

ПАРТНЕР АЭРОПОРТ

№1 (135)
2022

ЖУРНАЛ АССОЦИАЦИИ «АЭРОПОРТ» ГА СТРАН-УЧАСТНИЦ СНГ
«PARTNER-AIRPORT» CIS «AIRPORT» ASSOCIATION MAGAZINE



27 октября состоялось очередное заседание Совета Ассоциации, на котором в члены Ассоциации были приняты 26 новых авиапредприятий, фирм, компаний и учебных заведений.

Из-за ограничений, связанных с пандемией, не все могли прибыть и получить сертификаты.

► стр. 4–5



Качество покрытия – залог безопасности полета!

Современное оборудование и материалы для ремонта аэродромных покрытий.



- Крупный склад продукции и запасных частей.
- Гарантия и сервис.
- Технологическое сопровождение.

Телефон: +7 (495) 221-0433
www.bavcompany.ru

Официальный дистрибьютор:



ПАРТНЕР АЭРОПОРТ

информационно-аналитический журнал
Ассоциации «Аэропорт» ГА стран СНГ

№ 1 (135)
2022 г.

Выходит с декабря 1991 года, в данном формате с 2006 года.

Учредитель – Ассоциация «Аэропорт» ГА стран СНГ.
Объединяет более 160 аэропортов, авиапредприятий,
фирм, организаций и учебных заведений из 20 стран.

Главный редактор – Е. А. Румянцев, rea1941@yandex.ru

Ответственный секретарь – А. А. Сухопаров

Группа обозревателей – И. А. Шварц

Фоторедакция – С. Г. Зоничев, П. В. Юрьев, С. М. Щербаков

Отдел компьютерного набора и верстки:
К. А. Силаева, Д. В. Скопин, Н. Н. Гончарова

Бухгалтерия: Ю. Н. Максимова, 8 (495) 391–27–24

Производство: П. В. Максимов

Юридический и почтовый адрес:
125167, г. Москва, проезд Аэропорта, д. 11Б

www.airport.org.ru • e-mail: global@airport.org.ru

АФТН: УУУУУНЬБ

Тел: +7 499 157-36-66 • факс: +7 499 198-47-50

Регистрационный номер ПИ № ФС-77-22605 от 20.12.2005 г.

Отпечатано в АНО ИИЦ «Просветитель»
117049, Москва, ул. Большая Якиманка, 38а.

Тираж 3000 экз. Цена свободная.

Редакция с уважением относится к мнениям авторов публикуемых материалов,
но не всегда разделяет их точку зрения. Ответственность за достоверность
информации несут авторы публикаций. Перепечатка опубликованных
материалов без письменного согласия редакции не допускается.

Редакционный Совет

Сопредседатели:

В. И. Горбачев,

Генеральный директор Ассоциации «Аэропорт» ГА;

В.В. Волков,

Президент Ассоциации «Аэропорт» ГА стран СНГ,
Генеральный директор ФКП «Аэропорты Севера»

Члены Редакционного Совета:

О. Г. Ахраменко, директор ООО «Евромаш» (Беларусь);

В. В. Горлов,

Председатель Совета ветеранов центрального аппарата ГА.

Владимир Драбек,

Генеральный директор фирмы «Транскон» (Чехия);

М.Д. Марцялене, председатель Совета директоров
ООО «Технотрейд»

В. Б. Черток, советник руководителя «Ространснадзора»



СОСТАВ СОВЕТА, коллегиального органа управления Ассоциации «Аэропорт» ГА

Волков Вадим Валерьевич

Президент Ассоциации «Аэропорт» ГА стран СНГ,
Генеральный директор ФКП «Аэропорты Севера»

Круглов Сергей Федорович

Вице-президент,
Генеральный директор АО «Аэропорт Горно-Алтайск»

Овченков Николай Иванович

Генеральный директор ООО ПСЦ «Электроника»

