся на различных стадиях присоединения к ВТО.

Что же дает членство в ВТО, за что наша страна так долго боролась? Теоретически это получение более благоприятных условий доступа на мировые рынки товаров и услуг на основе предсказуемости и стабильности развития торговых отношений со странами ВТО, включая прозрачность их внешнеэкономической политики. Это устранение дискриминации в торговле путем доступа к механизму ВТО по разрешению споров, обеспечивающему защиту национальных интересов в случае, если они ущемляются партнерами. Наконец, это возможность реализации своих текущих и стратегических торгово-экономических интересов путем эффективного участия в Международной торговой палате при выработке новых правил международной торговли.

Однако наряду с преимуществами есть и существенные недостатки. Это наглядно видно на отдельных аспектах взаимоотношений ВТО и Международной организации гражданской авиации, членом которой наша страна является уже более 40 лет (с 1970 года).

Основные разногласия между ИКАО и ВТО касаются вопросов торговли авиационными услугами. Как отмечалось выше, в пакет документов ВТО входит и генеральное соглашение о торговле услугами, одно из восьми Приложений к которому посвящено авиатранспортным услугам.

Так вот, ИКАО долгое время противилась включению в ГАТС авиационных услуг, однако под давлением ООН вынуждена была пойти на компромисс, согласившись на включение в ГАТС лишь отдельных видов услуг, не касающихся непосредственно вопросов регулирования международ-

ных воздушных перевозок, которое ИКАО оставляет за собой.

В результате компромисса Приложение ГАТС по авиатранспортным услугам не включает в себя авиaperезвозки и услуги, непосредственно связанные с осуществлением прав на авиaperезвозки. Это, по настоянию ИКАО, осталось прерогативой двусторонних межправительственных соглашений о воздушных соглашениях. Однако ГАТС все же регулирует следующие виды авиационной деятельности:

- ремонт и техническое обслуживание воздушных судов. К этой кате-

гории относится только ремонт на иностранных специализированных технических базах и не включает линейное техническое обслуживание самими авиакомпаниями;

- продажу и маркетинг авиатранспортных услуг, включая все аспекты маркетинга, такие, как исследование рынка, реклама и др. Этот вид деятельности не исключает ценообразование на авиатранспортные услуги, а также применяемые условия;

- автоматизированные системы бронирования – то есть те услуги, которые содержат информацию о расписании рейсов, тарифах и тарифных

**World Trade Organization
Organisation Mondiale du Commerce
Organización Mundial del Comercio**



WORLD TRADE ORGANIZATION



■ Государства-члены ВТО
■ Государства-члены ЕС и ВТО ■ Наблюдатели

Членство:	160 государств-членов
Штаб-квартира:	 Женева
Официальные языки:	Английский, Французский, Испанский
Руководители	
Глава ВТО (ген. директор)	Паскаль Лами
Основание	
Основание	1 января 1995 г.
www.wto.org	



правилах авиаперевозчиков, через которые могут осуществляться бронирование и оформление авиабилетов.

Два других положения упомянутого Приложения ГАТС по авиатранспортным услугам касаются сферы его применения. Во-первых, Приложение предоставляет главенство существующим методам урегулирования спорных вопросов. При этом обусловлено, что процедуры ГАТС по решению спорных вопросов могут использоваться только тогда, когда заинтересованные стороны взяли на себя обязательство и когда такие процедуры, предусмотренные в двухсторонних или других многосторонних соглашениях, были исчерпаны. Во-вторых, в нем также подтверждается, что любое конкретное обязательство, взятое в рамках ГАТС, не будет ограничивать или влиять на обязательство любой стороны в рамках двусторонних или многосторонних соглашений, которые действуют с момента вступления в силу ГАТС.

В авиатранспортном Приложении к ГАТС предусмотрено также, что Совет ВТО по торговле услугами должен периодически пересматривать события в области гражданской авиации и функционирование данного Приложения с целью рассмотрения возможности будущего применения ГАТС непосредственно в секторе международной гражданской авиации.

Мы рассмотрели лишь отдельные аспекты вмешательства ВТО (и ее структуры – ГАТС) в деятельность гражданской авиации в мировом масштабе. Рассмотрим теперь, какой «подарок» готовит ВТО гражданской авиации России.

Это прежде всего либерализация регулирования государством воздушных перевозок. Под либерализацией понимается ослабление контроля за авиаперевозчиками и владения ими, свобода доступа к рынку, отмена ограничений в провозных емкостях и количестве иностранных перевозчиков, доступа в аэропорты и другое, что требует практически изменения существующей системы регулирования. В рамках действующей системы регулирования государство сохраняет

за собой право не давать, отменять или ограничивать какими-либо условиями разрешения на выполнение полетов иностранными авиаперевозчиками. Действующие двусторонние межправительственные соглашения о воздушных сообщениях позволяют проводить политику баланса выгод назначенных перевозчиков, предотвращать получение односторонних выгод государством, не являющимся стороной в соглашении, через посредство своего перевозчика, состоящего в альянсах с другими авиакомпаниями, а также регулировать ответственность за авиационную безопасность и безопасность полетов. В большинстве соглашений учитывается и фактор национальной безопасности.

Существующие соглашения включают также положения о национальном владении и контроле перевозчиков. Либерализация требует ослабления ограничений на иностранное владение национальными авиакомпаниями или полную отмену ограничений. Так, действующий Воздушный кодекс РФ устанавливает предел 49% и ряд других ограничений. Участвующая в последние годы приватизация государственных компаний приводит к вложению иностранного капитала в национальные авиакомпании. Появляются разнообразные формы владения авиаперевозчиками, многие из которых уже не являются национальными. Например, «Эр Франс» уже владеет голландской КЛМ, «Люфтганза» – австралийской «Остриэн Эрлайнз» и шведской «Свисс».

Основными требованиями полного доступа к рынку являются отсутствие ограничений в отношении маршрутных, эксплуатационных и коммерческих прав, возможность использования прав «шестой» и «седьмой» свобод воздуха, то есть право перевозки между третьими странами с заходом (6-я свобода) или без захода (7-я свобода) на территорию договаривающегося государства, и даже так называемой «восьмой» свободы воздуха (право на перевозки по внутренней территории или между регионами иностранного государ-

ства). Либерализация доступа к рынку в конечном итоге должна привести к «полному доступу», то есть к заключению соглашений об «открытом небе», главным идеологом которого являются США.

Действующий до настоящего времени режим государственного регулирования позволяет использовать различные меры защиты национальных авиаперевозчиков, в том числе ограничивать количество иностранных авиакомпаний, имеющих разрешение на перевозки, закрывать ряд аэропортов, лишать доступа на рынки, ограничивать право на полеты, не давать разрешения на чартерные рейсы, ограничивать коммерческие права, включая «пятую», «шестую» и «седьмую» свободы воздуха, полностью закрывать «восьмую» (внутренний каботаж).

Для защиты интересов национальных авиакомпаний государство может использовать такие запретительные методы ограничения нежелательных конкурентов, как лишение доступа к рынку методами тарифного и нетарифного регулирования, использование механизмов «лицензирования», «уровня цен» и др.

Вступление России в ВТО потребует полной отмены всех мер, препятствующих либерализации, несмотря на то, что ИКАО признает за каждым государством право иметь возможность осуществлять либерализацию воздушного транспорта по своему собственному усмотрению и своими темпами. ИКАО также считает, что либерализация и глобализация в международном воздушном транспорте уже обострили конкуренцию и привели в действие новые рыночные силы, что чревато возникновением новых и разнообразных споров. Нельзя исключать и того, что либерализация может быть сопряжена с определенными рисками, как, например, появление «удобных флагов» при отсутствии эффективных юридических норм по их предупреждению, попытки проникновения на внутренние рынки за счет «код-шеринга» с договорными назначенными перевозчиками, а также возможность утечки капитала,



приводящая к дестабилизации авиатранспортного производства. В долгосрочном плане она может повлиять на конкуренцию авиакомпаний вследствие доминирования нескольких мега перевозчиков путем слияния и поглощения более слабых национальных авиакомпаний, что уже происходит в настоящее время. Например, «Эр Франс» с КЛМ, «Дельта Эрлайнз» с «Норсуэст Эрлайнз», «Бритиш Эрэйз» с «Континентал Эрлайнз» и «Иберией», «Люфтганза» с «Остриен Эрлайнз» и «Свисс» и др. Где уж бедным российским авиакомпаниям устоять против таких «мега-перевозчиков», если их уже и теперь пытаются вытеснить даже с внутреннего рынка!

Еще до вступления в ВТО Россию обвиняли в «чрезмерном протекционизме», и это было препятствием к вступлению. Особенно усердствует в этом Европейский Союз, что ярко проявилось на проходившем в конце прошлого года в Санкт-Петербурге авиационном саммите «Россия — ЕС». В частности, в выступлениях ев-

ропейских представителей усиленно муссировались проблемы, ставшие, по их мнению, тормозом на пути интеграции российской гражданской авиации в Европейскую авиатранспортную систему. Это, в первую очередь, взимание так называемого «роялти» за пролет над территорией Сибири, внедрение в аэропортах иммиграционных мер по отношению к экипажам иностранных самолетов, отсутствие прогресса в либерализации рыночных отношений между ЕС и Россией, а также отказ от перехода к единому авиационному соглашению со странами Евросоюза, либерализующему воздушное движение, вместо отдельных двусторонних соглашений с каждой из стран-членов ЕС. Эти соглашения, на их взгляд, ограничивают свободу европейских авиакомпаний.

Руководитель Федерального агентства воздушного транспорта Минтранса РФ Александр Нерадько в своем выступлении высказал стремление защищать интересы российских авиаперевозчиков и в то же

время заверил, что намерения европейских компаний в интеграционном направлении сдерживаться не будут. Другой российский высокопоставленный чиновник Сергей Иванов заявил, что вопрос о «роялти» в настоящее время решен и плата за пролет над Сибирью будет отменена, когда Россия станет членом ВТО. При этом он забыл упомянуть про «баланс выгод» и что «роялти» — это не плата за пролет территории, а компенсация за баланс тех выгод, которые получают европейские авиакомпании при сокращении на 4–5 часов полетного времени, дающего им экономию расходов на авиатопливо, в десятки раз превышающую «роялти».

Словом, с одной стороны, вступление России в ВТО вроде бы открывает новые возможности при доступе на мировой авиационный рынок, а с другой чревато появлением очень серьезных проблем, последствия которых предсказать нетрудно. Но, как говорили древние мудрецы, «Sapientum satis» — «Разумному достаточно».]





Премия «Крылья России»: объявлены соискатели

Состоялось заседание Организационного комитета авиационного конкурса «Крылья России», на котором были определены авиакомпании — соискатели премии в двенадцати номинациях. В ближайшее время члены Экспертного совета ознакомятся с итогами работы претендентов в 2011 году и в середине марта тайным голосованием определят победителей и лауреатов конкурса. Церемония награждения пройдет 2 апреля в гостинице The Ritz-Carlton.

Участвующие в конкурсе авиакомпании представляют практически весь воздушный транспорт страны. Среди них крупнейшие перевозчики, региональные авиакомпании, операторы деловой авиации, специализированные грузоперевозчики, вертолетные операторы, туроператоры.

В состав Экспертного совета вошли компетентные специалисты из числа представителей законодательной и исполнительной власти, авиационного бизнеса, финансовых кругов, общественных организаций и средств массовой информации, а также заслуженные деятели гражданской авиации и независимые эксперты. Победители в номинациях «Российская авиакомпания года —

лидер пассажирских симпатий», «Зарубежная авиакомпания года — лидер пассажирских симпатий» и «Авиакомпания года — лидер в развитии Интернет-технологий в России» будут определены путем комплексного интернет-опроса пассажиров. В опросе могут принять участие все желающие, заполнив специальную анкету на сайте организатора АТО Events и на сайтах информационных партнеров.

Премия «Крылья России» — единственное профессиональное рейтинговое мероприятие, позволяющее объективно оценить деятельность российских авиакомпаний по целому ряду показателей. Основными задачами премии являются привлечение внимания общественности к дости-

жениям российских авиакомпаний в условиях жесткой конкуренции, содействие развитию профессионального сообщества гражданской авиации России, повышение престижа гражданской авиации России в глазах международного авиационного сообщества и создание благоприятного инвестиционного климата в отрасли.

Ежегодный конкурс на соискание премии «Крылья России» проводится с 1997 года, учрежден Ассоциацией эксплуатантов воздушного транспорта России, изданием «Авиатранспортное обозрение» и консалтинговой компанией Infomost.

Многолетнюю поддержку конкурсу оказывают генеральный спонсор ОАО Банк ВТБ и спонсор Страховая группа «АльфаСтрахование».

Компании — номинанты на соискание премии «Крылья России» по итогам 2011 года

Авиакомпания года — пассажирский перевозчик на внутренних воздушных линиях России в группе I (объем пассажирских перевозок на ВВЛ более 3 млрд пкм)	ОАО «Аэрофлот — российские авиалинии» ОАО «Владивосток Авиа» ОАО Авиакомпания «Сибирь» (S7 Airlines) ОАО Авиакомпания «ЮТэйр» (UTair)
Авиакомпания года — пассажирский перевозчик на внутренних воздушных линиях России в группе II (объем пассажирских перевозок на ВВЛ от 1 до 3 млрд пкм)	ООО «Глобус» ОАО «Донавиа» ЗАО «Нордавиа — региональные авиалинии» ОАО Авиакомпания «Таймыр» ОАО Авиакомпания «Уральские авиалинии» ОАО Авиакомпания «Якутия» ОАО Авиакомпания «Россия»
Авиакомпания года — пассажирский перевозчик на внутренних воздушных линиях в группе III (объем пассажирских перевозок на ВВЛ от 0,5 до 1 млрд пкм)	ОАО Авиакомпания «Кубань» ОАО Авиапредприятие «ГазпромАвиа» ОАО «Оренбургские авиалинии» (OrenAir) ООО «ЮТэйр Экспресс» (UTair Express) ОАО Авиатранспортная компания «Ямал» ЗАО АК «Алроса» (Мирнинское АП)

Авиакомпания года – пассажирский перевозчик на внутренних воздушных линиях в группе IV (объем пассажирских перевозок на ВВЛ от 0,05 до 0,5 млрд пкм)	<p>ОАО «АК Барс Аэро» ООО Авиакомпания «Башкортостан» ОАО «Ижавиа» ООО «КАТЭК АВИА» ОАО Авиакомпания «Полярные авиалинии» ЗАО Авиационная компания «Рус Лайн» ОАО «Саратовские авиалинии» ОАО Авиакомпания «Сахалинские авиатрассы» ОАО Авиакомпания «Татарстан»</p>
Авиакомпания года – пассажирский перевозчик на международных регулярных воздушных линиях	<p>ОАО «Аэрофлот – российские авиалинии» ООО Авиакомпания «ВИМ-АВИА» ОАО «Владивосток Авиа» ОАО «Донавиа» ОАО Авиакомпания «Сибирь» (S7 Airlines) ОАО Авиакомпания «Уральские авиалинии» ОАО Авиакомпания «ЮТэйр» (UTair)</p>
Авиакомпания года – чартерный пассажирский перевозчик	<p>ООО «Ай Флай (I Fly)» ОАО «Оренбургские авиалинии» (OrenAir) ЗАО «Ред Вингс» (Red Wings) ОАО «Саратовские авиалинии» ООО «Северный ветер» (Nordwind Airlines) ОАО Авиакомпания «Татарстан» ООО Авиакомпания «Тулпар Эйр»</p>
Авиакомпания года – пассажирский перевозчик на региональных маршрутах	<p>ОАО «АК Барс Аэро» КП Красноярского края Авиакомпания «КрасАвиа» ЗАО Авиационная компания «Полет» ОАО Авиакомпания «Таймыр» (Nord Star) ОАО Авиакомпания «Якутия»</p>
Авиакомпания года – грузовой перевозчик на внутренних и международных линиях	<p>ОАО Авиакомпания «АВИАКОН ЦИТОТРАНС» ОАО «Аэрофлот – российские авиалинии» ООО Авиакомпания «Волга-Днепр» ЗАО Авиационная компания «Полет» ООО Авиакомпания «ЭйрБриджКарго» (AirBridgeCargo)</p>
Авиакомпания года – оператор вертолетных работ	<p>ОАО «2-й Архангельский объединенный авиаотряд» ООО Авиакомпания «БАРКОЛ» ООО Авиакомпания «Вертикаль-Т» ОАО Авиационная компания «Восток» ОАО Авиационное предприятие «ГазпромАвиа» ОАО НПК «ПАНХ» ОАО Авиакомпания «ЮТэйр» (UTair)</p>
Авиакомпания года – оператор деловой авиации	<p>ООО Авиапредприятие «Северсталь» ОАО «АК Барс Аэро» ООО Авиакомпания «ДЖЕТ-2000» ЗАО Авиакомпания «Джеталианс Восток» ОАО Авиакомпания «РусДжет» ООО Авиакомпания «Сириус-Аэро» ООО Авиакомпания «Тулпар Эйр»</p>
Туроператор года – партнер воздушного транспорта	<p>Coral Travel PAC Group Tez Tour TUI Travel «Натали Турс» «Южный крест»</p>
Бизнес-проект в гражданской авиации России	<p>Авиакомпания «Оренбургские авиалинии» (OrenAir) Группа компаний «ЮТэйр» (UTair) Группа компаний «Аэрофьюэлз» Группа компаний «Волга-Днепр» Транспортная клиринговая палата (ТКП)</p>
Российская авиакомпания года – лидер пассажирских симпатий	35 авиакомпаний
Зарубежная авиакомпания года – лидер пассажирских симпатий	42 авиакомпании
Авиакомпания года – лидер в развитии Интернет-технологий в России	9 авиакомпаний



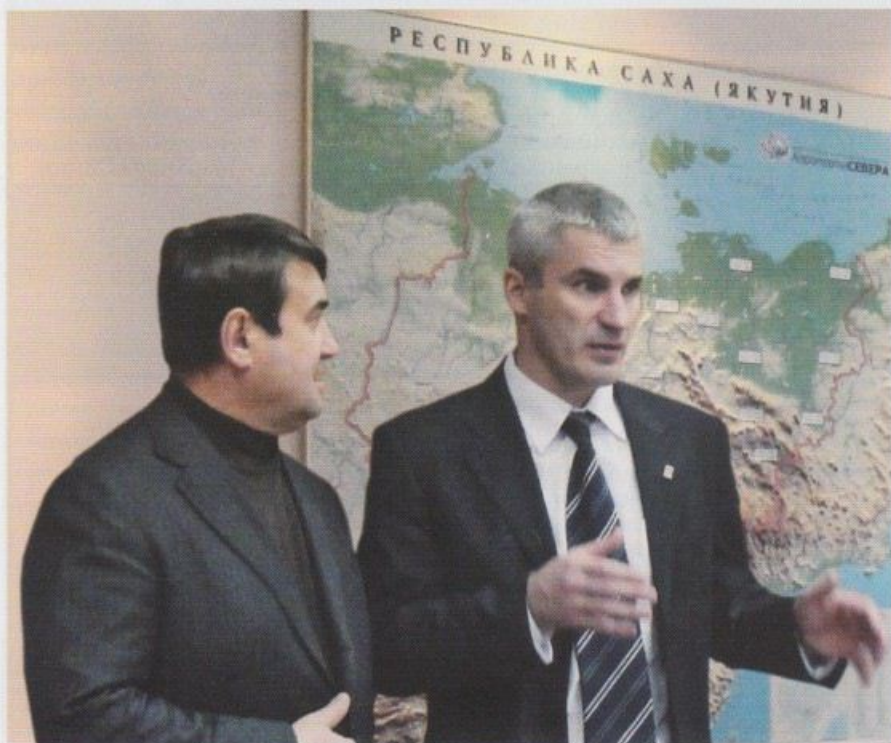
ПАВЕЛ ХАЛИН: «ПРОБЛЕМЫ РОСТА РЕШАТЬ ЛЕГЧЕ, ЧЕМ ПРОБЛЕМЫ ВЫЖИВАНИЯ»

Владимир ШИТОВ



ФЕДЕРАЛЬНОЕ КАЗЕННОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ
Аэропорты СЕВЕРА

В 2007 году РАСПОРЯЖЕНИЕМ Правительства Российской Федерации было создано Федеральное казенное предприятие «Аэропорты Севера». Сегодня в его составе 23 аэропорта Республики Саха (Якутия), а территория, обслуживаемая филиалами предприятия, превышает 2 миллиона квадратных километров. Предприятие накопило положительный опыт работы, имеются определенные планы его дальнейшего развития. Обо всем этом рассказывает генеральный директор ФКП «Аэропорты Севера» Павел Халин.



— Павел Владимирович, федеральное казенное предприятие — относительно новая форма государственного предприятия. В чем ее отличие от государственного унитарного предприятия?

— Казенное предприятие — это то, в продукции которого нуждается государство, но расходы на создание этой продукции по разным причинам значительно превышают ее ры-

ночную стоимость. Поэтому государство компенсирует разницу между себестоимостью и продажной стоимостью продукции. При этом предприятию жестко устанавливается и контролируется годовая производственная программа, утверждается и еще более жестко контролируется смета расходов и доходов. Что касается «новой формы предприятия», то это далеко не так. Достаточно

вспомнить планово-убыточные предприятия, существовавшие во времена плановой экономики СССР.