Горбачев Виктор Иванович

Генеральный директор Ассоциации «Аэропорт» ГА стран СНГ

Хоронек Вячеслав Васильевич

Генеральный директор Национального аэропорта Минск

Невзоров Александр Алексеевич

Советник генерального директора
АО «Шереметьево. Безопасность»

Павлов Андрей Николаевич

Директор, «Московский аэропорт Домодедово»

Содержание

Главная тема номера – **региональная авиация**.
Ее достижениям, задачам, проблемам, людям, работающим в региональных и малых аэропортах, посвящаются следующие материалы:



«59-я Московская международная» 6



«Малые аэропорты: шлагбаум на ВПП» 24

«Тобольск: аэропорт Ремезов»..... 28

«Антикризисная стратегия и реконструкция аэропортов Красноярья» 42



«Аэропорт Хатанга: новый терминал»..... 44

«В Якутии озаботились проблемами малой авиации»..... 47

«Инвестиции летят на Восток» 48

«Хозяин Агами»..... 50

Другие материалы номера:

«Новые члены Ассоциации»

Информация о приеме в организацию
26 новых фирм, авиапредприятий и компаний 4



«Аэропорты: безбарьерная среда пока с барьерами»

«Круглый стол» Ассоциации по проблеме услуг для инвалидов на авиатранспорте 16

«Современный уровень качества – информационное оснащение аэропортов»

«Круглый стол» Ассоциации на данную тему 19



«В бой идут одни старики»

Фотоинформация о выставке техники, оборудования и технологий для аэропортов 22



«Транспортная неделя»

Фотоинформация о форуме в Москве. 36

«В разработке проект единой методики по организации летной работы в ГА»..... 53

В номере публикуются оперативные материалы о событиях в отрасли и в аэропортах, план основных мероприятий Ассоциации «Аэропорт» ГА на 2022-й год, анонс о конкурсе «Лучший аэропорт года стран СНГ (по итогам работы в 2021-м году).

Коммерческая информация представлена фирмами
ООО «Компания Би Эй Ви», ООО «Торговый дом РЕКС», ООО «Литиум», ООО «ТСК»



*С Новым годом!
Happy New Year!*

Дорогие друзья, коллеги!

Примите сердечные поздравления с Новым 2022 Годом. По доброй традиции подводим итоги, строим планы на будущее.

Трудным был уходящий год. Но, сбрасывая путы пандемии, отрасль движется вперед. Люди продолжают летать. Возобновляются старые авиационные маршруты, прокладываются новые. Гражданская авиация делает свою работу день за днем, обеспечивая единство, стабильность и развитие страны.

Отрадно, что возобновление и рост авиаперевозок в значительной степени осуществляется за счет рейсов именно внутри страны, хотя все больше растет и ее зарубежная авиационная сеть.

Свою долю в возрождение и развитие отрасли вносит и наша Ассоциация. Ее общественный статус дает ей возможность устанавливать партнерские отношения с государственными и другими структурами, вести с ними конструктивный диалог, способствуя внедрению мирового и отечественного опыта в практи-

ку работы аэропортовых и других связанных с авиацией комплексов.

В уходящем году Ассоциация провела, что называется вживую, две конференции и выставки техники, оборудования и передовых технологий для аэропортов. Один из форумов был посвящен проблемам, заботам и задачам региональной авиации, что всегда актуально для нашей державы с ее огромной территорией, во многие края которой «только самолетом можно долететь».

Для нас, посвятивших свой труд гражданской авиации, отрадным является рост рядов Ассоциации. На последнем заседании ее Совета новыми ее членами стали сразу 26 авиапредприятий, фирм, компаний и учебных заведений. Впереди – новые вызовы и новые задачи. Вместе мы решим их успешнее и эффективнее.

С благодарностью за работу и наилучшими пожеланиями в Новом Году!

С Новым 2022-ым!

Вадим Волков,
Президент Ассоциации

Виктор Горбачев,
Генеральный
директор Ассоциации

**27 октября 2021 года
состоялось заседание Совета,
коллегиального органа управления
Ассоциации.**

На заседании были приняты в члены Ассоциации 26 компаний, авиапредприятий, учебных заведений и организаций. Из-за ситуации с обострением пандемии коронавируса и введения ограничений не все представители смогли прибыть и получить сертификаты членов Ассоциации. Новыми ее членами стали.

1. **ООО «Сибазэроинж-Проект»**
г. Красноярск
Проектирование аэропортов, аэродромов
2. **ООО «ТД «ИНТМАШ»**
г. Санкт-Петербург
Поставка аэродромных машин и оборудования, кабель
3. **ООО «Ферекс-Урал»**
г. Екатеринбург
Поставка светосигнального оборудования
4. **ООО «Энергия»**
г. Новосибирск
Электромонтажные, строительно-монтажные, санитарно-технические работы
5. **ООО «Карьерные машины»**
г. Красноярск
Поставка и сервисное обслуживание дорожно-строительной техники



Новые члены



6. **ООО «ГК «ДогмаПро»**
г. Санкт-Петербург
Поставка и монтаж оборудования для торговых организаций общественного питания
7. **АО «Опытный завод №31 ГА**
г. Щелково, Московская область
Производство аэродромной техники
8. **ООО «НПО Спецтехника»**
г. Москва
Производство оборудования для авиационной безопасности
9. **ООО «СКАЙ ЛИФТ»**
г. Новосибирск
Поставка и монтаж лифтового оборудования
10. **ООО «Центр Безопасности»**
г. Якутск
Монтаж и обслуживание систем обеспечения безопасности
11. **Московский авиационный институт (МАИ)**
Национальный исследовательский университет
12. **ООО «Жатайский завод металлоконструкций»**
г. Якутск
Мобильные пожарные установки, цистерны, резервуары, металлоконструкции



Ассоциации

13. **АО «Варгашинский завод ППСО»**
Курганская область
*Пожарная техника, оборудование
для содержания ВПП аэродромов*
14. **ООО ПКФ «Магистраль»**
Ярославская область
Производство прицепных катков и грейдеров
15. **ООО «НОВАКОМ»**
г. Якутск
*Строительно-монтажные работы
жилых и нежилых зданий*
16. **ООО «Конветроник»**
г. Москва
*Производство автоматизированных систем
для аэропортов*
17. **ООО «Торговый Дом РЕКС»**
г. Москва
*Материалы для эксплуатационного содержания
аэродромов*
18. **ООО «ПЗТ-Комплект»**
г. Москва
Поставка оборудования для служб ГСМ
19. **ООО ДВЗ «ЭКОЛОС»**
г. Владивосток
*Производство оборудования для очистки
и перекачки сточных вод*
20. **ООО «ИРАМ»**
(Институт радарной метеорологии)
Ленинградская область
*Разработка и поставка автоматизированных
метеорологических систем*
21. **ООО «ИК «А-ИНЖ» (Алекс-инжиниринг)**
г. Красноярск
*Консультирование специалистов
в области строительства*
22. **ООО «Электро Эйр»**
г. Санкт-Петербург
*Производство аэродромного оборудования
и машин*



23. **ООО «Меркатор Холдинг»**
г. Москва
*Производство и поставка коммунальной
и аэродромной техники*
24. **ООО Торговый дом «Урус-Якутия»**
г. Якутск
Пошив и поставка спецодежды
25. **ПАО «НПО «Алмаз»**
г. Москва
*Производство и поставка систем:
УВД, ССО, метеорологии*
26. **ООО «Монитор Софт Урал»**
г. Екатеринбург
*Инновационные IT решения для аэропортов
и авиакомпаний*

На заседании был также утвержден план работы Генеральной дирекции Ассоциации на 2022 год (публикуется на стр. 58)