— В конце прошлого года ФКП «Аэропорты Севера» посетил министр транспорта России И.Е. Левитин и положительно оценил его работу. Положительная оценка деятельности предприятия прозвучала и в выступлениях Президента России Д.А. Медведева, Председателя Правительства РФ В.В. Путина. Как Вы можете это прокомментировать?

— Мы действительно не обделены вниманием, и прежде всего руководства отрасли. Только в 2010–2011 годах нас посетили руководитель Росавиации А.В. Нерадько, заместители руководителя ФАВТ К.А. Махов, О.О. Клим, А.В. Беляков. В 2010 году была произведена комплексная проверка предприятия комиссией ФАВТ. Поэтому информация о нашем предприятии и в Росавиации, и в Министерстве транспорта РФ имеется полная, объективная и, надо полагать, положительная. А визит министра в аэропорт Маган федерального казенного предприятия «Аэропорты Севера» стал своего рода демонстрацией итогов нашей работы.

Что касается оценки деятельности предприятия премьер-министром В.В. Путиным на всероссийской кон-



ференции транспортников, то открою небольшой «секрет»: кроме этой оценки, принято решение о создании в ФКП «Аэропорты Севера» филиалов в Сеймчане и Северо-эвенске Магаданской области. Сейчас ведется работа по оформлению передачи имущества данных аэропортов в собственность Российской Федерации и в оперативное управление ФКП «Аэропорты Севера».

Оценка нашей деятельности Президентом России Д.А. Медведевым тоже высокая, но больше всего нас радуют его рекомендации об использовании проектов уже построенных служебно-пассажирских зданий в качестве типовых аэровокзалов местных воздушных линий. Мы, кстати, уже строим по этим проектам аэровокзалы в Жиганске и Верхневилуйске, в стадии окончания разработка проекта типового склада ГСМ, что для предприятия не менее важно, чем строительство аэровокзалов.

— *В следующем году ФКП «Аэропорты Севера» отметит пятилетие со дня своего основания. Что было сделано за этот срок?*

— Прежде несколько слов об истории нашего предприятия. Здесь уместно вспомнить, что еще в 2003 году было создано региональное государственное унитарное предприятие «Дирекция аэропортов Республики Саха (Якутия)». На его базе и родилось впоследствии ФКП «Аэропорты Севера». Поскольку изменение вида и наименования действующего предприятия реорганизацией не является, имеем право на оба эти небольшие юбилеи.

Если говорить о происшедших изменениях, то отмечу, что Правительство Республики Саха (Якутия), начиная с 2002 года, финансировало аэропорты республики, а с момента создания — «Дирекцию аэропортов Республики Саха (Якутия)». Финансирование ее текущей деятельности, конечно, сдерживал развал республиканского аэропортового комплекса, но приостановить негативное развитие ситуации уже не мог.

В 2006 году по инициативе Президента Республики Саха (Якутия) В.А. Штырова и по поручению Пре-



зидента РФ В.В. Путина началась работа по созданию ФКП «Аэропорты Севера», завершившаяся в ноябре 2007 года. Сумма финансирования увеличилась на порядок, что позволило не только обеспечить текущую деятельность предприятия, но и выполнить работы по сертификации и лицензированию всех служб и видов работ, заняться восстановлением и модернизацией инфраструктуры аэропортов, обеспечением транспортной безопасности авиационных перевозок. Работа эта еще далеко не закончена, но результаты есть, и серьезные. Это три новых аэровокзала и еще три в стадии окончания строительства, ежегодный текущий ремонт практически всех имеющихся в предприятии взлетно-посадочных полос, реконструкция четырех полос по федеральным целевым программам, приобретение спецавтотехники от 20 до 100 единиц в год, монтаж уникального интегрированного комплекса безопасности.

— *Судя по результатам и оценкам деятельности предприятия, работает оно стабильно, финансирование своевременное. Означает ли это, что проблем нет?*

— Решение любой производственной задачи связано с целым комплексом проблем, они имеются всегда, так было, есть и будет. Главное, чтобы проблемы были решаемы. Если говорить о сегодняшнем дне, то хотел бы отметить, что, кроме ФКП «Аэропорты Севера», уже соз-

даны и действуют казенные предприятия «Аэропорты Камчатки», «Аэропорты Чукотки», «Аэропорты Сахалина». Мы работаем «в одной упряжке», помогаем друг другу, но и понимаем, что являемся своего рода конкурентами на «шее» госбюджета. Дальнейшее увеличение числа федеральных казенных предприятий — а оно однозначно будет — приведет к снижению суммы финансирования каждого из нас. Поскольку возможности роста собственных доходов ограничены как по объемным показателям, так и по росту тарифов на услуги, рост бюджетного финансирования так же ограничен. Для дальнейшего выживания и продолжения активной деятельности остается путь снижения расходов, то есть в первую очередь реновация основных производственных фондов, оптимизация численности работников, фонда оплаты труда. Путь этот не нов, многие предприятия его проходили, и, к сожалению, единственный. Впрочем, основная проблема гораздо глубже. Она в несовершенстве действующих Федеральных авиационных правил.

Мы давно говорим о необходимости дифференцирования требований федеральных авиационных правил в зависимости от выполняемого тем или иным аэропортом объема работ. Похоже, пришло время поговорить и о поправках в Трудовом кодексе России. Поддержка есть на самом высоком уровне, однако конкретных шагов в этом направлении пока не видно.



Вторая, общая для всех ФКП, проблема — восстановление производственных фондов. Вся инфраструктура аэропортов местных воздушных линий сегодня полностью не соответствует современным требованиям. Аэровокзалы не позволяют в полной мере обеспечить транспортную и пожарную безопасность, гаражи просто разрушены, склады ГСМ рассчитаны на объемы, в десятки раз превышающие потребности предприятий, и зачастую находятся в водоохранных зонах, не соответствуют нормам Ростехнадзора. Это вынуждает проверяющие органы применять к аэропортам различные штрафные и запретительные санкции. Привести все это хозяйство, да еще и одновременно, в соответствие с требованиями норм невозможно при существующем уровне финансирования, а поскольку приходится еще платить штрафы за экологию, пожарную безопасность и т.д., процесс растягивается на долгие годы. Замечу, что с момента начала финансирования ФКП из федерального бюджета (именно с начала финансирования, а не с момента создания) эта проблема обострилась в разы.

Третья проблема заключается в непродуманности, а зачастую и поспешности принимаемых административных решений, результаты которых потом приходится расхлебывать годами. Так, при создании ФКП «Аэропорты Севера» имущество ряда аэропортов из собственности Республики Саха (Якутия) было передано в собственность Российской Федерации, но при этом часть его осталась в собственности региона, часть вовсе оказалась бесхозной, а часть была передана в распоря-

жение конкурсных управляющих. Только к концу четвертого года работы ФКП «Аэропорты Севера» нам удалось восстановить документы, зарегистрировать право собственности и оперативного управления. Похоже, что ситуация повторяется и с передачей имущества аэропортов Магаданской области. Наши коллеги федеральных казенных предприятий Чукотки, Камчатки и Сахалина сейчас тоже исправляют результаты аналогичных скоропалительных решений.

О проблемах можно говорить бесконечно, но считаю, если это проблемы роста, то решать их, на мой взгляд, легче, чем проблемы выживания.

— *Планы на будущее?*

— Вся наша работа подчинена достижению единственной цели — сохранению и развитию наземной инфраструктуры для нормального авиационного обслуживания населения и отраслей экономики в районах Крайнего Севера и, в первую очередь, Республики Саха (Якутия). Три основные задачи 2012 года — создание двух филиалов предприятия в Магаданской области, выполнение положений закона «О транспортной безопасности» и принципиальное решение вопроса о включении в состав ФКП «Аэропорты Севера» аэропортов Мирнинской зоны Якутии. Название нашего предприятия «Аэропорты Севера» было предложено Росавиацией с учетом возможностей расширения сферы его деятельности за пределами региона. В нынешнем году оно начинает себя оправдывать. Кроме Магаданской области, поступили предложения о присоединении к ФКП «Аэропорты Севера» ряда

аэропортов Иркутской и Амурской областей.

— *На Ваш взгляд, они заслуживают внимания?*

— Сегодня ФКП «Аэропорты Севера» объединяет 23 сертифицированных аэропорта. В 2012 году их станет около тридцати. Между тем в сопредельных регионах Дальнего Востока действует менее 10 сертифицированных малых аэропортов на пять областей. Очевидно, что проще присоединить их к действующему и имеющему опыт работы казенному предприятию, чем создавать «карликовые», состоящие всего из двух-трех аэропортов. Вопрос этот, безусловно, непрост. Он связан и с дополнительным финансированием из федерального бюджета, и с еще более сложной проблемой различных форм собственности, организационно-правовой формой предприятий. Но административная и финансовая централизация позволит улучшить систему управления северными аэропортами с малой интенсивностью полетов, даст возможность проводить единую техническую, тарифную, кадровую, инвестиционную политику. Конечно, необходимо учитывать и интересы регионов, которым в общем-то безразлично, в чьем ведении будет находиться тот или иной аэропорт местных воздушных линий, но крайне важна транспортная доступность удаленных поселков и населенных пунктов.

На состоявшемся в прошлом году заседании комитета Совета Федерации по делам Севера и малочисленных народов рассматривались государственные меры по повышению доступности авиационного транспорта в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях. Был поставлен вопрос и о законодательном обеспечении приоритетности его развития там. В качестве одной из рекомендаций Правительству РФ прозвучала мысль о необходимости создания в Дальневосточном федеральном округе единого казенного аэропортового предприятия. Не вижу причин, по которым им не могло бы стать ФКП «Аэропорты Севера».]



СРАВНИТЕЛЬНЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ РАБОТЫ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ РОССИИ ЗА ЯНВАРЬ-ДЕКАБРЬ 2010—2011 ГГ.

Показатель работы по видам сообщений	Единица измерения	январь-декабрь 2010 г.	январь-декабрь 2011 г.	% к 2010 г.
ПАССАЖИРООБОРОТ	тыс. пасс. км	147 118 514.42	166 759 987.96	113.4
в том числе:				
МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ		87 524 299.22	100 403 787.89	114.7
из них:				
между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ		79 772 420.17	89 092 732.74	111.7
между Россией и странами СНГ		7 751 879.05	11 311 055.15	145.9
ВНУТРЕННИЕ ПЕРЕВОЗКИ		59 594 215.20	66 356 200.07	111.3
из них:				
местные перевозки		1 142 189.70	1 099 881.32	96.3
ТОННОКИЛОМЕТРЫ	тыс. т км	17 956 016.99	19 958 531.15	111.2
в том числе:				
МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ		11 699 021.22	13 015 171.99	111.3
из них:				
между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ		10 959 604.38	11 958 812.27	109.1
между Россией и странами СНГ		739 416.84	1 056 359.72	142.9
ВНУТРЕННИЕ ПЕРЕВОЗКИ		6 256 995.77	6 943 359.16	111.0
из них:				
местные перевозки		119 193.03	124 699.47	104.6
ГРУЗООБОРОТ	тыс. т км	4 715 350.69	4 950 132.23	105.0
в том числе:				
МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ		3 821 834.29	3 978 831.08	104.1
из них:				
между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ		3 780 086.56	3 940 466.32	104.2
между Россией и странами СНГ		41 747.73	38 364.76	91.9
ВНУТРЕННИЕ ПЕРЕВОЗКИ		893 516.40	971 301.15	108.7
из них:				
местные перевозки		16 395.96	25 710.15	156.8
ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ	чел.	56 950 735	64 121 536	112.6
в том числе:				
МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ		27 731 918	31 383 877	113.2
из них:				
между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ		24 158 626	26 195 511	108.4
между Россией и странами СНГ		3 573 292	5 188 366	145.2
ВНУТРЕННИЕ ПЕРЕВОЗКИ		29 218 817	32 737 659	112.0
из них: местные перевозки		1 576 077	1 603 942	101.8
ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ И ПОЧТЫ	тонн	926 415.55	981 484.66	105.9
в том числе:				
МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ		662 970.51	684 722.90	103.3
из них:				
между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ		645 634.66	668 487.49	103.5
между Россией и странами СНГ		17 335.85	16 235.41	93.7
ВНУТРЕННИЕ ПЕРЕВОЗКИ		263 445.04	296 761.76	112.6
из них:				
местные перевозки		18 686.11	26 465.86	141.6
ПРОЦЕНТ ЗАНЯТОСТИ ПАССАЖИРСКИХ КРЕСЕЛ	%	78.2	77.2	-1.0
в том числе:				
МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ		81.8	81.1	-0.7
из них:				
между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ		82.9	81.7	-1.2
между Россией и странами СНГ		72.3	77.3	+5.0
ВНУТРЕННИЕ ПЕРЕВОЗКИ		73.5	71.9	-1.6
из них:				
местные перевозки		64.2	56.6	-7.6
ПРОЦЕНТ КОММЕРЧЕСКОЙ ЗАГРУЗКИ	%	66.4	64.8	-1.6
в том числе:				
МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ		66.3	64.8	-1.5
из них:				
между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ		66.6	64.7	-1.9
между Россией и странами СНГ		62.5	66.5	+4.0
ВНУТРЕННИЕ ПЕРЕВОЗКИ		66.6	64.9	-1.7
из них: местные перевозки		69.1	64.4	-4.7

Источник: Транспортная Клиринговая Палата



«Сухой Суперджет-100»: ТЕРНИСТЫЙ ПУТЬ К ПАССАЖИРУ



Николай БОЛЬШАКОВ
Фото: Виктор ИВАНОВ

РОССИЙСКИЕ РЕГИОНЫ ДАВНО ЖДУТ НОВЫЙ ОТЕЧЕСТВЕННЫЙ САМОЛЕТ Sukhoi Superjet 100 (SSJ 100). Его первые серийные поставки намечались на конец 2008 года, однако этот срок неоднократно переносился. Наконец первая машина с бортовым номером RA-89001 поступила в «Аэрофлот» 16 июня 2011 года совершила первый коммерческий рейс из Москвы в Санкт-Петербург. Сегодня в «Аэрофлоте» пять SSJ 100, и до конца года он рассчитывает получить еще десять самолетов. А сколько получат другие авиакомпании?

Специалисты утверждают: сделать успешный региональный самолет труднее, чем большой магистральный лайнер. На то есть свои причины. Одна из них чисто экономическая: применение новых материалов, систем и технологий дает на большом самолете более значительный эффект, а удельная стоимость нововведений в пересчете на количество перевозимых пассажиров получается меньше. Тем не менее ОАО «Компания «Сухой» взялась за разработку на основе новейших технологий пассажирского лайнера для ближних и средних авиалиний, получившего впоследствии официальное название Sukhoi Superjet 100 (SSJ 100). Такое решение было принято в 2000 году. В том же году в составе холдинга «Сухой» создали Закрытое акционерное общество «Гражданские самолеты Сухого»

(ЗАО «ГСС»), которому была поручена эта разработка.

«Мы поставили перед собой предельно четкую и вместе с тем очень сложную задачу — создать совершенно новый пассажирский самолет, предназначенный для массового использования на рынке гражданских перевозок. Самолет, который будет удобен в эксплуатации и экономичен; самолет, который сможет занять достойное место на мировой арене; самолет, который станет отличным вложением для авиакомпаний; наконец, самолет, предназначенный для людей, заботящихся о своем комфорте и безопасности», — так заявил тогда генеральный директор ОАО «Компания «Сухой» Михаил Погосян.

Работы по созданию SSJ 100 начались в 2004 году. Самолет и двигатели к нему изначально создавались на высокотехнологичной основе, по-

требовавшей глубокой кооперации с иностранными авиастроителями и строжайшего соблюдения принятых в мировом авиастроении стандартов разработки и сертификации. Исходя из этого, ЗАО «ГСС» заключило долгосрочные контракты о сотрудничестве с американской корпорацией Boeing, французской двигателестроительной фирмой Snecma, итальянской компанией Alenia Aeronautica и другими зарубежными и российскими партнерами.

Boeing взял на себя функции консультанта в области менеджмента проекта, маркетингового планирования, сертификации и поддержки потребителей.

Snecma совместно с российским ОАО «Сатурн» занялась разработкой и производством двигателя SaM-146. Его создание министр промышленности и торговли Российской Федерации



Виктор Христенко назвал «абсолютно знаковым событием». По его словам, это первый в России высокотехнологичный проект такого масштаба и такой глубины кооперации. Он открывает новый этап в развитии нашего двигателестроения и создает новые возможности для выхода прорывного российского продукта на глобальный рынок.

Alenia Aeronautica участвует в сертификации и продвижении SSJ 100 на международный рынок. Привлечение итальянских партнеров, имеющих большой опыт работы в региональном сегменте по программе АТК, позволяет привнести в реализацию проекта совершенно новые возможности. Ведь отечественные самолеты никогда так масштабно не продвигались на западные рынки.

Разработчики SSJ 100 перенесли в его проект технологии и подходы,

которые раньше применялись исключительно на магистральных самолетах. Это принципиальное технологическое новшество стало важным шагом не только в российском, но и в мировом самолетостроении. Оно позволило достигнуть нового для мирового авиастроения баланса между внедрением инноваций и экономическими затратами на них, что обеспечивает получение принципиально нового конкурентоспособного самолета. А конкурентов у него предостаточно. Прежде всего это самолеты Embraer серии E-jet (Бразилия), Bombardier серии CRJ (Канада), ARJ21 (Китай), Mitsubishi Regional Jet (Япония), а также российско-украинские Ан-148 и Ан-158.

Характерно, что разработчики самолета, по словам Погосяна, не пошли по пути применения большого количества новых конструкционных материалов, таких, как композиты, поскольку самолет мог получиться слишком дорогим для регионального сегмента рынка. А что касается традиционных материалов, к примеру, сплавов алюминия и стали, то применяемые в производстве SSJ 100 технологии ни в коей мере не уступают тем, что используются даже при производстве новейшего европейского лайнера A380. Особенно ценно и то, что новые конструкторские решения и новые материалы обеспечивают теоретический ресурс планера в 70 тысяч летных часов, а среднемировой показатель — лишь 30 тысяч.

Семейство самолетов Sukhoi Superjet 100 предусматривает их производство в двух вариантах: на 75 и 95 пассажиров. Каждая версия будет выпускаться в двух типоразмерах — базовая и с увеличенной дальностью полета. Самолет на 75 мест рассчитан на дальность 2900—4550 км. Вариант перевозки 95-ти пассажиров — на дальность 2950—4420 км. Его фюзеляж, по сравнению с первой моделью, удлинен на 3,5 метра, а максимальная взлетная масса увеличена до 45 тонн. Самолет в бизнес-версии может летать на дальность до 8000 км.

В 2009 году было принято решение о начале работ по созданию ближнемагистрального самолета но-

вого поколения (new generation). Им станет 130-местный SSJ-NG.

Производство SSJ 100 было поручено ЗАО «Гражданские самолеты Сухого» при участии «КнААПО» в Комсомольске-на-Амуре. Сборка первой машины началась 17 февраля 2006 года. Однако серийное производство и поставки самолета заказчикам затянулись. Авиастроители объяснили задержку целым рядом объективных причин. Так, в мае 2010 года тогдашний президент ОАК Алексей Федоров сообщил, что перенос сроков поставок связан с тем, что потребовалось гораздо больше времени, чем планировалось, на сертификацию двигателей. Процедура эта, как известно, не простая, а потому с переносом пришлось смириться. Тем более что, по официальным данным, в 2010 году в разной степени готовности в производстве находились 17 серийных самолетов. Причем пять из них — уже в цехе окончательной сборки. Вселяло оптимизм и заявление губернатора Хабаровского края Вячеслава Шпорта, что до конца года первые три серийные машины обязательно поступят авиакомпаниям «Армавиа» (Армения) и «Аэрофлот».

Однако «Армавиа» получила самолет с бортовым номером 95007, которому она присвоила имя первого космонавта планеты «Юрий Гагарин», лишь в апреле следующего, 2011 года. А компания «Аэрофлот», назвавшая своего первенца именем прославленного летчика «Михаил Водопьянов», — лишь в июне.

Правда, еще три SSJ 100 «Аэрофлот» получил в августе и ноябре. Их назвали именами пилотов гражданской авиации «Дмитрий Езерский», «Иван Орловец» и «Харитон Цховребов». А 23 января 2012 года ЗАО «ГСС» и ОАО «Аэрофлот — российские авиалинии» подписали в Комсомольске-на-Амуре акт сдачи-приемки пятого воздушного судна. Лайнер назвали «Дмитрий Бариллов». Кстати, имена легендарных пилотов отечественной авиации будут присвоены первым тридцати самолетам SSJ 100, которые поступят в «Аэрофлот».

Итак, в парке ведущей российской авиакомпании появился еще один



РАЗМЕРЫ	
<i>Superjet 100-75</i>	
Размах крыла (м):	27.80
Длина самолета (м):	26.33
Высота самолета (м):	10.283
<i>Superjet 100-95</i>	
Отличается только длина самолета (м):	29.828
МАССЫ И НАГРУЗКИ	
<i>Superjet 100-75</i>	
Взлетная (т):	38.820
Платная нагрузка (т):	9.130
Посадочная (т):	35
<i>Superjet 100-95</i>	
Взлетная (т):	42.520
Платная нагрузка (т):	12.245
Посадочная (т):	39.4
ЛЕТНЫЕ ДАННЫЕ	
<i>Superjet 100-75</i>	
Потребная длина ВПП (м):	1515
Дальность полета (км):	2900
<i>Superjet 100-95</i>	
Потребная длина ВПП (м):	1803
Дальность полета (км):	2950

самолет. Но вслед за этой новостью стала известна и другая, которую на салоне в Бахрейне озвучил старший вице-президент ЗАО «Гражданские самолеты Сухого» Игорь Сырцов. Он сообщил, что четыре поставленных ранее самолета в 2012 году будут заменены. Дело в том, что «Аэрофлот» заказывал совсем иную компоновку салонов. Есть и другие недоработки.

Разумеется, подлежащие замене машины не стояли без дела. По состоянию на 22 января на них выполнено 1418 коммерческих рейсов общей продолжительностью почти 2400 летных часов. Лайнеры использовались главным образом на внутренних маршрутах, а также на международных линиях Москва-Осло и Москва-Будапешт. Их эксплуатация показала высокую эффективность. Самолет может выполнять в день по 2–3 оборотных рейса. При этом суточный налет составляет 9–11 часов. Наилучшие показатели были достигнуты в мае и сентябре.

— На начальном этапе эксплуатации новых самолетов выявляются не-

предвиденные технические проблемы. Мы ценим, что наши стартовые заказчики относятся с пониманием к работе с новыми лайнерами. Важно также отметить, что уже сейчас SSJ 100 имеет высокие показатели по безопасности полетов и получил высокую оценку пилотов «Аэрофлота», подчеркнул президент ЗАО «Гражданские самолеты Сухого» Владимир Присяжнюк.

Сегодня «Аэрофлот», ЗАО «ГСС», компания по поддержке эксплуатации и обслуживания Superjet International, а также разработчик и поставщик двигателей PowerJet стремятся обеспечить эффективное взаимодействие по технической поддержке эксплуатации самолетов, бесперебойной поставке запасных частей и расходных материалов.

К середине января этого года на самолет SSJ 100 в «Аэрофлоте» подготовлено 20 экипажей, 24 бортипроводника и более 100 авиатехников. Обучение велось в учебном центре в Жуковском, оснащенном самым современным оборудованием, включая комплексный пилотажный тренажер FFS. В ближайшей перспективе эту миссию должен взять на себя Центр подготовки авиационного персонала «Аэрофлота».

Это очень важно еще и потому, что ЗАО «ГСС» в 2012 году планирует поставить российскому национальному перевозчику еще десять самолетов. По словам Игоря Сырцова, также десять самолетов будут поставлены другим авиакомпаниям.

Трудно сказать, насколько эти заказы будут реально выполнены, скорее всего тут, как и раньше, вполне возможны задержки и сбои, но тот же Присяжнюк уверенно заявил, что в 2012 году ГСС поставит авиаперевозчикам 28 самолетов, в 2013-м — 42, а с 2014 года выйдет на 60 бортов ежегодно.

Причем в числе заказчиков новых машин значатся не только российские компании. Такой расклад вполне соответствует стратегии ЗАО «Гражданские самолеты Сухого» по освоению глобального рынка, которая предусматривает пять важных этапов.

На самом первом ставилась задача вовлечь международное сообщество

авиаперевозчиков в процесс создания именно того самолета, который им действительно необходим. Предстояло выяснить, учесть и реализовать как существующие потребности, так и перспективные запросы эксплуатантов. На примере с «Аэрофлотом», как мы убедились, первый блин вышел комом, но это не повод опускать руки.

Второй этап — освоение рынка России и стран СНГ. И здесь очень важны результаты успешной эксплуатации нового лайнера в непростых российских условиях первыми заказчиками. SSJ 100 побывал с демонстрационными полетами в северных и других регионах России, но одно дело — прилететь и улететь и совсем другое — получить там постоянную прописку.

Затем создатели самолета нацеливаются на рынки Европы, Китая, Индии, стран Юго-Восточной Азии и на самый большой и самый сложный рынок гражданских самолетов в мире — США.

Первой ласточкой среди компаний Юго-Восточной Азии стала индонезийская Kartika Airlines, подписавшая соглашение о приобретении пятнадцати SSJ 100 и опционе еще на 15 самолетов.

Выход на китайский рынок гораздо сложнее — там успешно продвигается проект собственного регионального самолета ARJ21. Но поскольку у России и Китая давняя традиция промышленного взаимодействия, шансы для выхода на рынок этой страны отнюдь не исключаются.

Что касается американцев, то потребность их авиарынка в самолетах на 60–120 мест до 2027 года может достигнуть 2410 единиц. Пока там преобладают Embraer и Bombardier, а российский SSJ 100 еще должен на практике доказать свою эффективность. Так что борьба предстоит крайне жесткая.

Итак, путь нового регионального лайнера на российский рынок оказался, к сожалению, слишком тернистым. Будем надеяться, что озабоченность этой проблемой, проявленная в последнее время на всех уровнях, включая Правительство России, поможет изменить ситуацию уже в ближайшее время.]

САМОЛЕТ И ЧЕЛОВЕК



Недавно парк самолетов авиакомпаний «Аэрофлот» стал пополняться новыми самолетами «Сухой Суперджет 100» (SSRJ). Одной из первых машин этого типа присвоено имя «Дмитрий Езерский».

28

февраля нынешнего года исполнилось 95 лет легендарному пилоту гражданской авиации, участнику Великой Отечественной войны, Герою Советского Союза Дмитрию Сергеевичу Езерскому.

Орден Ленина, орден Красного Знамени, два ордена Отечественной войны I степени, два ордена Красной Звезды, 14 медалей, в том числе «За оборону Ленинграда», «За оборону Севастополя», «Партизану Отечественной войны» I степени, югославский орден Партизанской Звезды I степени, золотой Знак Почетного пилота ВВС Югославии – вот далеко не полный перечень наград ветерана, которых он удостоен за свой ратный подвиг.

Перед войной Д.С. Езерский работал в Башкирии, летал на У-2. 14 июня 1941 года его, как и других пилотов санитарной и сельскохозяйственной авиации, перевели под Киев. А утром 22 июня 1941 года Езерский, выполнявший полет у западной границы СССР, видел, как над ним на большой высоте шли на восток армады тяжелых самолетов с крестами на крыльях.

Молодой пилот ГВФ быстро освоил технику пилотирования в боевых условиях. Летал на воздушную разведку, доставлял боеприпасы и медикаменты для оборонявшихся в тяжелых боях бойцов Красной Армии. Потом переучился на самолет Ли-2, был направлен во Внуково, в Московскую авиагруппу особого назначения. Выполнял рейсы в тыл к партизанам. Летать приходилось над занятой врагом территорией, под огнем зениток.

Осенью 1943 года вместе с командиром авиагруппы Г.А. Тараном, впоследствии Героем Советского Союза, он вывез более 250 изголодавшихся и изможденных детишек с оккупированного фашистами Крымского полуострова. Тогда командир корабля Д.С. Езерский был представлен к званию Героя Советского Союза, но получил награду лишь в 1945 году.

Приходилось Езерскому летать и в блокадный Ленинград, и в тыл противника в расположение Народно-освободительной Армии Югославии. Каждый из тех полетов равносильна подвигу.

После Великой Отечественной войны Дмитрий Сергеевич – пилот международных воздушных линий Аэрофлота, несколько лет проработал в отдельном авиаотряде № 235, где выполнял задания по обслуживанию правительственных делегаций. Затем перешел на инспекторскую работу в Управление движением самолетов МГА СССР, преподавал в учебном тренировочном отряде ЦУМВС. Там к боевым наградам прибавился мирный орден «Знак Почета», медали «Ветеран труда» и другие знаки отличия. Всю свою долгую жизнь Дмитрий Сергеевич Езерский служил Родине беззаветно и честно. О таких, как он, сказал поэт: «Из одного металла льют, медаль за бой, медаль за труд!».





Авиашоу в Бахрейне

Геннадий АРАЛОВ
Фото: Федор БОРИСОВ
(Transport-Photo.Com)

Формат выставки был несколько необычен — она представляла собой комплекс из 40 шале, оснащенных по последнему слову техники и с соответствующим уровнем сервиса без традиционных павильонов. На выставке была предусмотрена статическая стоянка для демонстрации летательных аппаратов гражданской, военной и бизнес-авиации. Согласно программе сало-

Королевство Бахрейн — островное государство на одноименном архипелаге в Персидском заливе. Хотя это самое маленькое арабское государство, оно проявляет большой интерес к современной авиатехнике и проводит международные авиационные салоны. Первый авиасалон был организован с 21 по 23 января 2010 года на авиабазе «Сакхир». С 19 по 21 января этого года состоялась вторая международная авиационная выставка Бахрейн Эйр Шоу-2012.

на выполнялись демонстрационные полеты и проводились ежедневные показы.

Присутствовавшие на выставке 20 международных военных делегаций из 15 стран и гражданские делегации из 18 стран мира обеспечили значительный рост посещений по сравнению с 2010 годом. Были зарегистрированы 44 тысячи посетителей (из них 20 тысяч — специалисты) и представлена авиатехника 37 ком-

паний мира из Бахрейна, России, Объединенных Арабских Эмиратов, США, Великобритании, Италии, Франции, Бельгии, Германии и других стран. Выставка проводилась под патронажем короля Бахрейна Хамада ибн Исы аль Халифы при поддержке Министерства гражданской авиации Бахрейна и компании Gulf Air.

Российскую делегацию возглавлял первый заместитель председателя Правительства РФ В. Зубков.



В ее состав входил также генеральный директор «Рособоронэкспорта» А. Исайкин. Присутствие столь высоких чиновников вызвало некоторое удивление, поскольку на ряде других достаточно серьезных выставок статус российской делегации был значительно ниже. Аналитики объясняют это необходимостью налаживания торгово-экономического, военно-технического и инвестиционного сотрудничества России с Бахрейном и другими государствами Ближнего Востока.

Россию представляли несколько организаций: государственная корпорация «Ростехнологии», «Рособоронэкспорт», ОАО «Компания «Сухой», ОАО «Туполев», Национальная Резервная Корпорация (НРК) и входящая в ее состав авиакомпания Red Wings Airlines.

Госкорпорация «Ростехнологии» выступила организатором российской экспозиции. На ней были представлены информация о многофункциональных истребителях Су-35 и МиГ-35, учебно-тренировочном самолете Як-130, самолетах МиГ-29СМТ, МиГ-31Э, Су-30МК2, военно-транспортном самолете Ил-76МФ, боевых вертолетах Ка-52, Ми-35М, транспортных вертолетах Ми-26, Ми-171Ш, а также натурный образец модернизированного истребителя Су-27СМКМ.

На авиабазу «Сакхир» для осмотра выставки прибыли правитель Дубая шейх Мохаммед бен Рашид аль Мактум, представители руководства Саудовской Аравии и Иордании. Король Бахрейна Хамад ибн Иса аль Халифа в сопровождении Виктора Зубкова осмотрел всю российскую экспозицию. Он заинтересовался выступлением пилотажной группы «Русские Витязи» и встретился с ее пилотами.

Группа «Русские Витязи» выполняла показательные полеты на четырех самолетах Су-27. Король Бахрейна поинтересовался: «А могут ли и сорок вместе выступать?». Пилоты заверили его, что такая задача выполнима. Монарх также поинтересовался, способны ли истребители, участвующие в выступлении, со-



вершать боевые вылеты? Командир группы Андрей Алексеев ответил: «Это боевые самолеты и они полностью готовы — подвешиваются ракеты, прицел есть, можно выполнять боевой полет». Выступление группы стало первым после многолетнего перерыва в зарубежных визитах. В последние годы «Русские Витязи» и «Стрижи» выступали с программами лишь в рамках МАКСа и во время военных парадов в небе над Красной площадью.

В ходе осмотра Виктор Зубков и король Бахрейна Хамад ибн Иса аль Халифа поднялись на борт самолета «Сухой Суперджет-100», принадлежащего авиакомпании «Армавиа». Король вначале зашел в салон бизнес-класса, присел в одно из пассажирских кресел и заметил, что оно довольно удобное. После этого Виктор Зубков пригласил монарха заглянуть в кабину пилотов. Король был там пятнадцать минут. Такой интерес коронованной особы не удивителен — ведь он по образованию военный летчик. Старший вице-президент ЗАО «Гражданские самолеты Сухого» Игорь Сырцов рассказал об особенностях этого лайнера и сообщил, что он назван «Юрий Гагарин» в честь первого космонавта планеты. Он также пояснил, что представленный на

салоне авиалайнер удобен для использования на внутренних авиалиниях региона, где не нужны очень большие самолеты. Сырцов также добавил, что уже в этом году будут заключены контракты с ближневосточными заказчиками на поставку «суперджетов». Этот самолет будет экспортироваться также в Индонезию, Лаос и Мексику. К настоящему моменту на него получено в общей сложности 168 твердых заказов, включая примерно 100 от зарубежных компаний. Это свидетельствует о том, что самолет востребован как на российском, так и на международном рынках гражданских самолетов.

После окончания осмотра выставки монархом начались полеты пилотажных групп. Гвоздем летной программы стало 20-минутное выступление «Русских Витязей» в составе четырех современных истребителей. Большой интерес участников и посетителей выставки вызвал новейший фронтовой истребитель МиГ-35. Летчики ВВС Бахрейна познакомились с ним еще раньше, когда МиГ-35 дважды приземлялся в королевстве для дозаправки по пути на авиашоу в Индию.

Российская авиакомпания Red Wings, входящая в Национальную Резервную Корпорацию и являю-



щаяся одним из стартовых заказчиков нового среднемагистрального самолета Ту-204СМ, представила на статической стоянке самолет Ту-204-100В. На этом самолете в Бахрейн прибыла представительная делегация — руководители компании Red Wings, финансово-лизинговых институтов (ОАО «ИФК») и представители ОАО «Туполев». Демонстрация российского самолета вызвала интерес у посетителей авиасалона. В шале Red Wings начальником Центра маркетинга Андреем Туполевым, внуком выдающегося советского авиаконструктора Андрея Николаевича Туполева, была проведена презентация самолета Ту-204СМ, который в настоящее время проходит сертификационные испытания. По словам председателя совета директоров Национальной Резервной Корпорации Александра Лебедева, Red Wings намерена первоначально заказать от десяти до пятнадцати самолетов Ту-204СМ.

Подводя итоги, заместитель председателя организационного комитета выставки и заместитель руководителя гражданской авиации Бахрейна Абдурахман аль Гауд отметил: «Бахрейн провел потрясающее авиашоу, отойдя от традиционного формата выставки и представив уникальную индивидуальную концепцию ее участникам». Директор выста-



вок и мероприятий Farnborough International Limited Аманда Стайнер сказала: «Специально оборудованное место на авиабазе «Сакхир» предоставляет все условия для делегаций и гостей авиашоу. И мы будем продолжать отработку концепции этого мероприятия».

Вдохновленные успехом первых двух выставок гражданская авиация Бахрейна (САО) и Farnborough International Limited объявили о проведении 3-й авиационной выставки Бахрейна на авиабазе «Сакхир» 16–18 января 2014 года. Авиационные руководители многих стран

поддержали эту идею и уже готовятся принять участие в ее реализации.

Ближний Восток сегодня все больше напоминает поле коммерческой битвы за многомиллиардные заказы на авиатехнику. Совсем недавно, в ноябре 2011 года, в Дубае прошел 12-й авиакосмический салон Dubai Airshow, на котором ведущие авиастроительные компании мира Airbus и Boeing заключили контракты на сумму по 20 млрд долларов каждая. Прежде всего это объясняется тем, что на Ближнем Востоке за последнее десятилетие отмечается беспрецедентный рост коммерческого и частного секторов авиации. Это единственный регион в мире, где международные перевозки в кризисном 2009 году выросли на 11,2%. Причем эксперты прогнозируют рост авиарынка теми же темпами до 2020 года.

Географическое положение региона позволяет ближневосточным перевозчикам играть важную роль на маршрутах, соединяющих Дальний Восток с Европой и Африкой, а также со странами СНГ и Африкой. Примечательно, что правительства стран региона поддерживают более открытый доступ к авиации и инвестируют развитие авиационной инфраструктуры. В течение следующих трех десятилетий только в проекты строительства аэропортов намечено вложить 48 млрд долларов США.]



17-20 Апреля / April 2012

Россия, Москва,

ЦВК «ЭКСПОЦЕНТР»

Expocentre Fairgrounds, Moscow, Russia



Москва - 2012

Проводится в рамках недели «Россия Инновационная»



INTERNATIONAL FORUM
AND EXHIBITION
МЕЖДУНАРОДНЫЙ
ФОРУМ И ВЫСТАВКА
13th ВЫСОКИЕ
ТЕХНОЛОГИИ
HIGH
TECHNOLOGY OF XXI
ВЕКА

Приглашаем
к участию
Welcome to

www.vt21.ru

Устроитель: ООО «ЭКСПО-ЭКОС»

Информация по телефонам: (495) 332-36-01, 332-35-95



ТРАНЗИТОМ ЧЕРЕЗ РОССИЮ

Владимир ШИТОВ

Мировой экономический кризис, разразившийся в конце 2008 года, на деле оказался не столь разрушительным, как это предрекали ведущие эксперты и аналитики. Тем не менее, по их сегодняшним прогнозам, ситуация в мировой экономике опять далека от состояния благополучия и есть немало негативных факторов, свидетельствующих о новом приближающемся экономическом спаде. Один из них — сокращение объемов авиаперевозок грузов, поскольку всегда перед ослаблением экономической активности происходит и переход к более дешевым видам транспорта. В России, однако, грузовые авиаперевозки, в том числе и транзитные, пока что растут. Рассказывает исполнительный директор авиакомпании «ЭйрБриджКарго» Татьяна Арсланова.

Генеральный директор Международной ассоциации воздушного транспорта (IATA) Тони Тайлер, оценивая состояние дел на мировом рынке грузовой авиации отметил, что совокупный грузопоток на нем в конце прошлого года оказался почти на пять процентов ниже, чем за тот же период позапрошлого года. Это соответствует более чем однопроцентному сокращению мировой

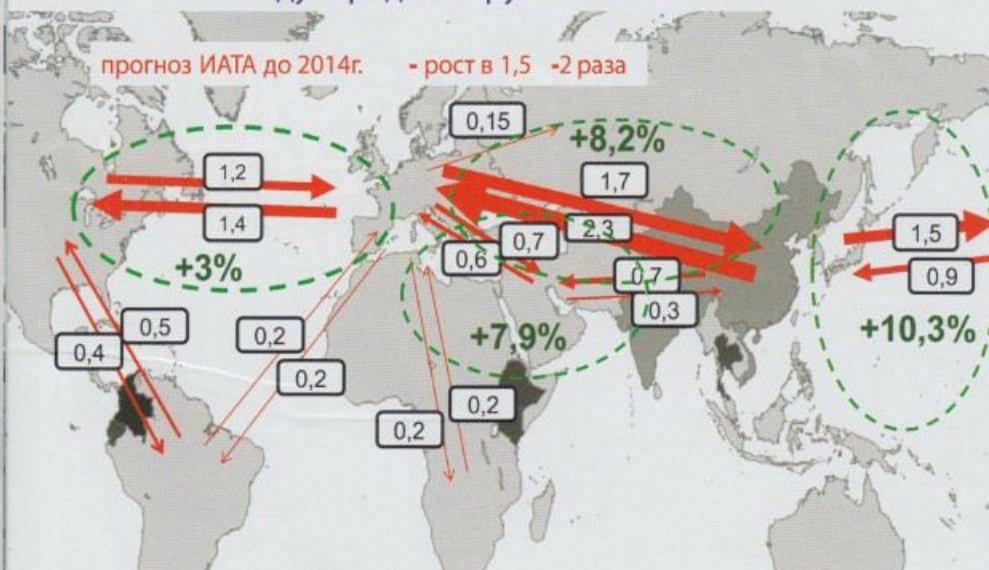
торговли. Согласно статистике IATA по воздуху перемещаются отнюдь не самые тяжелые, но чувствительные ко времени доставки, а потому и более дорогие товары — электроника, предметы модной индустрии, медикаменты, свежая рыба, цветы и т.д. По стоимости они составляют порядка 20% от общего объема мировой торговли, и когда уверенность предпринимателей в перспективах развития бизнеса снижается, грузо-

вые авиаперевозки страдают в числе первых. На России же это пока не отражается, по мнению экспертов, потому, что российские авиакомпании активно и не без успеха используют возможности транзита грузопотоков через огромную территорию своей страны, перехватывая их в Европе на пути в Азию.

Уместно вспомнить, что в конце прошлого — начале нынешнего веков авиаперевозки в России, в том числе и грузовые, сильно «провалились», отечественная гражданская авиация лишь недавно стала выбираться из образовавшейся тогда «ямы». Статистические данные работы отрасли за прошлый год это подтверждают. Наибольший рост грузоперевозок наблюдался на внутренних авиалиниях. Так, в конце прошлого года грузооборот на них достиг 65,7%, что составило 17 млн тонно-километров (т/км) против 10 млн т/км в 2010 году. Международные перевозки грузов российских авиакомпаний, хотя и не росли столь быстро, выглядят на два порядка внушительнее — около 2,88 млрд т/км в конце 2011 года.