Фото Михаила Дмитриева



59-я Московская



27 октября 2021 года состоялась очередная 59-я Московская международная конференция Ассоциации «Аэропорт» ГА на тему «**Развитие региональной авиации**». Работали три секции: «Роль государства в развитии региональной авиации», «Практика и опыт»,



«Деловые партнеры». Модераторами секций выступили соответственно **Виктор Горбачев**, Генеральный директор Ассоциации, **Вадим Волков**, Генеральный директор ФКП «Аэропорты Севера», Президент Ассоциации, **Олег Куржумов**, технический директор ЗАО «НТК «Аэротехнический центр», председатель аэродромно-технического комитета Ассоциации.

С докладами, сообщениями и презентациями выступили:

- **Александр ФРИДЛЯНД**, д.э.н., генеральный директор НМЦ «Аэропрогресс»;
- **Вадим ВОЛКОВ**, генеральный директор ФКП «Аэропорты Севера»;
- **Жак ВАЙЕН**, атташе по вопросам ГА, посольство Франции в Москве;
- **Владимир ПРОСКУРИН**, начальник отдела программ по пассажирским перевозкам московского отделения ИАТА;
- **Борис КАРПОВИЧ**, вице-президент Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта;



международная...



- **Абдималик БУСУРМАНКУЛОВ**, заместитель Генерального директора ОАО «Международный Аэропорт «Манас», Кыргызская Республика;
- **Игорь БОЕВ**, генеральный директор ОАО «Аэропорт Старый Оскол»;
- **Глеб ГОЛОВЧЕНКО**, управляющий директор АО «РИВЦ-Пулково»;
- **Александр КОЗЛОВ**, доцент кафедры МГТУ ГА, к.т.н.
- **Ирина ШИБАНОВА**, ведущий маркетолог ООО «Родер»;
- **Радий АХМЕДЬЯРОВ**, главный технолог компании «Би Эй Ви»;
- **Дмитрий ПЕТУХОВ**, генеральный директор ООО «АСХ Рус» (Aebi Schmidt International);
- **Алексей НИКИТСКИЙ**, начальник отдела ООО «Торговый дом РЕКС».

Фото Михаила ДМИТРИЕВА





В фокусе – региональная авиация

Уже 59-я конференция Ассоциации «Аэропорт ГА стран СНГ» собралась в непростое для отрасли время. И дело не только в том, что собраться, как называется вживую, в разгар пандемии коронавируса, это поступок тех, кто прилетел на форум из Якутска и Бишкека, из Питера и Старого Оскола, из Минска и Челябинска, других городов. Если быть кратким, привела их на форум забота о развитии отрасли, в которой они работают, а именно о развитии одной из ее составляющих – региональной авиации. Там, где дела обстоят наиболее критично, – отметил, открывая форум, Вмктор Горбачёв (на фото).

Большинство аэропортов регионального значения и местных воздушных линий прибывают именно в таком



состоянии или прекращают свое существование. Находящиеся в федеральной собственности, они (при сокращении объема работ за последние годы в 10 и более раз) выживают и продолжают работать только в тех регионах, где им оказывается финансовая поддержка от местных властей или преуспевающих градообразующих предприятий других отраслей, заинтересованных в существовании и функционировании авиации.

Действующие на настоящее время федеральные целевые программы (ФЦП) по развитию инфраструктуры аэропортов России, к сожалению, охватывают не более 10-12 процентов авиапредприятий.

Но более всего вызывают озабоченность и тревогу состояние северных аэропортов, где крайне слаба или вообще отсутствует транспортная инфраструктура, где, кроме воздушного сообщения, ничего нет.

К примеру, в Сибирском федеральном округе, начиная с 90-х годов, сеть местных аэропортов неуклонно сокращалась и в результате уменьшилась в четыре раза. Причин этому много. Прежде всего, высокая стоимость авиаперелета, снижение платежеспособности населения и, как следствие, уменьшение его транспортной подвижности.