В целом рост грузопотока в прошлом году в России был выше общемировых показателей (28 и 25% соответственно). При этом грузовые авиаперевозки вносили еще и существенный вклад в реализацию транзитного потенциала нашей страны. Ведь основное преимущество до-

Рынок грузовых авиаперевозок / структура международных грузопотоков



Основной долгосрочный драйвер роста — Азиатско-Тихоокеанский регион (АТР). Россия находится на пути динамично развивающегося авиационного грузового потока между Азией и Европой, Азией и Северной Америкой



ставки грузов по воздуху – скорость, которая чрезвычайно зависима от наземной составляющей перевозки – обработки и оформления грузов.

– *Каковы же перспективы развития транзитного потенциала России?*

– Сложившиеся авиационные маршруты движения грузов показывают, что спрос на транзитные перевозки зачастую обходит территорию России. Сегодня основной объем грузоперевозок российские авиакомпании выполняют за рубежом, обслуживая транзитные мосты между Европой и Китаем и другими странами Юго-Восточной Азии. На этих маршрутах россияне закрепились прочно, сумели завоевать авторитет, зарабатывают неплохие деньги и, по прогнозам ИАТА, до 2020 года на этих рынках прогнозируется увеличение объемов грузовых авиаперевозок в среднем на 4,5% в год. На долю российских авиакомпаний приходится всего около 2% мирового грузопотока. Если же говорить о доле, которую Россия занимает в транзитном потенциале грузоперевозок, то на маршрутах между Азией и Европой она составляет порядка 7%, а вот на рынке между Азией и Америкой практически равна нулю. В том числе и потому, что не используются кроссполярные маршруты. При существующем и достаточно высоком спросе на транзитные грузоперевозки мы пока еще не можем предоставить зарубежным клиентам конкурентоспособного, удобного и быстрого обслуживания при перемещении грузов через территорию Российской Федерации. Прежде всего из-за неразвитости наземной инфраструктуры аэропортов, ряда нерешенных вопросов нормативно-правового обеспечения грузоперевозок.

Привлекательность наших аэропортов в качестве грузовых и логистических центров пока невелика, а ведь грузовые авиакомпании ориентируются, прежде всего, на транзитные аэропорты, в которых и качество обслуживания, и его стоимость их устраивает. Предложить ни того, ни другого мы сегодня не можем.



Помимо того, что необходимо развивать аэропортовую инфраструктуру и строить современные грузовые терминалы, которые отвечали бы всем существующим международным требованиям, необходимо развивать и сеть аэропортов-хабов. В первую очередь в таких крупных городах, как Хабаровск, Красноярск, Новосибирск, Владивосток, которые способны «перетянуть» на себя транзитные потоки, разгрузить аэропорты московского авиационного узла. Сегодня около 80% грузов сначала доставляются в Москву и только потом отправляются в регионы.

В качестве положительного примера, к которому нужно стремиться, назову аэропорт Дубаи, увеличивший за четыре года свой грузооборот практически вдвое благодаря целенаправленной политике властей эмирата, поддержке бизнеса и значительным инвестициям в развитие аэропортовой инфраструктуры. Там созданы свободные экономические зоны, внедрены передовые технологии, создана интермодальная логистика с использованием различных видов транспорта. Изучение и заимствование подобного опыта позволило бы поднять планку обслуж-

живания грузовых авиаперевозок в российских аэропортах, сделать их более конкурентоспособными. Хотя, безусловно, инвестиции на подобные преобразования потребуются немалые – порядка 4 млрд долларов.

Экспортно-импортный потенциал России сегодня все теснее увязывается с развитием всей экономики страны, расширением торговых отношений со странами Европы, Азии, Америки. Полноправное вступление России в ВТО подразумевает серьезные изменения во внешнеэкономической деятельности нашей страны, диверсификацию структуры экспорта в сторону более высокотехнологичной продукции и т.д. Это вызовет рост объемов международных грузовых авиаперевозок. По оценкам экспертов, в ближайшее десятилетие вполне реально их утроение, что связано не только с развитием международной торговли, но и с изменением самой технологии доставки грузов. И если сегодня на рынке Азия – Европа доля российских авиаперевозчиков по транзиту составляет менее 10%, то уже в самые ближайшие годы «контролируемый» ими грузопоток может достичь 20% и составить 2 млн тонн в год. Все,



Основные внутрироссийские направления авиационных грузопотоков

% оформляемого импортного авиагрузопотока в зависимости от географии декларанта (по адресу регистрации)



- 79,3% груза перевозится в багажниках пассажирских ВС и в основном на дальние - магистральные маршрутах (в крупные региональные центры Сибири и Дальнего Востока)
- 10% в рамках «северного завоза» (ИЛ-76)
- 6,8% самолетами «малой размерности» (центрально – европейская часть, труднодоступные регионы)

Децентрализация таможни РФ дает возможность для перераспределения импорта из Москвы

Следующий шаг – развитие внутренних региональных грузовых перевозок, фидерной доставки на самолетах «малой размерности»



что необходимо для этого сделать, – сформировать конкурентоспособные предложения от отечественных авиакомпаний и аэропортов.

Для «домашнего» же (внутрироссийского рынка) пока характерен дисбаланс грузопотоков. Это создает для большинства грузовых авиакомпаний (включая «ЭйрБриджКарго») проблемы при открытии новых рейсов. Яркий тому пример – аэропорт Норильска, где на 15 тонн «прилетающего» груза приходится полтонны «улетающего» – исключительно односторонний грузопоток.

Перспективно и развитие мультимодальных транзитных «точек», в которых можно было бы сочетать воздушный и железнодорожный транспорт, а в некоторых местах еще речной и морской. Такая сетевая доставка груза (порт-станция-аэропорт) позволит нашим авиаперевозчикам значительно снизить расходы на логистику и обеспечить приемлемые сроки доставки грузов.

Подобные схемы уже применяются в крупнейших международных аэропортах – в Дубаи, Сингапуре, Гонконге.

Первые шаги в этом направлении сегодня делает и аэропорт Новосибирска – Толмачево, к которому протягивается железнодорожная ветка. В случае успешной реализации таких проектов, скажем, в Красноярске, Сочи, Санкт-Петербурге и т.д., можно будет говорить о потенциальном увеличении экспортно-импортных объемов авиационных грузовых перевозок с 0,3 млн тонн до 1 млн тонн в год и внутреннего грузопотока с 0,25 млн тонн до 1 млн тонн в год.

Безусловно, это не все проблемы, которые необходимо решить для эффективного развития транзитного потенциала России, но, думается, одни из наиболее важных. Нужно четко понимать, что «окно» транзитных возможностей России может скоро «закраться». Конкуренция на этом рынке велика, и побежда-

ет в этой борьбе тот, кто не жалует средств на развитие транзитной инфраструктуры.

По прогнозам Минэкономразвития, российская экономика к 2020 году выйдет на пятое место в мире. Для того чтобы к тому времени отечественная транспортная система могла в полной мере играть роль «кровеносной», российская грузовая гражданская авиация должна, в свою очередь, выйти на третье-четвертое место по объемам перевозок.

– **Что для того требуется?**

– Если говорить о роли государства, то это введение беспошлинного ввоза самолетов иностранного производства, отмена НДС на самолеты и запчасти западного производства, финансирование строительства объектов аэродромной инфраструктуры основных хабов (ВПП, аэронавигационное оборудование, дороги, коммуникации и т.д.). Государство должно позаботиться и о создании привлекательной и безопасной схемы для



инвестиций бизнес-сообщества в хабы (строительство логистических центров, ТЗК, центров технического обслуживания). В его компетенции – создание особых экономических зон в хабах, упрощение таможенных процедур, снижение налогового бремени для транзитных и трансферных перевозок, подготовка высококвалифицированного авиационного и управленческого персонала.

Если говорить о роли авиаперевозчиков, то их задача – оснащение своих парков современными эффективными самолетами, создание безопасных и экологических технологий доставки груза, развитие инфраструктуры технического обслуживания авиационной техники, соответствие современным сертификационным требованиям заказчиков и международных организаций.

Роль аэропортов (с объемом инвестиций около 4 млрд долларов) – в развитии аэродромной инфраструктуры, строительстве современных терминалов по обработке груза, в содействии установлению конкурентных цен на топливо, наконец, в развитии услуг по обслуживанию грузов и внедрении технологии e-freight. Но ни одно из этих направлений не может быть реализовано без совместных усилий всех участников данного процесса.

– Вы упомянули электронную технологию e-freight. Реально ли ее внедрение на всем авиагрузовом российском рынке и как это могло бы помочь в конкурентной борьбе отечественных авиаперевозчиков с зарубежными?

– Технология e-freight – это электронное оформление документов на грузы, декларирование грузов, взаимодействие с таможенными органами в электронном формате и протоколе. Авиакомпании и аэропорты, которые на этот проект уже сориентировались и внедрились в него, получили несомненные конкурентные преимущества.

Сегодня e-freight для мировой авиаиндустрии уже не вопрос новых технологий, а сегодняшний день и реальность. По этой технологии работают 42 авиакомпании, 383 аэро-



Авиакомпания России	2010	2020/ потенциал
Транзитный грузопоток	7,5% (0,3 млн тонн) на направлении Азия – Европа, 0% на направлении Азия – Сев. Америка	20–25% на направлении Азия – Европа (1,3–1,6 млн тонн) 5% на направлении Азия – Сев. Америка (0,2 млн тонн)
Экспорт/импорт	0,3 млн тонн	1 млн тонн
Внутренний грузопоток	0,25 млн тонн	1 млн тонн
Без почты		

порта в 43 странах мира. Россия находится еще на стадии тестирования данной технологии, однако осваивать ее надо сегодня, потому что уже в 2015 году все крупные мировые грузовые авиакомпании должны перейти на этот стандарт.

Реально ли внедрение e-freight на российском авиагрузовом рынке? Да, безусловно, хотя для того и потребуются определенные усилия. Ведь это не столько вопрос оснащения авиаперевозчиков и аэропортов современными IT-технологиями, сколько

проблема изменения нормативно-правовой базы, привычных схем взаимодействия участников грузового авиарынка. В «ЭйрБриджКарго» мы применяем технологию e-freight для транзитного груза в Европу и США, поэтому не видим проблем по ее дальнейшему внедрению, доказывая это на практике каждый день. Сегодня e-freight – не конкурентное преимущество того или иного «игрока» авиарынка, а напротив, главное условие, чтобы быть на нем таким «игроком».



Преимущества реализации хабовой интермодальной модели – снижение расходов на логистику грузов, сокращение сроков доставки по сравнению с доставкой одним видом транспорта (море, ж/д, авто), повышение конкурентоспособности российских грузовых операторов на мировом логистическом рынке

За счет чего возможно развитие транзита? Развитие интермодальных партнерств

Морские, авиа- и железнодорожные перевозки не являются конкурентами, находясь в разных нишах единой логистической цепи

Сетевая доставка грузов «Порт – Станция – Аэропорт»

— море
— Ж/д
— авиа



Основные показатели работы российских авиаперевозчиков за январь-декабрь 2011 г.

Пассажирооборот (тыс. пасс. км) (внутренние перевозки)

№	Авиапредприятие	Пассажирооборот
1	Аэрофлот – российские авиалинии	13 375 006.4
2	ТРАНСАЭРО	7 268 532.9
3	ЮТэйр	7 211 969.2
4	Сибирь	6 830 468.0
5	Владивосток Авиа	3 845 740.8
6	Глобус	3 042 811.0
7	Якутия	2 719 187.8
8	Россия	2 517 531.1
9	Уральские Авиалинии	2 472 865.9
10	Нордавиа – региональные авиалинии	1 918 925.1
11	Авианова	1 382 931.5
12	ВИМ-АВИА	1 368 689.6
13	Таймыр	***
14	Авиационные линии Кубани	955 839.0
15	ЮТэйр-Экспресс	867 361.8
16	Авиационная транспортная компания «ЯМАЛ»	779 576.8
17	ДОНАВИА	683 708.2
18	Оренбургские авиалинии	659 486.5
19	Небесный Экспресс	648 032.1
20	Газпром авиа	621 142.0
21	АЛРОСА	594 482.0
22	КАВМИНВОДЫАВИА	535 670.6
23	РусЛайн	***
24	Авиалинии Дагестана	472 136.0
25	Башкортостан	***
26	Саратовские авиалинии	278 828.0
27	БАРС АЭРО	264 366.0
28	Татарстан	261 836.3
29	ИрАэро	***
30	Сахалинские авиатрассы	205 493.9
31	Ижавиа	***
32	Тулпар Эйр	***
33	КАТЭКАВИА	***
34	Полет	157 735.0
35	Грозный Авиа	***

Пассажирооборот (тыс. пасс. км) (международные перевозки)

№	Авиапредприятие	Пассажирооборот
1	Аэрофлот – российские авиалинии	28 645 858.4
2	ТРАНСАЭРО	25 911 393.7
3	Северный Ветер	***
4	Оренбургские авиалинии	6 840 798.4
5	Россия	4 673 413.9
6	Уральские Авиалинии	4 359 942.1
7	ЮТэйр	3 907 371.6
8	Сибирь	3 712 323.0
9	ВИМ-АВИА	2 592 558.2
10	Ред Вингс	2 071 553.7
11	АЙ ФЛАЙ	***
12	Таймыр	***
13	Татарстан	923 830.1
14	Когалымавиа	804 079.7
15	Небесный Экспресс	774 122.1
16	Владивосток Авиа	689 103.7
17	Якутия	655 646.4
18	Московия	650 689.1
19	ДОНАВИА	587 318.8
20	Авиационные линии Кубани	413 901.9
21	Башкортостан	***
22	Глобус	384 182.0
23	Нордавиа – региональные авиалинии	321 243.2
24	КАВМИНВОДЫАВИА	207 226.1
25	Авиационная транспортная компания «ЯМАЛ»	206 966.5
26	Саратовские авиалинии	184 344.0
27	Авиалинии Дагестана	111 258.7
28	РусЛайн	***
29	Сахалинские авиатрассы	90 165.3
30	Газпром авиа	76 370.1
31	Москва	53 691.6
32	Тулпар Эйр	***
33	Полет	35 488.9
34	Авианова	23 955.8
35	Грозный Авиа	***

Пассажирооборот (тыс. пасс. км) (международные и внутренние перевозки)

№	Авиапредприятие	Пассажирооборот
1	Аэрофлот – российские авиалинии	42 020 864.8
2	ТРАНСАЭРО	33 179 926.6
3	ЮТэйр	11 119 340.8
4	Сибирь	10 542 791.0
5	Оренбургские авиалинии	7 500 284.9
6	Северный Ветер	***
7	Россия	7 190 945.0
8	Уральские Авиалинии	6 832 808.0
9	Владивосток Авиа	4 534 844.4
10	ВИМ-АВИА	3 961 247.8
11	Глобус	3 426 993.0
12	Якутия	3 374 834.2
13	Нордавиа – региональные авиалинии	2 240 168.3
14	Таймыр	***
15	Ред Вингс	2 162 486.3
16	АЙ ФЛАЙ	***
17	Небесный Экспресс	1 422 154.2
18	Авианова	1 406 887.3

№	Авиапредприятие	Пассажирооборот
19	Авиационные линии Кубани	1 369 740.9
20	ДОНАВИА	1 271 027.0
21	Татарстан	1 185 666.4
22	Авиационная транспортная компания «ЯМАЛ»	986 543.3
23	Когалымавиа	946 571.0
24	Башкортостан	***
25	ЮТэйр-Экспресс	867 582.3
26	КАВМИНВОДЫАВИА	742 896.7
27	Газпром авиа	697 512.1
28	Московия	650 929.1
29	АЛРОСА	598 117.3
30	Авиалинии Дагестана	583 394.7
31	РусЛайн	***
32	Саратовские авиалинии	463 172.0
33	Сахалинские авиатрассы	295 659.2
34	БАРС АЭРО	277 596.6
35	ИрАэро	***

***не получено от авиакомпании подтверждения на публикацию

ОСНОВНЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ РАБОТЫ РОССИЙСКИХ АВИАПЕРЕВОЗЧИКОВ ЗА ЯНВАРЬ-ДЕКАБРЬ 2011 Г.

ПЕРЕВЕЗЕНО ПАССАЖИРОВ (ВНУТРЕННИЕ ПЕРЕВОЗКИ)

№	Авиапредприятие	Пассажиры (чел.)
1	Аэрофлот – российские авиалинии	5 494 714
2	ЮТэйр	4 361 613
3	Сибирь	3 548 259
4	ТРАНСАЭРО	1 780 331
5	Россия	1 746 734
6	Нордавиа – региональные авиалинии	1 332 128
7	Глобус	1 304 240
8	Авианова	1 029 232
9	Уральские Авиалинии	1 012 362
10	Владивосток Авиа	881 482
11	Якутия	763 281
12	ЮТэйр-Экспресс	691 772
13	Авиационные линии Кубани	660 983
14	ВИМ-АВИА	658 814
15	Небесный Экспресс	633 864
16	ДОНАВИА	535 397
17	Авиационная транспортная компания «ЯМАЛ»	470 782
18	Таймыр	***
19	Оренбургские авиалинии	398 107
20	Газпром авиа	344 502
21	РусЛайн	***
22	КАВМИНВОДЫАВИА	305 184
23	Авиалинии Дагестана	280 898
24	Башкортостан	***
25	Татарстан	265 434
26	Саратовские авиалинии	264 828
27	АЛРОСА	256 757
28	Полет	250 309
29	БАРС АЭРО	248 552
30	Сахалинские авиатрассы	246 365
31	ИрАэро	***
32	Ижавиа	***
33	Тулпар Эйр	***
34	КАТЭКАВИА	***
35	Ангара	***

ПЕРЕВЕЗЕНО ПАССАЖИРОВ (МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ)

№	Авиапредприятие	Пассажиры (чел.)
1	Аэрофлот – российские авиалинии	8 679 063
2	ТРАНСАЭРО	6 673 040
3	Оренбургские авиалинии	2 109 095
4	Россия	1 790 725
5	Северный Ветер	***
6	Сибирь	1 580 060
7	Уральские Авиалинии	1 501 009
8	ЮТэйр	1 440 710
9	ВИМ-АВИА	953 717
10	Ред Вингс	756 025
11	АЙ ФЛАЙ	***
12	Владивосток Авиа	332 451
13	ДОНАВИА	328 653
14	Татарстан	327 427
15	Таймыр	***
16	Небесный Экспресс	308 533
17	Когалымавиа	292 772
18	Якутия	255 718
19	Московия	247 638
20	Авиационные линии Кубани	239 381
21	Глобус	167 895
22	Башкортостан	***
23	Нордавиа – региональные авиалинии	136 216
24	Саратовские авиалинии	111 823
25	КАВМИНВОДЫАВИА	110 632
26	Авиационная транспортная компания «ЯМАЛ»	94 529
27	РусЛайн	***
28	Авиалинии Дагестана	57 022
29	Сахалинские авиатрассы	52 077
30	Газпром авиа	29 439
31	Москва	21 361
32	Полет	19 821
33	Авианова	19 714
34	Тулпар Эйр	***
35	Грозный Авиа	***

ПЕРЕВЕЗЕНО ПАССАЖИРОВ (МЕЖДУНАРОДНЫЕ И ВНУТРЕННИЕ ПЕРЕВОЗКИ)

№	Авиапредприятие	Пассажиры (чел.)
1	Аэрофлот – российские авиалинии	14 173 777
2	ТРАНСАЭРО	8 453 371
3	ЮТэйр	5 802 323
4	Сибирь	5 128 319
5	Россия	3 537 459
6	Уральские Авиалинии	2 513 371
7	Оренбургские авиалинии	2 507 202
8	Северный Ветер	***
9	ВИМ-АВИА	1 612 531
10	Глобус	1 472 135
11	Нордавиа – региональные авиалинии	1 468 344
12	Владивосток Авиа	1 213 933
13	Авианова	1 048 946
14	Якутия	1 018 999
15	Небесный Экспресс	942 397
16	Авиационные линии Кубани	900 364
17	ДОНАВИА	864 050
18	Ред Вингс	781 357

№	Авиапредприятие	Пассажиры (чел.)
19	Таймыр	***
20	ЮТэйр-Экспресс	691 894
21	Татарстан	592 861
22	Авиационная транспортная компания «ЯМАЛ»	565 311
23	Башкортостан	***
24	КАВМИНВОДЫАВИА	415 816
25	АЙ ФЛАЙ	***
26	РусЛайн	***
27	Саратовские авиалинии	376 651
28	Газпром авиа	373 941
29	Когалымавиа	348 285
30	Авиалинии Дагестана	337 920
31	Сахалинские авиатрассы	298 442
32	Полет	270 130
33	АЛРОСА	257 793
34	БАРС АЭРО	254 785
35	Московия	247 844

Источник: Транспортная Клиринговая Палата



AIRBUS

НА АВИАРЫНКЕ РОССИИ



Алексей ТАРАСОВ

Двадцать лет назад на воздушных трассах России появился первый самолет зарубежного производства. Им стал АЭРОБУС А 310 европейской компании AIRBUS. С тех пор воздушные суда этого авиастроителя заняли прочную нишу на российском рынке авиаперевозок.