Кроме того, на содержание аэродромной сети регионального значения из федерального бюджета выделялось явно недостаточное количество средств. А ведь большинство местных аэропортов (аэродромов) построены более 50 лет назад, и к настоящему времени их изношенность достигает 70-80%.

При этом постоянно ужесточаются требования безопасности. Конечно, без этого нельзя, но где маленьким аэропортам, обслуживающим 3-4 рейса в неделю, взять колоссальные средства, чтобы выполнить все необходимые предписания. В результате аэропорты в небольших поселениях не выдерживают такой нагрузки, вследствие чего их переводят в статус посадочных площадок, либо вовсе закрывают.

Главное – стимулировать рост авиаперевозок

Эти проблемы затронул в своем обращении к участникам Президент Ассоциации, Генеральный директор ФКП «Аэропорты Севера» Вадим Волков.

– Мы собрались здесь, – отметил он, – чтобы выявить современные тенденции, исследовать мировой опыт, накопленный в основополагающих направлениях деятельности аэропортов, уловить нюансы и предложить переломные решения.

По-прежнему основные задачи, требующие решения в деятельности региональных аэропортов, – это обеспечение материальной базы, обеспечение авиационной и транспортной безопасности, оснащение служб качественной техникой, повышение качества услуг и снижение себестоимости технологических процессов. Изменились только требования к решению этих задач, глубина проработки вопросов, а именно:

- повышение качества услуг обслуживания потребителя до международного уровня;
- информационная интеграция всех видов услуг;
- обеспечение реализации международных стандартов в системе воздушного транспорта;
- повышение эффективности деятельности аэропортов.

Одной из основных характеристик успешного бизнеса в аэропорту является качество предоставляемых услуг, которые удовлетворяют ожиданиям, потребностям и возможностям как заказчиков, так и пассажиров.

– Необходимо отметить, – подчеркнул Президент Ассоциации, – что за последние годы значительно увеличились требования пользователей услугами аэропортов. При этом необходимо понять, что каждый вид услуг, предоставляемых в аэропорту, должен рассматриваться как отдельный независимый бизнес участников процесса. Кроме того, он должен быть экономически привлекателен для каждой из участвующих сторон.

Постоянно растущий спрос на рынке перевозок предъявляет все новые и новые требования к развитию экономических основ деятельности авиационных предприя-

тий. Качественное изменение требований пользователей к воздушным перевозкам инициирует авиапредприятия постоянно искать пути повышения эффективности своей деятельности.

Аэропорты – это предприятия, выполняющие функции общественного обслуживания, а качество такого обслуживания является приоритетным направлением их деятельности.

Процесс повышения коммерциализации аэропортов в целом, а в неавиационной деятельности в особенности, требует анализа нынешнего экономического состояния предприятий гражданской авиации и выработки путей стимулирования рынка воздушных перевозок.

Процесс реформирования продолжается и требует постоянной корректировки в зависимости от текущего состояния. Настоящая ситуация требует новых решений, определяющих последующие шаги реформ. Эти решения должны опираться на профессиональный взгляд работников отрасли.

И в этой связи, очевидно, что вопрос коммерциализации аэропортов затрагивает очень большую сферу проблем, которые в конечном итоге сказываются на экономических показателях авиапредприятий. Это и вопросы государственного регулирования, и вопросы совершенствования юридически-правовой базы деятельности аэропортов. Могут сказать, подчеркнул Вадим Волков, что это не отдельные вопросы, требующие самостоятельного решения. Все они комплексно становятся составляющей основной проблемы – стимулирования роста воздушных перевозок.

Сила коллективного поиска

Участники конференции представляли широкий спектр отрасли. Руководители региональных аэропортов России, СНГ, европейской страны, представители международных организаций, учебных заведений, фирм, компаний и ави-

Вадим Волков



Александр Фридлянд



апредприятий. И если одни участники использовали форум для популяризации своей продукции (что естественно), то общий итог коллективного обмена мнениями по заявленной теме был достаточно весомым.

По установившейся традиции последних лет тон конференции задавал д.э.н. **Александр Фридлянд**, Генеральный директор НМЦ «Аэропрогресс». В своем выступлении он проанализировал возможные пути снижения издержек аэропортового бизнеса, объемы пассажирских перевозок и оперативную рентабельность аэропортов за последние два с половиной года, то есть в условиях пандемии коронавируса. Посткризисный восстановительный рост авиатранспортного рынка, по мнению эксперта, будет происходить на основе рыночных механизмов в условиях макроэкономической стабилизации и восстановления роста российской экономики. А его темпы в силу дефицита инвестиционных ресурсов у авиатранспортного бизнеса и отсутствия массивированной государственной поддержки как авиакомпаний, так и среднего класса, что ранее имело место в начале 2000-х годов, также будет не выше наблюдавшихся в начале 2000-х годов величин (до 9-10% в год).

По мнению докладчика, описанный сценарий может быть назван умеренно консервативным и представляется наиболее вероятным в настоящее время. В соответствии с ним, авиатранспортный рынок восстановит уровень объемов 2019 года и вернется на траекторию прогнозируемого ранее роста относительно указанного уровня не ранее 2024 года, то есть после вынужденной из-за пандемии пятилетней паузы в развитии рынка.

В выступлении **Вадима Волкова**, Генерального директора ФКП «Аэропорты Севера», был дан анализ деятельности федеральных казенных предприятий. Приводим его текст.

ФКП: преимущества и недостатки

В Российской Федерации на сегодняшний день функционирует 7 Федеральных казенных предприятий, в оперативном управлении которых находятся 73 аэропорта и несколько десятков посадочных площадок. ФКП «Аэропорты Севера» представляет крупнейшее объединение в стране и управляет 30 аэропортами. При этом сами аэропорты достаточно малы и их совокупный пассажиропоток составляет одну десятую процента общего пассажиропотока Российской Федерации.

Причины создания ФКП

Предпосылки к созданию ФКП являются два основных фактора. Первый – это необходимость обеспечения аэропортовой деятельности в регионах со сложной транспортной доступностью и низкой плотностью населения. В районах Дальнего Востока, где расстояния между населенными пунктами весьма значительны, авиационный транспорт является единственно возможным в таких видах деятельности, как санитарная авиация, срочная перевозка пассажиров, почты, доставка продуктов питания и иных скоропортящихся грузов, выполнения аварийно-спасательных работ. Так, некоторые из наших филиалов – аэропорты Сасылах, Мома, Саккырыр – не имеют водного сообщения и остаются без наземного сообщения 10 месяцев в году. То есть наличие действующих аэропортов является для них жизненно необходимым условием.

Второй предпосылкой к созданию ФКП является убыточность аэропортовой деятельности в районах с низкой плотностью населения, большими расстояниями и суровыми климатическими условиями. А избыточные нормативные требования обуславливают крайне высокие издержки на содержание объектов транспортной инфраструктуры. Все эти факторы обуславливают убыточность аэропортовой деятельности на Крайнем Севере и в Дальневосточном федеральном округе.

В результате на всей северо-восточной части Российской Федерации складывается противоречивая ситуация, с одной стороны, аэропорты жизненно необходимы для населения, с другой, – они не могут функционировать в условиях рыночной экономики. Очевидным способом разрешения проблемы явилось субсидирование авиационной отрасли, широко практиковавшееся в Советском Союзе. Вторым важным отличием аэропортов в составе ФКП от остальных аэропортов РФ является полная подконтрольность государству. Помимо очевидной причины – необходимости защиты выделяемых субсидий от нецелевого использования – важным является и задача таких аэропортов, а именно поддержание и развитие территории, что является задачей федерального уровня. При этом фактическая история и развитие ФКП во многом является обратным процессом по отношению к разобщенности и самостоятельности, полученной аэропортами в 1994 году при разделении предприятий гражданской авиации на отдельные субъекты.