Сотрудничество Airbus с российской авиационной отраслью началось в 1991 году. Именно тогда двухдвигательный широкофюзеляжный самолет А 310 стал первым западным лайнером, получившим российский сертификат типа. Одновременно с этим Airbus приступил к реализации первых совместных исследовательских программ с ведущими российскими научно-исследовательскими институтами.

В 1995 году Airbus открыла представительство в Москве, которое занялось решением широкого спектра вопросов: от маркетинга и координации работы со СМИ до разработки и поддержки направлений существующей и будущей кооперации с российской авиапромышленностью. В 2003 году в Москве был открыт ин-

женерный центр Airbus ECAR, который стал первым конструкторским бюро, созданным Airbus в Европе за пределами своих стран-партнеров.

За истекшие с начала сотрудничества 20 лет Airbus также значительно нарастила свое присутствие в парке российских авиакомпаний. На сегодняшний день авиакомпании России эксплуатируют свыше 170 самолетов Airbus, а в ближайшие годы к ним прибавятся еще более 80 лайнеров.

ПРОМЫШЛЕННАЯ КООПЕРАЦИЯ

Компания Airbus развивает промышленное сотрудничество с Россией по четырем направлениям: исследование и технологии, проектирование, закупка материалов, производство компонентов. Такая всеобъемлющая и уникальная программа позволяет России участвовать в каче-

стве полноправного партнера во всех основных этапах создания самолетов Airbus. Это, в свою очередь, способствует интеграции российской и европейской авиапромышленностей и освоению европейских стандартов качества.

На протяжении многих лет российские ученые вносят существенный вклад в разработку и дальнейшие улучшения самолетов Airbus. Уже завершено свыше 120 проектов по программам Airbus, в которых участвовали около 1000 российских ученых и инженеров. Основными партнерами Airbus здесь являются ведущие российские научно-исследовательские организации: Российская Академия наук, ЦАГИ, ЦИАМ, ВИАМ, НИАТ, МАИ, Государственный политехнический университет (Санкт-Петербург). В настоящее время



осуществляются совместные проекты по следующим направлениям: аэродинамика, новые материалы, производственные процессы, перспективные конструктивно-силовые схемы планера, нетрадиционные схемы самолетов и математическое моделирование.

Российские ученые и инженеры причастны к созданию самого большого в мире пассажирского самолета А 380. Они провели очень важные аэродинамические исследования и расчеты по весовой оптимизации конструкции фюзеляжа. Разработка лайнера нового поколения А 350 ХВВ также осуществляется при участии российских специалистов, которые проводят для этого проекта важные исследования в области перспективных материалов и технологий.

Компания Airbus также активно содействовала участию российских научных организаций в крупных исследовательских проектах, осуществляемых ЕС. Благодаря этому российские НИИ (ЦАГИ, ВИАМ, НИАТ, ЦИАМ) являются теперь полноправными партнерами в проектах международной значимости (NACRE, AEROMAG, ALCAS, MAAXIMUS). Эти исследования проводятся по таким темам, как перспективные слоистые материалы и модифицированные наночастицами композиты, перспективные компоновки, методы моделирования аэродинамических процессов и вопросы интеграции двигательных установок.

В инженерном центре Airbus ECAR работают около 200 российских инженеров, которые полностью интегрированы в конструкторское бюро Airbus и проходят регулярные стажировки на заводах в Тулузе и Гамбурге. Российские специалисты выполнили значительный объем работ по проектированию силовой конструкции и систем самолетов Airbus, расчетам на статическую и усталостную прочность, сопровождению серийного производства. Центр завершил более 30 крупномасштабных проектов по программам А 320, А 330/А 340, А 380. В частности, российские инженеры выполнили очень важный проект по весовой

оптимизации силовой конструкции фюзеляжа самолета А 380.

Еще одним знаковым событием стало участие ECAR в программе создания нового грузового самолета А 330-200F. Специалисты центра выполнили более половины всех инженерных работ по этой программе, в частности, конструирование и расчет на прочность фюзеляжа, грузового пола основной палубы, размещение систем. Реальный вес силовой конструкции оказался примерно на тонну ниже, чем это планировалось в начале проекта.

Сегодня инженеры центра выполняют значительный объем работ по программам А 320 и А 320neo, а также А 350 ХВВ. Так, ECAR участвует в конструкторских работах по законцовкам Sharklets. В рамках этих проектов ECAR выполняет конструирование, прочностные и усталостные расчеты зоны центроплана – одной из наиболее сложных с инженерной точки зрения зон фюзеляжа.

Российские инженеры выполняют также проектно-конструкторские работы по продольным и орбитальным стыкам панелей фюзеляжа А 350 ХВВ, грузовому полу, установке систем и интерьера кабины, включая расчеты на прочность и выпуск сертификационных отчетов по прочности. При этом российские инженеры используют совершенно новые методы и инструменты, что обусловлено широким использованием в конструкции А 350 ХВВ композиционных материалов.

ECAR также активно сотрудничает с российскими инженерными центрами и конструкторскими бюро, привлекая для выполнения инженерных работ по программам Airbus.

Airbus – единственная западная самолетостроительная компания, которая получает из России компоненты для своих самолетов А 320, А 380, А 330/А 340, А 350 ХВВ. Так, в 2004 и 2005 годах Airbus разместила на российских заводах крупные пакеты производственных заказов в рамках долгосрочных контрактов по программе А 320. Основными партнерами в этой программе стали

корпорация «Иркут», которая получила большинство заказов и осуществляет производство ниш передней стойки шасси, килевых балок и направляющих закрылков. Воронежское авиастроительное объединение (ВАСО) производит компоненты пилонов двигателей для самолетов этого семейства. В настоящий момент каждый третий самолет модели А 320 имеет детали, сделанные на российских заводах.

Кроме того, ВСМПО-Ависма поставляет титановые штамповки для основных опор шасси А 350 ХВВ и А 380, а компании Hamilton Standard Наука и Гидромаш производят для А 380 теплообменники-конденсаторы систем подготовки воздуха и блоки клапанов систем управления полетом.

Сотрудничество в этой области началось еще в 90-х годах, когда были подписаны первые соглашения на поставку необработанных материалов. Однако за последние годы номенклатура поставляемых российских материалов значительно изменилась и стала включать в себя продукты более высокой добавочной стоимости.

В 2009 году Airbus/EADS подписали с ВСМПО-Ависма самый крупный и долгосрочный контракт в истории партнерства с российской промышленностью. Подписанное соглашение стоимостью 4 млрд долларов предусматривает поставку титановой продукции до 2020 года. Контракт включает поставку плоского и круглого проката из титановых сплавов, а также штампованных изделий, которые будут использоваться в производстве всех лайнеров Airbus, в том числе и самолета нового поколения А 350 ХВВ.

Новым шагом в укреплении двустороннего партнерства стала совместная работа по созданию вертикально интегрированной цепочки поставок, включающей механическую обработку титановой продукции на ВСМПО-Ависма.

Кроме того, Airbus завершил аттестацию алюминиевых плит, производимых Каменск-Уральским металлургическим заводом, что дополнило



производственную цепь по выпуску компонентов на российских предприятиях, в частности, на «Иркуте».

ПАРТНЕРСТВО С РОССИЙСКИМИ АВИАКОМПАНИЯМИ

В 1992 году «Аэрофлот» ввел в эксплуатацию первый самолет западного производства для обслуживания маршрутов большой и средней протяженности, которым стал А 310. Начиная с этого времени, компания постепенно развивала свой парк самолетов, заключив ряд твердых контрактов о поставке четырех А 319, одного А 320, двадцати шести А 321, одиннадцати А 330 и двадцати двух А 350 ХВВ. Сегодня «Аэрофлот» уже эксплуатирует 75 самолетов семейства А 320 и 11 лайнеров А 330 на внутренних и международных направлениях. Эта компания является самым крупным эксплуатантом самолетов Airbus в регионе.

В июле 2004 года авиакомпания S7 Airlines («Сибирь») ввела в коммерческую эксплуатацию два А 310. В 2006 году она стала эксплуатантом самолетов семейства А 320, а в июне 2007 года подписала с Airbus крупный контракт на покупку 25 самолетов А 320. Теперь S7 Airlines эксплуатирует на внутренних и международных направлениях 20 самолетов А 319 и девять А 320.

Ведущие российские авиакомпании «Уральские авиалинии», «Владивосток Авиа» и ГТК «Россия» также стали эксплуатантами самолетов семейства А 320 (в ноябре 2006, в феврале 2007 и в июне 2007 годов соответственно). «Владивосток Авиа» получила еще и А 330. Компании эксплуатируют эти самолеты по соглашению об операционном лизинге.

В 2010 году парк воздушных судов пополнил двумя самолетами

А 320 региональный авиаперевозчик «Когалымавиа». В 2011 году в России появились два новых оператора самолетов Airbus: SkyExpress (два А 319) и Tatarstan Airlines (два А 319).

Airbus имеет развитую сеть технической поддержки эксплуатантов своих самолетов в России. В представительстве компании в Москве расположен Департамент послепродажного обслуживания, главная задача которого – оказание помощи заказчикам в организации эффективной, регулярной и надежной эксплуатации воздушных судов. 24 часа в сутки, семь дней в неделю специалисты компании оказывают всестороннюю техническую поддержку операторам Airbus в решении разнообразных вопросов – от обеспечения летной и технической документацией, поставок запасных частей и расходных материалов до обучения летно-технического состава и переоборудования самолетов.

Параллельно большинство аэропортов России (Санкт-Петербург, Екатеринбург, Владивосток, Иркутск, Хабаровск) сертифицированы на выполнение линейного техобслуживания самолетов семейства А 320. Авиакомпании «Аэрофлот» и S7 Airlines имеют также сертифицированные центры для обслу-

ПАРК САМОЛЕТОВ AIRBUS, ЭКСПЛУАТИРУЕМЫХ В РОССИИ (ИЮЛЬ 2011)

№	Авиакомпания	A319	A320	A321	A310	A330	Всего
1	Аэрофлот	15	42	18		11	86
2	Авианова		6				6
3	ГТК Россия	9	6				15
4	Когалымавиа		2				2
5	S7 Airlines	20	9		1		30
6	Уральские Авиалинии		13	5			18
7	Владивосток Авиа		7			3	10
8	Sky Express*	2					2
9	Tatarstan Airlines*	2					2
	Правительства/частные владельцы	5 ACJ					5
	Всего	53	85	23	1	14	176

* Новые эксплуатанты в 2011 году

живания и ремонта этих самолетов. Центр «Аэрофлота» расположен в аэропорту Шереметьево, S7 Airlines предоставляет услуги по обслуживанию и ремонту самолетов Airbus в аэропортах Москвы, Новосибирска и Минеральных Вод.

Airbus также принимала активное участие в модернизации Центра подготовки авиационного персонала авиакомпании «Аэрофлот». Компания внесла весомый вклад в оснащение центра современной компьютерной системой обучения СВТ для подготовки специалистов по эксплуатации и обслуживанию самолетов Airbus и установку в нем полнопилотажного тренажера семейства A 320. В настоящее время в центре находятся два тренажера A 320.

Учебный центр S7 Airlines (S7 Training) также проводит подготовку летного персонала для самолетов се-

мейства A 320. Он оснащен одним полнопилотажным тренажером A 320.

СОТРУДНИЧЕСТВО С АВИАЦИОННЫМИ ВЛАСТЯМИ

Компания Airbus уделяет особое внимание вопросам безопасной эксплуатации воздушных судов, поддержания летной годности и гармонизации авиационных правил. В рамках этой стратегии Airbus осуществляет ряд проектов совместно с Межгосударственным авиационным комитетом, российскими авиационными властями, а также регулярно проводит семинары и конференции для летного и технического персонала авиакомпаний. Так, Airbus активно участвует в осуществлении региональной программы поддержки ИКАО-МАК RER/01/901 «Повышение безопасности полетов и поддержание летной годности в государствах-участниках межгосударственного Соглашения о гражд-

данской авиации и об использовании воздушного пространства».

В 2009 году Airbus договорилась с Министерством транспорта РФ о сотрудничестве в области безопасности полетов. Airbus активно поддерживает внедрение Глобальной Дорожной Карты Безопасности Полетов в регионе.

Специалисты Airbus также оказали содействие российской фирме «Бериев» в получении сертификата типа Европейского агентства по авиационной безопасности (EASA) на самолет-амфибию Be-200ЧС-Е, предназначенного для тушения пожаров. Начиная с 2006 года, группа специалистов Airbus предоставляла всестороннюю техническую поддержку «ТАНТК им. Г.М. Бериева» в подготовке сертификационной документации, процессе ее валидации с EASA и проведении сертификационных испытаний.]





ОСНОВНЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ РАБОТЫ РОССИЙСКИХ АВИАПЕРЕВОЗЧИКОВ ЗА ЯНВАРЬ-ДЕКАБРЬ 2011 Г.

Грузооборот (тыс. ткм) (внутренние перевозки)

№	Авиапредприятие	Грузооборот
1	ТРАНСАЭРО	227 021.0
2	Аэрофлот – российские авиалинии	191 356.1
3	Сибирь	73 745.1
4	Владивосток Авиа	67 942.7
5	Якутия	50 481.2
6	ЮТэйр	40 605.9
7	АЛРОСА	32 943.3
8	Уральские Авиалинии	31 442.3
9	Глобус	30 528.5
10	АЭРОСТАРЗ	24 309.4
11	Полет	20 113.4
12	КАПО Авиа	***
13	Авиаком Цитотранс	17 335.8
14	Россия	13 084.9
15	Таймыр	***
16	Нордавиа – региональные авиалинии	9 542.1
17	МЧС России	9 004.6
18	ВИМ-АВИА	8 797.8
19	Абакан-Авиа	7 082.0
20	Авиалинии Дагестана	5 986.0
21	Волга-Днепр	5 903.5
22	КрасАвиа	***
23	224 летный отряд	5 415.0
24	ИрАэро	***
25	КАВМИНВОДЫАВИА	3 558.0
26	Русское небо	3 544.8
27	Авиационная транспортная компания «ЯМАЛ»	3 252.8
28	Авиационные линии Кубани	3 139.9
29	Космос	2 829.3
30	Газпром авиа	2 731.3
31	Оренбургские авиалинии	2 507.2
32	КОНТИНЕНТ	***
33	ЮТэйр-Экспресс	2 229.7
34	Башкортостан	***
35	Сахалинские авиатрассы	1 796.7

Грузооборот (тыс. ткм) (международные перевозки)

№	Авиапредприятие	Грузооборот
1	ЭйрБриджКарго	2 372 925.4
2	Аэрофлот – российские авиалинии	717 310.9
3	Волга-Днепр	378 645.0
4	Полет	226 776.9
5	Авиаком Цитотранс	74 343.1
6	ТРАНСАЭРО	66 845.8
7	224 летный отряд	44 335.5
8	Авиастар-ТУ	27 283.1
9	Сибирь	10 734.9
10	КАПО Авиа	***
11	Абакан-Авиа	5 793.0
12	Россия	5 776.7
13	Уральские Авиалинии	4 915.2
14	ВИМ-АВИА	4 851.2
15	Русское небо	3 737.7
16	Сахалинские авиатрассы	3 195.5
17	АТРАН	3 116.3
18	ЮТэйр	2 544.4
19	Владивосток Авиа	2 438.6
20	МЧС России	2 189.9
21	АЭРОСТАРЗ	1 880.2
22	Космос	1 832.2
23	КОНТИНЕНТ	***
24	Северный Ветер	***
25	Якутия	1 042.8
26	Псковавиа	***
27	Глобус	677.4
28	Башкортостан	***
29	ДОНАВИА	560.0
30	Авиационные линии Кубани	373.5
31	Татарстан	354.3
32	Московия	343.5
33	Ред Вингс	***
34	ЮТэйр-Карго	177.9
35	Оренбургские авиалинии	162.6

Грузооборот (тыс. ткм) (международные и внутренние перевозки)

№	Авиапредприятие	Грузооборот
1	ЭйрБриджКарго	2 372 925.4
2	Аэрофлот – российские авиалинии	908 667.0
3	Волга-Днепр	384 548.5
4	ТРАНСАЭРО	293 866.7
5	Полет	246 890.3
6	Авиаком Цитотранс	91 678.9
7	Сибирь	84 479.9
8	Владивосток Авиа	70 381.3
9	Якутия	51 524.0
10	224 летный отряд	49 750.5
11	ЮТэйр	43 150.3
12	Уральские Авиалинии	36 357.4
13	АЛРОСА	33 054.4
14	Глобус	31 205.9
15	Авиастар-ТУ	28 581.6
16	КАПО Авиа	***
17	АЭРОСТАРЗ	26 189.6
18	Россия	18 861.6

№	Авиапредприятие	Грузооборот
19	ВИМ-АВИА	13 649.0
20	Абакан-Авиа	12 875.0
21	Таймыр	***
22	МЧС России	11 194.5
23	Нордавиа – региональные авиалинии	9 572.3
24	Русское небо	7 282.5
25	Авиалинии Дагестана	6 072.8
26	КрасАвиа	***
27	ИрАэро	***
28	Сахалинские авиатрассы	4 992.2
29	Космос	4 661.6
30	КОНТИНЕНТ	***
31	АТРАН	3 906.0
32	КАВМИНВОДЫАВИА	3 648.9
33	Авиационные линии Кубани	3 513.4
34	Авиационная транспортная компания «ЯМАЛ»	3 286.0
35	Башкортостан	***

***не получено от авиакомпании подтверждения на публикацию

ОСНОВНЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ РАБОТЫ РОССИЙСКИХ АВИАПЕРЕВОЗЧИКОВ ЗА ЯНВАРЬ-ДЕКАБРЬ 2011 Г.

ПЕРЕВЕЗЕНО ГРУЗОВ И ПОЧТЫ (ТОНН) (ВНУТРЕННИЕ ПЕРЕВОЗКИ)

№	Авиапредприятие	Груз и почта
1	Аэрофлот – российские авиалинии	40 333.8
2	ТРАНСАЭРО	37 631.7
3	Сибирь	30 660.0
4	ЮТэйр	19 634.8
5	Владивосток Авиа	13 254.4
6	АЛРОСА	12 996.0
7	Якутия	11 785.1
8	Глобус	10 504.0
9	Уральские Авиалинии	10 143.0
10	Абакан-Авиа	7 285.0
11	КАПО Авиа	***
12	АЭРОСТАРЗ	6 931.0
13	Россия	6 640.6
14	Нордавиа – региональные авиалинии	5 887.7
15	Полет	4 699.5
16	ИрАэро	***
17	КрасАвиа	***
18	Таймыр	***
19	224 летный отряд	3 785.4
20	Авиалинии Дагестана	3 685.5
21	МЧС России	3 553.6
22	ВИМ-АВИА	3 122.4
23	Авиакон Цитотранс	3 069.0
24	Авиационная транспортная компания «ЯМАЛ»	2 183.4
25	Авиационные линии Кубани	2 093.9
26	ЮТэйр-Экспресс	1 979.7
27	Сахалинские авиатрассы	1 953.6
28	КАВМИНВОДЫАВИА	1 738.0
29	Оренбургские авиалинии	1 689.8
30	Полярные авиалинии	***
31	Космос	1 460.7
32	Газпром авиа	1 409.3
33	Русское небо	1 266.5
34	ДОНАВИА	1 251.6
35	ВИТЯЗЬ-АЭРО	***

ПЕРЕВЕЗЕНО ГРУЗОВ И ПОЧТЫ (ТОНН) (МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ)

№	Авиапредприятие	Груз и почта
1	ЭйрБриджКарго	364 948.0
2	Аэрофлот – российские авиалинии	120 262.6
3	Волга-Днепр	61 611.9
4	Полет	48 465.2
5	Авиастар-ТУ	16 111.7
6	224 летный отряд	14 962.0
7	ТРАНСАЭРО	13 717.1
8	Авиакон Цитотранс	12 578.1
9	Абакан-Авиа	5 430.0
10	Сибирь	4 264.0
11	Русское небо	3 718.4
12	Россия	2 166.8
13	ВИМ-АВИА	1 938.9
14	АТРАН	1 918.4
15	Уральские Авиалинии	1 592.0
16	Сахалинские авиатрассы	1 565.5
17	Владивосток Авиа	1 483.8
18	КАПО Авиа	***
19	ЮТэйр	990.9
20	Космос	920.9
21	КОНТИНЕНТ	***
22	МЧС России	514.2
23	АЭРОСТАРЗ	404.6
24	ДОНАВИА	372.3
25	Авиационные линии Кубани	366.7
26	Псковавиа	***
27	Башкортостан	***
28	Якутия	284.1
29	Северный Ветер	***
30	Глобус	214.0
31	Татарстан	157.1
32	Ред Вингс	***
33	КАВМИНВОДЫАВИА	140.2
34	Московия	116.4
35	ЮТэйр-Карго	81.4

ПЕРЕВЕЗЕНО ГРУЗОВ И ПОЧТЫ (ТОНН) (МЕЖДУНАРОДНЫЕ И ВНУТРЕННИЕ ПЕРЕВОЗКИ)

№	Авиапредприятие	Груз и почта
1	ЭйрБриджКарго	364 948.0
2	Аэрофлот – российские авиалинии	160 596.4
3	Волга-Днепр	62 627.5
4	Полет	53 164.6
5	ТРАНСАЭРО	51 348.8
6	Сибирь	34 924.0
7	ЮТэйр	20 625.7
8	224 летный отряд	18 747.5
9	Авиастар-ТУ	16 422.0
10	Авиакон Цитотранс	15 647.0
11	Владивосток Авиа	14 738.1
12	АЛРОСА	13 014.3
13	Абакан-Авиа	12 715.0
14	Якутия	12 069.2
15	Уральские Авиалинии	11 735.0
16	Глобус	10 718.0
17	Россия	8 807.4
18	КАПО Авиа	***

№	Авиапредприятие	Груз и почта
19	АЭРОСТАРЗ	7 335.6
20	Нордавиа – региональные авиалинии	5 919.4
21	ВИМ-АВИА	5 061.3
22	Русское небо	4 984.9
23	ИрАэро	***
24	КрасАвиа	***
25	МЧС России	4 067.7
26	Таймыр	***
27	Авиалинии Дагестана	3 733.3
28	Сахалинские авиатрассы	3 519.1
29	АТРАН	2 786.8
30	Авиационные линии Кубани	2 460.6
31	Космос	2 381.7
32	Авиационная транспортная компания «ЯМАЛ»	2 196.5
33	ЮТэйр-Экспресс	1 979.7
34	КАВМИНВОДЫАВИА	1 878.2
35	Оренбургские авиалинии	1 749.5

Источник: Транспортная Клиринговая Палата



ТРЕВОЖНЫЙ ЗВОНОК ЗАСТАВЛЯЕТ ЗАДУМАТЬСЯ



Виктор ГЕРАСИМОВ

Сумма, что и говорить, немалая. Вот почему Министерство транспорта Российской Федерации отреагировало на решение Евросоюза разработкой законопроекта, предусматривающего запрет отечественным авиакомпаниям платить за квоты. По мнению некоторых экспертов, Евросоюз действовал исключительно в своих интересах, вопреки позиции остальных членов мирового авиационного сообщества. Не случайно платить за квоты наотрез отказались США и Китай. Пекин, например, прямо заявил, что действия Евросоюза могут привести к транс-

С января 2012 года Евросоюз решил объявить борьбу выбросам в атмосферу парниковых газов. Он ввел специальные квоты (денежные сборы), которые обязаны выплачивать авиакомпании. Если строго исполнять требования Евросоюза, то дополнительные расходы только авиакомпании «Аэрофлот», по подсчетам экономистов, могут составить за год 40 млн евро.