Положительные стороны ФКП

Само по себе подчинение федеральным органам власти и необходимость субсидирования не было достаточно для объединения аэропортов и на протяжении десятилетия они функционировали как самостоятельные хозяйствующие субъекты. Однако это осложняло управление на уровне Минтранса и Росавиации, а в итоге привело к укрупнению. К положительным сторонам такого укрупнения можно отнести управленческие и информационно-технические плюсы:

- Возможность расположить центр управления предприятиями в региональном центре. Например, ряд филиалов нашего предприятия расположены в населенных пунктах с численностью населения менее трех тысяч жителей. К сожалению, говорить о наличии квалифицированного персонала в таких случаях не приходится;
- Единовременное принятие управленческих решений. Аэропорты, входящие в состав ФКП, являются однотипными, функционируют в одном или соседних регионах, подчинены одному территориальному органу Росавиации. Менеджмент нашего управляющего подразделения, сталкиваясь с какой-либо проблемой, решает ее применительно ко всем аэропортам сразу и реализует типовое решение. В наших филиалах отсутствуют многие обязательные для коммерческих предприятий подразделения: бухгалтерия, юридический, финансовый, договорный и коммерческий отделы. Практически нет отдела кадров и подразделений информационных технологий. В противном случае эту работу пришлось бы проводить в каждом аэропорту отдельно;
- Общая информационная инфраструктура. Все аэропорты ФКП пользуются одной системой документооборота, управленческого, бухгалтерского учета. Предприятие

поддерживает один интернет-сайт, принимает типовые технические решения. Сумма издержек на решение этих вопросов каждым аэропортом в отдельности была бы на порядок выше.

Следующими положительными сторонами являются выгоды от централизованного управления ресурсами, а именно:

- Возможность перераспределения ресурсов. Имея общую управленческую структуру, аэропорты могут рассчитывать на оперативную помощь в случае необходимости устранения аварийной ситуации. Конечно, такая помощь будет оказана в ущерб другим филиалам, но без нее транспортное сообщение региона было бы нарушено. При этом получить такую оперативную поддержку из бюджета практически нереально – размер субсидии утверждается до начала года, а рабочие механизмы ее оперативного изменения отсутствуют. Немаловажным фактором также является возможность временного перераспределения трудовых ресурсов. Мы уже сталкивались с ситуациями, когда обеспечить работу аэропорта получалось только путем оперативной командировки работников другого филиала. Подобные решения в ситуации отдельных предприятий практически недоступны, либо слишком дороги;
- Консолидация потребностей. Немаловажным фактором является также единообразный подход к обобщению и защите интересов как каждого аэропорта в отдельности, так и всех аэропортов в целом. 30 аэропортов обычно будут формировать 30 мнений по любым вопросам. С такой ситуацией мы сталкиваемся в работе ежедневно. К сожалению, для решения вопросов, требующих государственного участия и поддержки, это – фатально. Любые предложения по изменению законодательства должны быть проработанными и едиными. Только тогда они могут быть рассмотрены по существу. Это также одна из причин, почему мы предлагаем организовать систему консолидированной разработки и направления законодательных инициатив от имени Ассоциации ГА.

Еще одним плюсом является организация внутренних услуг и развития непрофильных видов деятельности. Примером такого механизма может быть функционирующий на базе нашего предприятия учебный центр, собственная лаборатория по анализу качества горюче-смазочных материалов, электроизмерительная лаборатория и прочее. Такие виды деятельности недоступны ни для одного из аэропортов в составе ФКП в отдельности по причине довольно низких потребностей. Однако, оказывая внутренние услуги всем аэропортам по очереди, эти подразделения становятся вполне рентабельными и выполнять работы собственными силами становится выгоднее, чем заказывать подобные услуги на стороне.