портной войне. Если европейцы запретят летать к ним авиакомпаниям других государств, то могут тут же получить адекватный ответ. А это уже чревато параличом авиационного сообщения на важнейших направлениях в мире.

Российская сторона предложила, как минимум, отложить введение квот до выработки глобального решения на уровне ИКАО. Но Евросоюз утверждает, что его решение полностью соответствует нормам международного права. Более того, торговля квотами на выбросы CO₂ предусмотрена Киотским протоколом, который подписала и Россия.

Так что надежда на отсрочку может обернуться для наших компаний тем же, чем уже обернулось промедление с освоением на четвертом рабочем уровне английского языка или оснащением отечественных воздушных судов системами предупреждения столкновений самолетов в воздухе и с землей.

Однако многие аналитики смотрят на проблему гораздо шире. Дело не только и не столько в том, чтобы «приструнить» Евросоюз. С каждым годом проблемы экологии и защиты окружающей среды приобретают в мире все большую остроту. Несмотря на постоянное совершенствование



авиадвигателей, выбросы в атмосферу продуктов сгорания авиационного керосина приводят к недопустимому загрязнению воздуха, особенно в таких густонаселенных регионах мира, как Европа. Так что меры Евросоюза по введению квот не только, образно говоря, слишком сильно пахнут керосином, но и не способны радикально изменить ситуацию.

На повестке дня сегодня стоят не столько запретительные меры, сколько поиск альтернативных видов авиатоплива, которые при сгорании не выделяют пагубный CO_2 . Именно на это направлены усилия ученых и специалистов многих стран мира.

Сегодня существует несколько вариантов продуктов и растений, из которых получают новый вид топлива. Авиационное биотопливо растительного происхождения получают в результате переработки водорослей или растений рода ятрофа (древесный кустарник с крупными маслянистыми семенами). Производится оно также из непродовольственных животных жиров – побочного продукта, получающегося в результате переработки продуктов питания. Его и модифицируют в авиатопливо.

В России, по данным главного научного сотрудника Института общей и неорганической химии РАН, профессора Ильи Моисеева, разработки по созданию авиационного топлива из растительного сырья ведутся давно. Но сказать, что «зеленое» авиатопливо уже создано, пока рано. По утверждению ученого, все нужно еще многократно перепроверить, а полученный продукт сертифицировать. Да и технология его производства пока только лабораторная, а стало быть, и дорогая. Переход же к промышленному производству требует не только немалых затрат, но и времени.

С экологической точки зрения использование биотоплива не вызывает ни у кого сомнений. Оно, бесспорно, не оказывает такого вредного влияния на окружающую среду, как керосин. Однако экономический аспект этой проблемы порождает еще немало вопросов. Чтобы получить на них ясный ответ,

нужны исследования и эксперименты. Тем не менее многие западные авиоперевозчики уже начали использовать смесь традиционного керосина и биотоплива при выполнении не только тестовых, но и регулярных полетов.

Первый полет, в котором наряду с традиционным керосином использовалось биотопливо, был выполнен еще в феврале 2008 года на самолете Boeing 747 британской компании Virgin Atlantic. За ней последовали Air New Zealand, Continental, Japan Airlines, KLM и другие. Они проводили испытательные полеты на самолетах различных типов, с разными двигателями и на разных видах биотоплива. Так, Virgin Atlantic использовала на Boeing 747, оснащенном двигателями General Electric CF6-80C2, топливо из масла кокоса и бразильских орехов бабассу. Air New Zealand также задействовала Boeing 747, но с двигателями Rolls-Royce RB211 и топливом, изготовленным из растения рода ятрофа. Компания Continental на Boeing 737, оснащенном двигателями CFM56, использовала топливо из водорослей. Во всех случаях биотопливо дополняло традиционный керосин в пропорции 50:50.

Список авиакомпаний, внедряющих биотопливо, постоянно расширяется. Полеты с использованием биотоплива уже совершили британская Thomson Airways, финская Finnair, французская Air France, испанская Iberia. В Латинской Америке первый экспериментальный полет с использованием биотоплива выполнил бразильский перевозчик TAM на A320, после него мексиканские Aeromexico и Interjet.

Летом 2011 года авиакомпания KLM первой в мире начала выполнять с использованием биотоплива коммерческие рейсы. Самолет Boeing 737-800, баки которого были заполнены смесью традиционного авиакеросина и биотоплива, доставил пассажиров из Амстердама в Париж. А первой авиакомпанией, которая приступила к регулярным перевозкам с использованием биотоплива, стала немецкая Lufthansa.

Она выполняет четыре рейса в день из Гамбурга во Франкфурт на самолете A321 на смеси биотоплива и традиционного авиационного керосина в пропорции 50:50.

Биотопливо для самолетов Lufthansa одобрено Американским обществом по материалам и их испытаниям (ASTM). Оно производится из чистой беспримесной биомассы и состоит из грибов семейства рыжиковых, животных жиров и семян ятрофы. Эта биомасса перерабатывается в жидкость финской нефтяной компанией Neste Oil.

Американские перевозчики не слишком торопятся активно внедрять биотопливо, но и не хотят отставать от своих европейских конкурентов. В ноябре авиакомпания United Airlines осуществила первый коммерческий рейс из Хьюстона в Чикаго с частичным использованием нового вида топлива. Пассажирский Boeing 737 был на 40% заправлен биотопливом и на 60% обычным авиакеросином. Другой американский перевозчик – Alaska Airlines – до конца этого года планирует выполнить 75 рейсов на биотопливе.

Первыми в мире самолетами деловой авиации, получившими одобрение на использование альтернативного вида топлива, стали газотурбинные воздушные суда производства американской компании Hawker Beechcraft. Документ, разрешающий проведение экспериментальных полетов и дальнейшую эксплуатацию самолетов с применением биотоплива, был выдан американской международной добровольной организацией, разрабатывающей и издающей стандарты для материалов, продуктов, систем и услуг, – ASTM International (American Society for Testing and Materials International). Газотурбинными двигателями оснащены все машины линейки Hawker и модели Beechcraft Premier и King Air 350.

В то время как авиакомпании переходят от экспериментальных полетов к коммерческому использованию биотоплива, крупнейшие авиастроители начинают развивать сотрудничество с перевозчиками по



вопросам расширения применения новых видов топлива. К примеру, Airbus еще в начале года подписал соглашение об исследованиях по организации производства авиационного биотоплива и дальнейшего его коммерческого использования сразу с двумя европейскими авиакомпаниями — испанской Iberia и румынской Tarom. Проект должен связать фермеров, нефтеперерабатывающие предприятия и авиакомпании в одну группу, которая будет способствовать коммерциализации биотоплива.

Программа исследований включает в себя три этапа. На первом намечено провести технико-экономическое обоснование. На втором должны определиться наиболее перспективные решения для производства биотоплива. Третий этап, который должен начаться в 2014 году, будет направлен на реализацию и расширение масштабов производства. Соглашение предусматривает строительство на территории Румынии завода по переработке биоматериала в топливо. Более того, Airbus намерен построить, по крайней мере, по одному такому заводу на каждом континенте и уже ведет переговоры с авиакомпаниями и правительствами азиатских и африканских государств.

Boeing, в свою очередь, объединил усилия с бразильским авиастроителем Embraer. При участии Государственного фонда поддержки исследований Сан-Паулу (FAPESP) стороны объявили о долгосрочных планах сотрудничества в области исследования и разработки авиационного биотоплива. Консультантами по ключевым вопросам в этом проекте будут выступать латиноамериканские авиакомпании Azul, GOL, TAM и Tgip. На основании подписанного соглашения Boeing, Embraer и FAPESP будут заниматься подготовкой детального анализа, цель которого обозначить не только уникальные возможности, но и проблемы, которые могут возникнуть при создании низкочастотного биологически чистого и экологически устойчивого производства авиационного топлива на территории Бразилии.

Кроме того, Embraer совместно с американским производителем авиадвигателей General Electric (GE) провели серию тестовых полетов самолета E-170 с использованием биотоплива. Испытания проходили на заводе Embraer в городе Гавиан-Пейшоту (Бразилия). В ходе испытательных полетов изучались сравнительные эксплуатационные характеристики самолета, оснащенного двигателями CF34-8E. Один из них был заправлен смесью топлива Jet A1 и топлива из сложных эфиров и жирных кислот, которое производится из растительного масла и прошло гидроочистку. В результате испытаний Embraer и GE признали биотопливо эффективным, подтвердили дальнейшие планы по тестированию и приняли решение о необходимости активизировать совместные усилия для поддержки и развития его производства.

Тестовые полеты, которые проходили в августе 2011 года, заложили основу для дальнейшего развития программ по применению биотоплива, которые проводят Embraer и GE. Сейчас альтернативные виды такого топлива изучаются на многих топливopроизводящих предприятиях во всем мире, в том числе и в Бразилии.

«Наша совместная исследовательская работа по исследованию и применению биотоплива будет продолжаться, что в результате должно положительно сказаться на улучшении характеристик и качества топлива HEFA», — отметил глава подразделения по маркетингу General Electric Aviation Лорен Рую.

О начале выполнения рейсов с использованием биотоплива объявила и Finnair. Первый рейс по маршруту Хельсинки—Амстердам состоялся в конце июля 2011 года на самолете A319. При этом оба двигателя самолета были заправлены смесью керосина и биотоплива. Топливо будет приобретаться у голландской компании SkyNrg, основанной альянсом перевозчиков Air France — KLM, поставщиком топлива North Sea Group и консалтинговой группой Spring Associates. Эта же компания будет поставлять биотопливо для британ-

ской авиакомпании Thomson Airways, специализирующейся на выполнении чартерных рейсов по курортным направлениям. В конце июня перевозчик выполнил свой первый рейс с использованием смеси авиакеросина и биотоплива из Бирмингема в испанский город Пальма-де-Майорка.

Остается добавить, что к экспериментам по использованию биотоплива активно подключилась также китайская Air China. Она использует самолет Boeing 747, оснащенный силовой установкой производства Pratt & Whitney. Компания Boeing согласилась сотрудничать с пекинским перевозчиком по оказанию ему технической поддержки. А китайская нефтяная компания PetroChina, принимающая участие в проекте по разработке и переработке сырья для производства биотоплива, готова обеспечивать авиакомпанию как керосином, так и биотопливом, необходимым для тестовых демонстрационных полетов.

Топливо для Air China производится на основе растения ятрофа. При этом, как отмечал вице-президент подразделения гражданских самолетов Boeing по экологической и авиационной политике Биали Гловер, в качестве сырья для биотоплива используются также и сине-зеленые водоросли — альгае, и непригодное для употребления в пищу растение — рыжик посевной. По его словам, в будущем появятся более сложные варианты производства топлива, новые виды растений и компонентов.

Словом, переход на биотопливо — важнейшая задача авиакомпаний всего мира. И это не прихоть перевозчиков, а жесткая необходимость. И хотя российские авиакомпании не совершили еще ни одного коммерческого рейса на биотопливе, избежать этого в будущем не удастся. Во-первых, как бы ни были богаты наши недра, нефтяные запасы все-таки не беспредельны. А во-вторых, тревожный звонок в виде квот Евросоюза заставляет и россиян задуматься о своем завтрашнем дне.

По материалам информационных агентств.

17 - 19 мая
КРОКУС ЭКСПО



helirusia.ru

5-я Международная выставка
вертолетной индустрии

HELIRUSSIA 2012

Организатор:

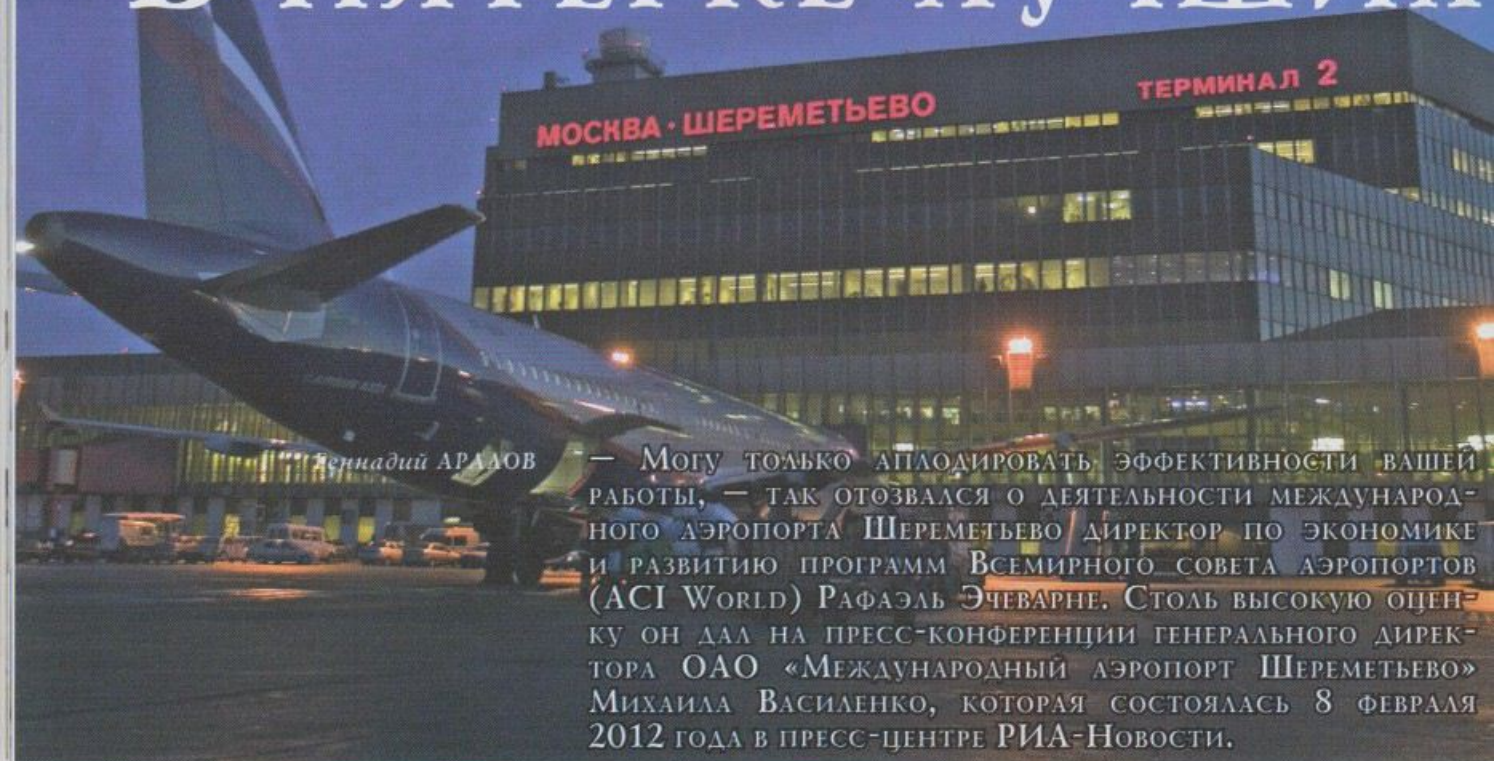


При поддержке:



ВЕРТОЛЕТЫ РОССИИ

В ПЯТЕРКЕ ЛУЧШИХ



Геннадий АРАЛОВ

— Могу только аплодировать эффективности вашей работы, — так отозвался о деятельности международного аэропорта Шереметьево директор по экономике и развитию программ Всемирного совета аэропортов (ACI World) Рафаэль Эчеварне. Столь высокую оценку он дал на пресс-конференции генерального директора ОАО «Международный аэропорт Шереметьево» Михаила Василенко, которая состоялась 8 февраля 2012 года в пресс-центре РИА-Новости.

Аэропорт Шереметьево сегодня — один из крупнейших аэрокомплексов в России. Он располагает пятью действующими терминалами, включая недавно вступивший в строй терминал А, а также железнодорожным терминалом «Аэроэкспресс», и способен принимать 35 млн человек в год.

Всемирный совет аэропортов, представляющий общие интересы аэропортов мира из 179 стран, разработал специальную программу оценки качества работы аэропортов Airport Service Quality (ASQ). В соответствии с нею каждый год в залах ожидания аэровокзалов ведется опрос более 350 тысяч пассажиров об их впечатлениях о пребывании в аэропорту. Опрос ведется по 34 параметрам — таким, как «вежливость персонала у стойки регистрации», «время ожидания на контроле безопасности» и т.д. Опросник и методика подсчета едины для всех аэропортов.

Шереметьево участвует в программе ASQ с 2010 года и по многим параметрам индикации качества вошло в пятерку лучших аэропортов

Европы. Количественная оценка параметров растет год от года. Например, «общий уровень удовлетворения аэропортом» вырос с 3,58 до 4,18, «атмосфера в аэропорту» — с 3,69 до 4,24, «вежливость персонала и готовность помочь» — с 3,68 до 4,18, «паспортный контроль» — с 3,75 до 4,25 и т.д. Это позволило аэропорту занять 4-е общее место, что, по заключению г-на Эчеварне, является «потрясающим результатом».

В 2011 году пассажиропоток в аэропорту составил 22,6 млн человек, что на 17% больше года предыдущего. Опережающими темпами развиваются международные перевозки. Прирост на международных воздушных линиях за год составил 3,2 млн, на внутренних — 0,9 млн человек. Число взлетно-посадочных операций по сравнению с 2010 годом выросло на 14% и достигло 185 тысяч.

Разница между ростом пассажиропотока (17%) и числом операций (14%) объясняется увеличением числа более вместительных широкофюзеляжных самолетов, прибывающих в аэропорт. В частности, в авиаком-

пании «Трансаэро» стало больше Boeing 747, а в «Аэрофлоте» — Airbus A 330. Следуя этой тенденции, можно предположить, что в 2012 году пассажиропоток в Шереметьево вырастет, а число взлетно-посадочных операций останется на прежнем уровне.

Доля Шереметьево среди аэропортов Московского авиационного узла в 2011 году выросла до 40%, против 38% в 2010 году. Прирост в основном обеспечили новые авиакомпании, избравшие аэропорт в качестве места базирования. А это стало возможно благодаря внедрению новых сервисов. В частности, быстрому прохождению предполетных формальностей, бесплатному трансферу пассажиров между терминалами, четкому взаимодействию с государственными органами, позволившему упростить процедуры перед вылетом. Сейчас среднее время ожидания пассажиров на паспортном контроле составляет пять минут во всех терминалах.

В аэропорту ведется масштабное обновление парка аэродромной тех-



ники, обслуживающей воздушные суда. За 2011 год введено в эксплуатацию более 50 новых автотрапов, погрузчиков контейнеров, электро-тягачей, автотранспортеров и багажных тележек. Ввод новой техники обеспечил высокое качество обслуживания пассажиров и авиакомпаний, сокращение времени стыковок транзитных рейсов, способствовал росту пассажиропотока.

Персонал аэропорта нацелен на то, чтобы обслуживание воздушного судна в аэропорту проходило в кратчайшие сроки. «Хабовые» технологии требуют сокращения времени трансфера до 40 минут, и Шереметьево в этот норматив укладывается.

Сейчас время выдачи багажа составляет 10–20 минут. Первое место багажа после подхода телетрапа к борту самолета поступает на конвейер через 10, последнее – через 20 минут. Этот временной интервал постоянно контролируется.

В конце прошлого года состоялась церемония окончания строительства терминала А, предназначенного для обслуживания пассажиров деловой авиации. Главная задача терминала – обеспечение стыковки деловых внутренних и международных авиарейсов. 16 января 2012 года был подписан приказ о его вводе в эксплуатацию на постоянной основе. Сооружение терминала А существенно расширило возможности аэропорта по предоставлению услуг VIP-класса владельцам воздушных судов и клиентам бизнес-авиации.

Приоритетное направление в деятельности аэропорта – авиационная безопасность. В прошедшем году на эти цели было использовано 250 млн рублей. Было приобретено современное оборудование контроля и управления доступом с единым автоматизированным бюро пропусков на ряде контрольно-пропускных пунктов, установлено новое досмотровое оборудование. Кроме того, внедрены новые системы охраны, контроля и управления доступом к отдельным объектам. Сейчас на территории аэропорта установлено 1060 камер видеонаблюдения, что позволяет регистрировать все осо-

бые случаи, к примеру, бесхозный багаж, скопление людей и другие нарушения. К концу 2012 года число камер достигнет двух тысяч. Кроме того, будут установлены 15 дополнительных устройств, что позволит пассажирам чувствовать себя в полной безопасности.

Такое большое предприятие, как международный аэропорт, не может работать по-старинке. Поэтому были проведены исследования и новейшие разработки совместно с аэропортом Цюриха, который выполняет примерно тот же объем пассажирских перевозок. Итогом совместной работы стало создание на основе современных IT-систем единого Центра управления аэропортом. Центр обеспечивает точный мониторинг всех аэропортовых процессов, контролирует технологические графики, бизнес-процессы, получает объективную информацию и на основе анализа данных оперативно реагирует на возникшие проблемы.

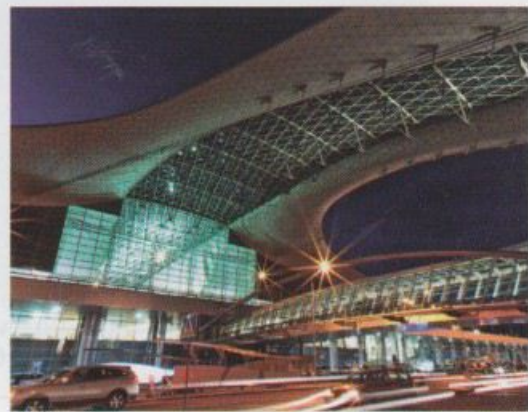
Еще одна сфера деятельности ОАО «МАШ» связана с реконструкцией аэропорта Владивосток. По поручению Правительства РФ шереметьевские специалисты оказывают помощь в доводке нового терминала во владивостокском международном аэропорту Кневичи. Этот проект является частью Федеральной целевой программы «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Забайкалья до 2013 года». Цель проекта – создание в Приморье крупного аэропортового хаба. Кроме того, новый терминал создаст необходимые условия для обслуживания участников международного саммита АТЭС-2012.

Строительство терминала площадью 47,5 тысячи кв. метров было закончено в 2011 году, и сейчас ведется отладка оборудования и тестовые мероприятия. Запуск первых рейсов планируется в этом месяце, а в июне начнется эксплуатация терминала на постоянной основе.

В самом же аэропорту Шереметьево в 2012 году тоже ожидается немало перемен. Пассажиропоток намечено довести до 24,7 млн человек, грузопоток – до 310 тысяч тонн.



Обслуживание пассажиров улучшится благодаря открытию зала «Люкс» в терминале В, реконструкции и открытию зала для пассажиров первого класса в терминале F, объединению багажных систем терминалов D и E. Кроме того, намечено установить 20 киосков самостоятельной регистрации в терминалах E и F. Запланированы также меры по улучшению доступности объектов аэропорта для пассажиров с ограниченными физическими возможностями. Словом, выход в пятерку лучших аэропортов Европы обязывает шереметьевцев не останавливаться на достигнутом.]





АВАРИЙНОСТЬ В МИРОВОЙ АВИАЦИИ

март 2002 года – десять лет назад

Единственной целью расследования авиационных происшествий или инцидентов является предотвращение авиационных происшествий и инцидентов в будущем. Целью этой деятельности не является установление доли чьей-либо вины или ответственности.

Приложение 13 к Конвенции о международной гражданской авиации «Расследование авиационных происшествий и инцидентов». Глава 3, п. 3.1

4 МАРТА

Самолет Swearingen SA227-AC Metro III канадской авиакомпании Provincial Airlines выполнял полет из аэропорта St. John's в аэропорт Goose Bay, чтобы взять на борт пассажиров. Посадка была произведена на неподготовленную полосу, покрытую снегом толщиной более чем дюйм. После посадки самолет выкатился за пределы ВПП, столкнулся с высоким снежным бруствером и разрушился.

4 МАРТА

Tupolev 134 ВВС Российской Федерации выполнял полет в Моздок. При посадке в сложных метеоусловиях (сильный снегопад и ограниченная видимость) командир произвел посадку, не долетев 450 метров до взлетно-посадочной полосы. **О человеческих жертвах информации не было, но самолет восстановлению не подлежал.**

8 МАРТА

Самолет Airbus A300B2-101 индийской авиакомпании Indian Airlines находился на стоянке в столичном аэропорту Delhi-Indira Gandhi. Команда инженерно-авиационной службы (ИАС) приготовила его для переруливания на другое место. После запуска двигателей, неожиданно их мощность увеличилась до взлетного режима: кто-то передвинул рычаг управления на взлетный режим. Аэробус «перепрыгнул» через тормозные колодки и двинулся по направлению к ангару, в котором ремонтировали грузовые самолеты. Поскольку двигатели были установлены во взлетное положение, системы торможения и управления носовым колесом не сработали. Команда ИАС попыталась поочередно уменьшить мощность двигателей, чтобы избежать столкновения с ангаром. Однако сделать это не удалось. Самолет развернулся влево на 80 градусов, специалисты ИАС потеряли над ним контроль, и он, проскочив ангар, врезался в стену ограждения аэродрома. От столкновения на самолете поломилась передняя стойка шасси, а нос зарылся в землю. Самолет остановился. Пожара не было. Никто из пяти человек команды ИАС не пострадал, но самолет получил повреждение, приведшие к его списанию.

17 МАРТА

Самолет Let L-410UVP-E авиакомпании Djibouti Airlines (Джибути) выполнял международный перелет из аэропорта Mogadishu (Сомали) в аэропорт Djibouti-Ambouli (Джибути).

Выполняя левый разворот при заходе на посадку, самолет упал в Аденский залив и затонул. **Два пилота – граждане Украины, и два бортпроводника – жители Джибути, погибли.**

9 МАРТА

Самолет Antonov 2R, принадлежавший венгерскому оператору Svedijos Prekés, выполнял перегоночный полет из аэропорта Budapest-Ferihegy (Венгрия) через Split (Хорватия), Адриатическое море, Pescara (Италия) в аэропорт Tunis-Carthage (Тунис). Перед вылетом командир принял решение следовать по правилам визуальных полетов до Туниса.

Взлет был произведен в 08.29 местного времени. В этот день метеорологические условия в центральной части Италии характеризовались прохождением холодного фронта, мощной грозовой деятельностью и сильным обледенением в облаках. Кроме того, все горы Апеннинского полуострова были закрыты низкой облачностью.

Пересекая Адриатическое море, командир в 13.20 доложил в Центр УВД, что прошел точку в море Aneda (19 миль восточнее горы Rotondo) на высоте 5500 футов (1676 метров). Через некоторое время в районе Pescara диспетчер УВД запросил условия полета и получил подтверждение, что пилоты следуют по ПВП. Диспетчер перевел экипаж на частоту Центра УВД Рима. Это была последняя связь с экипажем. С Центром УВД Рима экипаж на связь не вышел.

Самолет был найден полностью разрушенным на вершине горы Rotondo на высоте 1880 метров. **Оба пилота и авиатехник погибли.**



14 МАРТА

Самолет Antonov 2R кубинской авиакомпании Aerotaxi выполнял полет с пассажирами из аэропорта Cienfuegos в аэропорт Cayo Coco/Jardines del Rey. На маршруте на высоте 3000 футов

левое верхнее крыло разрушилось. Самолет потерпел катастрофу в районе El Huerto. **Оба пилота и четырнадцать пассажиров погибли.**



28 МАРТА

Четырехмоторный поршневого самолета Boeing S.307 Stratoliner, построенный еще в 1940 году и принадлежавший знаменитому Национальному авиационно-космическому музею США (National Air & Space Museum), находился на заводском аэродроме фирмы Боинг Seattle-Boeing Field International. Самолет был отреставрирован до летной кондиции, на него нанесли логотип авиакомпании Pan American, которой он ранее принадлежал, и 28 марта 2002 года в 12.30 взлетел для выполнения испытательных полетов в районе аэродрома.

По заданию экипаж должен был выполнить вначале три взлета и три посадки для выявления возможных технических недостатков и сделать дозаправку. Первый полет прошел нормально.

В 12.51 экипаж произвел второй взлет. Через две минуты двигатель №3 стал терять мощность, однако вскоре она вошла в норму. Тем не менее командир принял решение прекратить задание и произвести посадку. При выпуске шасси левая основная стойка не встала на замок. Заход на посадку был прерван, и самолет направился в пилотажную зону, где бортмеханик ручным способом установил стойку шасси на замок. После этого командир принял решение следовать на аэродром вылета.

Когда до взлетно-посадочной полосы оставалось шесть миль, отказал двигатель №3, а затем и двигатель №4. Командир дал команду механику, чтобы тот переключил подачу топлива из другого топливного бака. Но получил ответ: «Нет никакого другого бака. У нас кончилось топливо!» Через несколько минут остановились оставшиеся два двигателя, и самолет стал быстро терять высоту. Командир принял решение произвести посадку на воду залива Elliott.

После приводнения экипаж был быстро эвакуирован, а самолет отбуксирован на мелководье. **Никто и четырех человек, находившихся на борту, не пострадал.** Расследователи обнаружили, что экипаж во время предполетной подготовке забыл проверить наличие топлива.



ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ ЧЕРЕЗ АЭРОПОРТЫ РОССИИ ЗА ЯНВАРЬ-ДЕКАБРЬ 2011 Г.

ПЕРЕВЕЗЕНО ПАССАЖИРОВ (ВНУТРЕННИЕ ПЕРЕВОЗКИ)

№	Аэропорт	отправлено+прибыло, чел.
1	Москва (Домодедово)	10 224 153
2	Москва (Шереметьево)	7 971 725
3	Москва (Внуково)	6 096 338
4	Санкт-Петербург (Пулково)	4 482 175
5	Краснодар (Пашковская)	1 933 025
6	Сочи (Адлер)	1 891 635
7	Екатеринбург (Кольцово)	1 792 307
8	Новосибирск (Толмачево)	1 637 211
9	Хабаровск	1 246 843
10	Уфа	1 221 115
11	Владивосток (Кневичи)	1 113 716
12	Красноярск (Емельяново)	1 109 643
13	Самара (Курумоч)	1 054 756
14	Ростов-на-Дону	1 023 406
15	Сургут	1 007 742
16	Калининград (Храброво)	960 555
17	Тюмень (Рощино)	943 477
18	Иркутск	908 402
19	Минеральные Воды	773 345
20	Казань (Основной)	675 032
21	Южно-Сахалинск	673 161
22	Архангельск (Талаги)	668 457
23	Якутск	628 668
24	Пермь (Большое Савино)	615 698
25	Челябинск (Баландино)	588 488
26	Омск	581 442
27	Новый Уренгой	556 625
28	Петропавловск-Камчатский	551 085
29	Анапа (Витязево)	516 537
30	Мурманск	511 127
31	Нижневартовск	487 683
32	Норильск (Алыкель)	445 570
33	Волгоград	439 853
34	Томск	380 583
35	Махачкала	***

ПЕРЕВЕЗЕНО ПАССАЖИРОВ (МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ)

№	Аэропорт	отправлено+прибыло, чел.
1	Москва (Домодедово)	15 477 457
2	Москва (Шереметьево)	14 379 592
3	Санкт-Петербург (Пулково)	5 127 938
4	Москва (Внуково)	2 100 824
5	Екатеринбург (Кольцово)	1 496 745
6	Новосибирск (Толмачево)	987 133
7	Ростов-на-Дону	692 672
8	Самара (Курумоч)	658 953
9	Краснодар (Пашковская)	577 767
10	Казань (Основной)	551 730
11	Красноярск (Емельяново)	467 271
12	Уфа	430 062
13	Владивосток (Кневичи)	327 684
14	Иркутск	308 136
15	Хабаровск	270 753
16	Пермь (Большое Савино)	258 260
17	Калининград (Храброво)	241 021
18	Нижний Новгород (Стригино)	235 660
19	Челябинск (Баландино)	231 787
20	Минеральные Воды	192 956
21	Сочи (Адлер)	189 497
22	Сургут	185 269
23	Кемерово	161 633
24	Тюмень (Рощино)	140 942
25	Омск	136 876
26	Оренбург	135 239
27	Волгоград	119 247
28	Южно-Сахалинск	100 018
29	Нижневартовск	78 538
30	Махачкала	***
31	Архангельск (Талаги)	69 728
32	Воронеж (Чертовицкое)	54 152
33	Грозный	***
34	Нижнекамск (Бегишево)	***
35	Нальчик	***

ПЕРЕВЕЗЕНО ПАССАЖИРОВ (МЕЖДУНАРОДНЫЕ И ВНУТРЕННИЕ ПЕРЕВОЗКИ)

№	Аэропорт	отправлено+прибыло, чел.
1	Москва (Домодедово)	25 701 610
2	Москва (Шереметьево)	22 351 317
3	Санкт-Петербург (Пулково)	9 610 113
4	Москва (Внуково)	8 197 162
5	Екатеринбург (Кольцово)	3 289 052
6	Новосибирск (Толмачево)	2 624 344
7	Краснодар (Пашковская)	2 510 792
8	Сочи (Адлер)	2 081 132
9	Ростов-на-Дону	1 716 078
10	Самара (Курумоч)	1 713 709
11	Уфа	1 651 177
12	Красноярск (Емельяново)	1 576 914
13	Хабаровск	1 517 596
14	Владивосток (Кневичи)	1 441 400
15	Казань (Основной)	1 226 762
16	Иркутск	1 216 538
17	Калининград (Храброво)	1 201 576
18	Сургут	1 193 011

№	Аэропорт	отправлено+прибыло, чел.
19	Тюмень (Рощино)	1 084 419
20	Минеральные Воды	966 301
21	Пермь (Большое Савино)	873 958
22	Челябинск (Баландино)	820 275
23	Южно-Сахалинск	773 179
24	Архангельск (Талаги)	738 185
25	Омск	718 318
26	Якутск	649 246
27	Нижневартовск	566 221
28	Волгоград	559 100
29	Новый Уренгой	558 281
30	Петропавловск-Камчатский	553 509
31	Мурманск	549 895
32	Анапа (Витязево)	520 614
33	Нижний Новгород (Стригино)	460 300
34	Норильск (Алыкель)	445 570
35	Оренбург	435 974

***не получено подтверждения на публикацию

ПЕРЕВОЗКИ ПОЧТЫ И ГРУЗОВ ЧЕРЕЗ АЭРОПОРТЫ РОССИИ ЗА ЯНВАРЬ-ДЕКАБРЬ 2011 Г.

ПЕРЕВЕЗЕНО ГРУЗОВ И ПОЧТЫ (ВНУТРЕННИЕ ПЕРЕВОЗКИ)

№	Аэропорт	отгружено+разгружено, тонн
1	Москва (Домодедово)	101 820.89
2	Москва (Шереметьево)	45 709.10
3	Москва (Внуково)	41 547.54
4	Владивосток (Кневичи)	27 731.80
5	Хабаровск	23 004.16
6	Норильск (Алыкель)	19 474.08
7	Новосибирск (Толмачево)	18 381.23
8	Якутск	15 217.10
9	Мирный	15 079.73
10	Санкт-Петербург (Пулково)	15 071.00
11	Южно-Сахалинск	13 906.10
12	Петропавловск-Камчатский	13 226.42
13	Красноярск (Емельяново)	12 372.89
14	Иркутск	12 326.05
15	Екатеринбург (Кольцово)	12 185.66
16	Ярославль (Туношна)	11 666.58
17	Краснодар (Пашковская)	9 334.09
18	Магадан (Сокол)	7 009.00
19	Тюмень (Рощино)	5 844.40
20	Кемерово	5 539.81
21	Нижевартовск	5 037.60
22	Казань (Основной)	4 825.52
23	Калининград (Храброво)	4 475.11
24	Сургут	4 417.00
25	Уренгой	***
26	Ростов-на-Дону	4 381.20
27	Махачкала	***
28	Самара (Курумоч)	4 120.32
29	Челябинск (Баландино)	3 898.63
30	Барнаул (Михайловка)	***
31	Омск	3 611.00
32	Архангельск (Талаги)	3 338.26
33	Уфа	3 186.21
34	Сочи (Адлер)	2 702.00
35	Анадырь	2 683.00

ПЕРЕВЕЗЕНО ГРУЗОВ И ПОЧТЫ (МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ)

№	Аэропорт	отгружено+разгружено, тонн
1	Москва (Шереметьево)	258 912.20
2	Москва (Домодедово)	87 022.29
3	Санкт-Петербург (Пулково)	14 409.00
4	Екатеринбург (Кольцово)	13 063.29
5	Красноярск (Емельяново)	4 846.78
6	Москва (Внуково)	4 586.19
7	Новосибирск (Толмачево)	3 431.70
8	Владивосток (Кневичи)	1 810.60
9	Южно-Сахалинск	1 708.40
10	Казань (Основной)	1 188.09
11	Ростов-на-Дону	1 165.60
12	Краснодар (Пашковская)	758.44
13	Сочи(Адлер)	689.00
14	Уфа	578.38
15	Иркутск	573.26
16	Пермь (Большое Савино)	558.29
17	Хабаровск	510.22
18	Самара (Курумоч)	459.47
19	Тюмень (Рощино)	381.00
20	Нижний Новгород (Стригино)	301.93
21	Минеральные Воды	293.00
22	Ульяновск (Восточный)	***
23	Сургут	139.00
24	Калининград (Храброво)	135.31
25	Нижевартовск	115.50
26	Махачкала	***
27	Ярославль (Туношна)	83.60
28	Барнаул (Михайловка)	***
29	Улан-Удэ	***
30	Архангельск (Талаги)	65.20
31	Мурманск	63.60
32	Воронеж (Чертовицкое)	57.75
33	Оренбург	40.48
34	Магадан (Сокол)	38.00
35	Омск	37.00

ПЕРЕВЕЗЕНО ГРУЗОВ И ПОЧТЫ (МЕЖДУНАРОДНЫЕ И ВНУТРЕННИЕ ПЕРЕВОЗКИ)

№	Аэропорт	отгружено+разгружено, тонн
1	Москва (Шереметьево)	304 621.30
2	Москва (Домодедово)	188 843.18
3	Москва (Внуково)	46 133.73
4	Владивосток (Кневичи)	29 542.40
5	Санкт-Петербург (Пулково)	29 480.00
6	Екатеринбург (Кольцово)	25 248.95
7	Хабаровск	23 514.38
8	Новосибирск (Толмачево)	21 812.93
9	Норильск (Алыкель)	19 474.08
10	Красноярск (Емельяново)	17 219.67
11	Южно-Сахалинск	15 614.50
12	Якутск	15 254.06
13	Мирный	15 079.73
14	Петропавловск-Камчатский	13 226.54
15	Иркутск	12 899.31
16	Ярославль (Туношна)	11 750.18
17	Краснодар (Пашковская)	10 092.53
18	Магадан (Сокол)	7 047.00

№	Аэропорт	отгружено+разгружено, тонн
19	Тюмень (Рощино)	6 225.40
20	Казань (Основной)	6 013.61
21	Ростов-на-Дону	5 546.80
22	Кемерово	5 540.68
23	Нижевартовск	5 153.10
24	Калининград (Храброво)	4 610.42
25	Самара (Курумоч)	4 579.79
26	Сургут	4 556.00
27	Уренгой	***
28	Махачкала	***
29	Челябинск (Баландино)	3 922.69
30	Барнаул (Михайловка)	***
31	Уфа	3 764.59
32	Омск	3 648.00
33	Архангельск (Талаги)	3 403.46
34	Сочи (Адлер)	3 391.00
35	Пермь (Большое Савино)	3 038.77

Источник: Транспортная Клиринговая Палата



НА КРЫЛЬЯХ К ПОЛЮСУ

Владимир ШИТОВ

В начале 1936 года начальник Главсевморпути академик О.Ю. Шмидт доложил правительству СССР план проведения воздушной экспедиции к Северному полюсу для организации там дрейфующей станции. План был принят, осуществление его наметили на март 1937 года, а руководить подготовкой этой экспедиции поручили Шмидту. Проект был очень сложный, особенно его «воздушная часть», поскольку предугадать все, с чем придется столкнуться во время перелета, было невозможно.



Достичь полюса по воздуху пытались многие исследователи. В 1897 году первую попытку предпринял швед Андре на аэростате «Орел». Дважды — в 1907 и 1909 годах, пробовал долететь на дирижабле до полюса американец Уэльман, а в 1923 году экспедиция «Хаммер-Юнкерс» смогла достичь только 80-й параллели. В 1925 году норвежский исследователь Р. Амундсен организовал экспедицию на двух летающих лодках «Дорнье Валь», но добрался только до 88-й параллели. В 1926 году очередную попытку практически одновременно предприняли американец Р. Бэрд на трехмоторном «Фоккере» «Жозефина Форд» и У. Нобиле на дирижабле «Норвегия». «Жозефина Форд», стартовав по направлению к полюсу, вернулась на базу в Кингсбей через пятнадцать часов, и Бэрд не мог вразумительно ответить, был ли он над полюсом. «Норвегия» прошла над «земной осью» без посадки. Следующую экспедицию на дирижабле «Ита-

лия» Нобиле организовал в 1928 году, но она закончилась трагедией.

После этого к Северному полюсу никто не летал.

Подготовка к броску в район Северного полюса четырех самолетов АНТ-6 началась весной 1936 года в обстановке полной секретности. Причин тому было несколько. Во-первых, во что бы то ни стало необходимо было как можно быстрее «застолбить» за СССР Арктику, к которой в те годы стали проявлять активный интерес сразу несколько капиталистических держав. Во-вторых, существовал план проложить над арктическими льдами воздушную трассу для выполнения международных перелетов из СССР в США и в Канаду. В-третьих, «враги народа» не дремали, дать им шанс помешать экспедиции Сталин не мог.

Экспедиция получила кодовое название СП-1 («Северный полюс-1»). Руководил ею академик О.Ю. Шмидт, его заместителем по летной части стал начальник Полярной авиации Главного управления Севморпути М.И. Ше-

велев. Командирами воздушных кораблей назначили М.В. Водопьянова (флагман), В.С. Молокова, А.Д. Алексеева. Предполагалось, что четвертый экипаж возглавит С.А. Леваневский, но в это время Политбюро разрешило ему повторить перелет из СССР в США. Командиром «четверки» стал летчик И.П. Мазурук.

В те годы СССР был единственной страной, наладившей массовое производство таких огромных самолетов как АНТ-6. Однако без посадки долететь до полюса эта машина не могла, поэтому были подготовлены промежуточные аэродромы. Самолеты подверглись переделкам под условия работы в Арктике. На них были застеклены кабины летчиков, установлены дополнительные бензобаки, все самолеты перекрасили в оранжевый цвет, установили и новое радиооборудование. Переделке подверглись также все внутренние помещения самолетов, которым дали название «Авиаарктика».

В дополнение к тяжелым транспортным АНТ-6 решено было включить в состав экспедиции двухмоторный самолет, задачей которого была бы разведка трассы и погоды на маршруте. Поначалу выбрали новый пассажирский самолет ПС-89, имевший закрытую пилотскую кабину и двойное управление. Но эта машина существовала в единственном экземпляре, поэтому в конечном итоге остановились на серийном КР-6 (АНТ-7). Командиром экипажа разведывательного самолета был назначен П.Г. Головин.



Двигатели самолета М-17 оснастили устройством для подогрева при запуске в условиях низких температур. В носовой части кабина штурмана получила большой обтекаемый прозрачный козырек, сверху установили кольцо рамки радиокompаса, предусматривали и замену колесного шасси лыжным. Лыжи имели деревянный полоз, для надежности их снизу покрыли металлом. Чтобы лыжи не примерзали к снегу, был придуман почти цирковой метод. Самолет перед стартом приподнимали на домкратах, привязанных к веревкам, концы которых держал бортмеханик. Летчик давал полный газ, самолет срывался с домкратов и механик на ходу затаскивал их в самолет.

Весной 1936 года экипаж Водопьянова на самолете П-5 совершил разведывательный полет на остров Рудольфа Земли Франца-Иосифа, чтобы выяснить, можно ли построить там опорную базу экспедиции. Выяснилось, что возможно, и вскоре на Рудольф прибыла группа строителей и механиков. Некоторые из них потом остались на зимовку.

Состав высокоширотной секретной экспедиции СП-1 состоял из 43 человек, но непосредственно на дрейфующей станции должны были остаться только четверо: начальник станции И.Д. Папанин, гидролог-гидробиолог П.П. Ширшов, астроном-магнитолог Е.К. Федоров и радист Э.Т. Кренкель.

В феврале 1937 года на одном из подмосковных полей Папанин устроил репетицию: участники предстоящей экспедиции жили в палатке, воду вытапливали из снега, питались продуктами длительного хранения.

22 марта 1937 года все самолеты с членами экспедиции и грузом вылетели из Москвы. На борту флагманского корабля находилась четверка зимовщиков, Шмидт и Шевелев. Разведчик АНТ-7 стартовал первым. Первым он и приземлялся на промежуточных аэродромах, экипаж осматривал площадку и давал добро на посадку остальным самолетам экспедиции.

В тот год весна была ранняя, на Центральном аэродроме уже чернели проталины, поэтому АНТ-6 стартовали на огромных, выше человеческого роста колесах, а лыжи отправили поездом в Архангельск. Машины Водопьянова, Молокова и Алексеева должны были лететь до полюса, тяжело груженный самолет Мазурука считался вспомогательным, конечной точкой его полета предполагался остров Рудольфа. Для обеспечения работы СП-1 на его борту находилось несколько тонн груза — оборудование, снаряжение, продовольствие, топливо.

Погода на маршруте не баловала. Скажем, в Нарьян-Маре пришлось переждать 13 дней. Перелет до Маточкина Шара протекал нормально. Но на этом отрезке стало ясно, что из-за погоды задуманный в Москве полет строим в условиях Арктики невозмож-



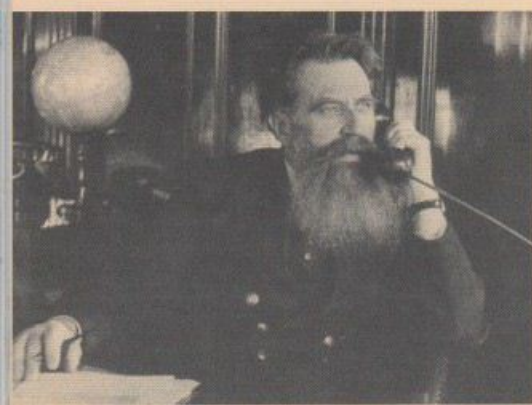
жен. Кроме того, при взлете промежуток времени между вырвавшимися на старт первым самолетом и последним доходил до часа. Задержка происходила оттого, что со стоянок самолеты надо было подтаскивать тракторами на взлетную полосу. На аэродромах было всего по одному трактору, снег лежал глубокий. Взлетевший первый самолет, чтобы не тратить горючее, ложился на курс, не дожидаясь остальных. В небе догнать друг друга мешали плохая погода и отсутствие соответствующего навигационного оборудования. Новинка тех лет — экспериментальный радиополукомпас, уже от Нарьян-Мара стал терять чувствительность, а затем и все магнитные компасы показывали скорее «цену на дрова», нежели курс самолета к полюсу.

На Маточкином Шаре — одной из научных полярных станций на Новой Земле, из-за погоды самолеты задержались на пять дней. Зная о коварстве местного ветра «бора», достигавшего ураганной силы, все экипажи поставили свои самолеты на якорных столбах носом к предполагаемому направлению ветра, крепко привязав их к бревнам, вмороженным в лед пролива. Но Алексеев поставил свой самолет хвостом к ветру, решив, что сила ветра будет прижимать его к земле.

Теоретически он был прав, но на практике ветер сломав руль его машины. Только благодаря золотым рукам бортмехаников удалось восстановить самолет.

На рассвете 19 апреля все самолеты поднялись в небо и взяли курс





на остров Рудольфа — исходную точку для штурма полюса и место, где нашел свое последнее пристанище начальник первой русской экспедиции на Северный полюс лейтенант Георгий Седов.

Спустя три часа после старта на фоне ясного голубого неба начали вырисовываться очертания острова, у подножья которого в 1936 году были построены зимовка и временная база для воздушного отряда — несколько жилых домов, баня, склады, радиостанция, радиомаяк. Сразу же после посадки штурманы начали определять девиацию магнитных компасов. Крутили тракторами самолеты по земле, определяя отклонение магнитной стрелки. На следующий день начались работы по подготовке к последнему этапу перелета — прыжку на полюс. Дело было за погодой, однако разведывательные самолеты, зимовавшие на Рудольфе, возвращались из полетов с неутешительной информацией.

3 мая Головин получил задание выяснить, имеются ли в районе полюса ледяные поля, пригодные для посадки тяжелых самолетов. Требовалось также уточнить погодные условия для сопоставления их с данными прогноза. Через каждые 20 минут полета самолет-разведчик должен был сообщать о состоянии погоды и о слышимости радиомаяка. Вылет назначили на 5 мая. Погода наконец установилась, можно было пользоваться солнечным компасом. Машина исправна, горючее во всех баках плюс запас бензина в кабине, который надо было перекачивать вручную.

Задание Головина включало полет до 85 градуса северной широты. От острова Рудольфа до полюса по прямой было чуть более 900 киломе-

тров (для АНТ-7 даже с дополнительными баками — на пределе радиуса действия). Тем не менее Головин решил продолжить полет к главной цели экспедиции, ведь от 85 градуса до полюса оставалось всего около ста километров. Через пять с небольшим часов после взлета самолет достиг «макушки планеты». В момент разворота над полюсом механик Кекушев, большой шутник и любитель розыгрышей, успел сбросить на лед бидон с маслом. Якобы, для «смазки земной оси». Обратно до Рудольфа добирались на последних каплях бензина, и уже на посадке оба двигателя самолета остановились — бензин кончился. Незапланированный полет к полюсу закончился благополучно.

После полета «разведчика» на полюс план высадки экспедиции пересмотрели. Было решено, что на полюс полетят все четыре АНТ-6, но первым пойдет сначала один флагманский самолет. 20 мая ночью синоптики сообщили, что погода в районе полюса хорошая, можно вылетать. Вскоре флагман под командованием Водопьянова с папанинцами и О.Ю. Шмидтом стартовал на полюс. Но только через сутки, когда Кренкель собрал свою рацию, Водопьянов сообщил: «Сели благополучно».

В ночь на 25 мая Кренкель передал, что погода в районе полюса ясная, готовы принять остальные самолеты. Но на Рудольфе было облачно, взлетную полосу затягивал туман. Взлетать

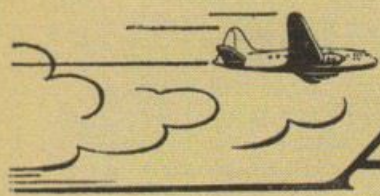
приходилось с помощью трактора, который поочередно подтягивал самолеты через снежные завалы на взлетную полосу. Первым поднялся самолет Молокова, затем Алексеева. Машине Мазурука не повезло, пока трактор тащил ее, лопнул стальной трос, на замену которого потребовалось время. Взлетала «четверка» уже в «молоке».

Из-за отсутствия мощной радиостанции экипажу Мазурука не удалось связаться ни с одним из самолетов. Оставшись в безграничном просторе льдов, где нет ориентиров и не работают магнитные компасы, Мазурук направился к полюсу, решив выбрать пригодную для посадки льдину, сесть и, только уточнив координаты, перелететь в лагерь папанинцев. Когда под крылом оказалась заветная точка — Северный полюс, с трудом удалось разыскать ровное ледяное поле. Связавшись с лагерем папанинцев, экипаж Мазурука уточнил его координаты и вскоре перелетел туда.

25 июня 1937 года машины Водопьянова, Молокова, Алексеева и Головина вернулись в Москву, с ликованием встретившую героев экспедиции.

На острове Рудольфа остался самолет с экипажем И.П. Мазурука для обеспечения безопасности дрейфа папанинцев. В Москву он вернулся только через 13 месяцев. Так закончилась воздушная эпопея доставки первой арктической экспедиции на Северный полюс по воздуху.]





ГРАЖДАНСКАЯ АВИАЦИЯ

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ ЖУРНАЛ
ГЛАВНОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОГО ВОЗДУШНОГО ФЛОТА
ПРИ СОВЕТЕ МИНИСТРОВ СССР

МАРТ, 1957 год

№3

ИЗДАЕТСЯ с 1931 года

Прага-Москва-Пекин

Тысячи километров пролегли между Прагой, Москвой и Пекином. Но большие расстояния не помеха для настоящих друзей. Реактивные пассажирские самолеты Ту-104, которые с осени прошлого года регулярно летают по международным воздушным трассам Москва-Прага и Москва-Пекин, обеспечивают три братских народа скоростной связью.



На снимке: Внуковский аэропорт. Отсюда самолеты Ту-104 отправляются в рейс по одной из крупнейших континентальных трасс мира – Москва-Пекин.



На снимке: Пилот Чжэн Хуэй-энь оформляет у начальника смены Иркутского аэропорта В. Гусарова документы на загрузку самолета, следующего в Пекин.

Обслуживание пассажиров – дело всех авиарботников

Пора готовиться к летней навигации. Стремясь сделать воздушное сообщение более удобным и выгодным, Аэрофлот с начала летней навигации вводит прямые рейсы по более коротким маршрутам. Так, раньше пассажиры из Норильска летели в Москву и в другие центральные города через Норильск. По новому расписанию самолеты, курсирующие по трассе Москва-Норильск-Москва, перевозят пассажиров через Сыктывкар и Воркуту. Все мероприятия по дальнейшему улучшению обслуживания пассажиров, предусмотренные в летнем расписании, позволяют лучше, полнее удовлетворять их запросы. С другой стороны, усиление частоты движения, установление новых прямых маршрутов и снижение тарифов способствуют дальнейшему увеличению притока пассажиров. В нынешнем году на линиях Аэрофлота должно быть перевезено почти на 20 процентов больше пассажиров, чем в прошлом. На столько же предусмотрено увеличить и налет в тонно-километрах.



На снимке: Командир корабля К.Ф. Соболев. За образцовое выполнение заданий командования в годы Великой Отечественной войны ему присвоено звание Героя Советского Союза. Отлично выполняет он задания и в мирные дни.



По письмам читателей

*Группа работников АРМ Северного территориального управления изготовила два сборных стартовых утепленных домика. Конструкция оказалась удачной, однако экспертная комиссия при Управлении наземных сооружений ГУГВФ отнеслась к предложению формально. Она рекомендовала усилить домик, чтобы его можно было перевозить трактором. Нужно ли доказывать, что стартовые домики не нуждаются в перевозке трактором? Решения комиссии следует пересмотреть.

Инженер А. Алфеев.

*В Краснокутском училище ежедневно выпускается радиогазета. По радио нередко выступают начальник училища, его заместители, преподаватели. К участию в радиогазете следует больше привлекать и курсантов-отличников, которые могли бы поделиться опытом овладения знаниями.

Ю. Шабалин.

*На одном из предприятий ГВФ выпускаются чемоданы с инструментами для техников спецслужб. Дело очень хорошее, к сожалению, оно не доведено до конца. Чемоданы приходят в подразделения неуккомплектованными. При этом в ведомости указывается, что недостающие инструменты должно прислать Управление материально-технического снабжения ГУГВФ. Нам кажется, завод обязан давать подразделениям только полностью укомплектованные чемоданы.

Инженер В. Комаровский.

В наших подразделениях

*Началось регулярное движение пассажирских самолетов по вновь открытой авиалинии Москва-Брянск. Расстояние от Москвы до Брянска самолет преодолевает за 1 час 50 минут.

*Повысилась интенсивность движения скоростных самолетов Ту-104 на линии Москва-Иркутск. Теперь самолеты по этой трассе летают ежедневно.

*Объем пассажирских перевозок в Дальневосточном управлении ГВФ из года в год увеличивается. Сотни самолетов днем и ночью бороздят воздушное пространство Дальневосточного края, приближая его к столице нашей Родины Москве.

Молодые специалисты

Лаборант включает рубильник, и электрический ток устремляется к макету базового аэропорта. Вы ясно представляете себе большой магистральный аэродром с его многообразным и сложным оборудованием. У макета стоит группа юношей. Это курсанты Рижского авиационно-технического училища, которое готовит кадры для специальных служб Гражданского воздушного флота. Отсюда выходят специалисты, вполне подготовленные к практической работе в подразделениях ГВФ.

В. Гольцов



На снимке: Курсанты Рижского авиационно-технического училища специальных служб ГВФ А. Ласьков (слева) и В. Дмитриев готовятся к экзаменам.

Новые магистральные самолеты

На снимке: Главный конструктор самолета «Украина» О. К. Антонов.



Недавно во Внуково состоялся показ новой авиационной техники. Большой интерес вызвали турбовинтовой многоместный самолет «Москва» конструкции С. В. Ильюшина и «Украина» конструкции О.К. Антонова. Тысячи людей — пилоты, инженеры, техники, движенцы, связисты, пассажиры осмотрели новую авиационную технику — выдающиеся творения нашей социалистической индустрии. Советская страна — первая в мире страна социализма — идет по пути невиданного технического прогресса, неуклонного хозяйственного и культурного подъема.

На снимке: Ведущий летчик-испытатель турбовинтового самолета «Москва» В.К. Коккинаки, генеральный конструктор авиапромышленности С.В. Ильюшин и заместитель главного конструктора В.Н. Бугайский.



УВАЖАЕМЫЕ ЧИТАТЕЛИ!

Напоминаем, что, как и прежде, в Новом 2012 году наш журнал можно выписать с любого месяца!

Подпишитесь на журнал «Гражданская авиация» – и вы будете получать самую достоверную информацию о российской и мировой авиационной отрасли.

В КАЖДОМ НОМЕРЕ:

- встречи с руководителями, известными учеными, авиаконструкторами и ведущими специалистами гражданской авиации России;

- информация

о деятельности российских и зарубежных авиоперевозчиков;

- рекомендации ИКАО и других международных организаций;

- прогнозы аналитических центров по актуальным проблемам развития

российского и мирового воздушного транспорта;

- новинки отечественной и зарубежной авиационной техники, последние достижения авиационной науки;

- малоизвестные страницы истории отечественной и мировой гражданской авиации, авиационные сенсации;

- судьбы людей, посвятивших свою жизнь авиации;

- реклама рынка авиационных и других услуг.

ПОДПИСНАЯ ЦЕНА ПРЕЖНЯЯ:

для физических лиц – 100 рублей,
для юридических лиц – 175 рублей
за экземпляр.

НАШИ ИНДЕКСЫ В КАТАЛОГЕ «РОСПЕЧАТИ»:

70226 (для физических лиц)

36809 (для юридических лиц)

Подписку можно оформить в «Роспечати». Желающие могут также воспользоваться адресной (редакционной) подпиской с любого месяца и на любой срок, заказав любое количество экземпляров, которые можно будет получить непосредственно в редакции, либо почтой.

Подписка гарантирует, что старейший авиационный журнал России всегда будет с вами!



ЗАО "Транспортная Клиринговая Палата"



000000 TCH
 AGENCY
 CITY RU
 00000000

ЭЛЕКТРОННЫЙ БИЛЕТ (ФАЙЛ/ТУ/КОНТАКТИ) NO/ID-TU/ID
 ELECTRONIC TICKET (FILE/DATE/TICKET) CON/TCN
 DATA/DATE: 06F82012
 ФАМИЛИЯ/ИМЯ: IVANOV/PETE N MR
 0000 0 ОТПРАВ./НАШ./ОРИГ./ДЕСТ.: МОСКВА
 0001234567890

ВИДАН ОТ/ISSUED BY
 НОМЕР БИЛЕТА/TICKET NUMBER : 000 6180012348 2
 ДАННЫЕ БРОН/BOOKING REF : 123456789 ABCDEF/XX

ОТ/ДО FROM/TO	РЕЙС FLIGHT	КЛ ДАТА ВРЕМ CL DATE DEP	СТ ST	ВАЛОМЫЙ ТАРИФ FARE BASIS	НДС TAX	КОД CODE	СТАТУС STATUS
МОСКВА DME	XX	201	Н	ОЗНАК 1100	СК	НВТ1	20X
БЕРЛИН THF	XX	202	Н	ОЗНАК 0600	СК	НВТ1	20X
МОСКВА DME							

ПЕРЕДАТ. НАПИСИ/ОТГОВОРЫ./ENDORSEMENTS/RESTRICTIONS: RATE 123456789 123456789

ФОРМА ОПЛАТЫ/FORM OF PAYMENT : CASH

РАСЧЕТ ТАРИФА/FARE CALCULATION: NOW XX BER200.00XK MOW200.00XK0400.00XND
 ROKO.750000XK RUB60R1 NUB1200R RUB300E

ТАРИФ/FARE : EUR300.00 ЭКВИВ. В РУБ. ПЛ./EQUIV. FARE TO: RUB12000
 СБОР/TAX/FEE/CHARGE : RUB250EE RUB240DT
 ИТОГО/TOTAL : RUB12510

20 ЛЕТ СИСТЕМЕ ВЗАИМОРАСЧЕТОВ НА ВОЗДУШНОМ ТРАНСПОРТЕ



В ИНТЕРЕСАХ ОТРАСЛИ И ПАССАЖИРОВ