Актуальные проблемы

Отсутствие закреплённого порядка расчета субсидии

Вместе с тем есть ряд проблем, которые не были решены в отдельных аэропортах и остаются нерешенными в составе федеральных казенных предприятий. Первой такой проблемой является отсутствие закреплённого порядка расчета субсидии. Имеющийся сейчас порядок формирова-

ния программы деятельности предусматривает ее составление казенным предприятием. Однако ее максимальный размер определяется предыдущим отчетным периодом и состоянием бюджета Российской Федерации. ФКП все также, как и отдельные аэропорты, не имеет возможности доказать необходимость и отстоять включение в собственный бюджет затрат на реновацию основных средств, индексацию заработных плат сотрудников, выполнение требований новых утверждаемых законов. Более того, размер субсидии ежегодно снижается и не индексируется даже на уровень официально подтверждаемой инфляции.

Комплексный план модернизации аэропортовой инфраструктуры

Российской Федерацией предусматриваются программы реконструкции и модернизации аэропортов. Однако их реализация сталкивается с практически непреодолимыми трудностями. При прохождении ГлавГосЭкспертизы из проектов исключается множество затрат, являющихся необходимыми для успешной реализации проекта. Денежные средства из бюджета доставляются зачастую с опозданием, что приводит к срыву строительного сезона в первый год. Индексы удорожания не учитывают рост стоимости на импортное оборудование в связи с изменением курса валют. Однако, даже если проект удастся успешно реализовать, предприятие оказывается с новыми объектами – зданиями большой площади, с системами кондиционирования и вентиляции, но без средств на их содержание. Искусственные взлетно-посадочные полосы, заменившие собой грунтовые, обслуживать также нечем – средства на приобретение новой техники не выделяются.

Отсутствие оперативной реакции на законодательные инициативы

С другой стороны, мы не видим оперативной реакции на законодательные инициативы, формируемые нашим предприятием. Несомненно, вес ФКП больше, чем вес каждого аэропорта в отдельности. Однако и этого веса недостаточно, чтобы, например, придать рекомендательный характер требованию наличия патрульных дорог или упразднить требования о ношении сотрудниками службы авиационной безопасности служебного оружия. Решение проблемы мы видим в реализации законодательных инициатив под эгидой Ассоциации «Аэропорт» ГА, с целью формирования консолидированных обращений.

Поддержка региональных перелетов

Большинство проблем Федеральных казенных предприятий вызвано недостаточным финансированием. Однако не стоит забывать, что финансовые трудности являются следствием того состояния, в котором находится отрасль гражданской авиации на Крайнем Севере. Статистика за последние два года будет непоказательна из-за пандемии, однако, если обратиться к статистике за период с 2017 по 2019 г.г. можно увидеть, что доля отмененных или совмещенных рейсов возросла с 12 до 20 процентов, то есть почти в два раза. При этом общее количество регулярных рейсов продолжает снижаться. Причинами такой тенденции остаются высокие цены на билеты и дефицит воздушных судов у авиакомпаний. Для их решения необходимо появление современных воздушных судов и федеральное субсидирование региональных авиамаршрутов.

Итоги

Таким образом, нужно признать, что государство еще не выработало целостную концепцию развития Федеральных казенных предприятий. Имеющиеся механизмы точечные и не показывают в полной мере свою эффективность.

Тем не менее, взвесив все за и против, можно с уверенностью сказать: практика применения Федеральных казенных предприятий как организационно-правовых норм для управления комплексом однотипных аэропортов, получающих субсидию из федерального бюджета, хорошая. Она определенно позволяет минимизировать издержки на содержание небольших разрозненных объектов транспортной инфраструктуры, повышает эффективность расходования денежных средств, позволяет консолидировать потребности и распространить лучшие практики. Если изменения, которые мы предлагаем, будут реализованы, а финансирование – достаточным, авиация на Крайнем Севере может получить значительную поддержку для устойчивого развития на годы вперед.

* * *

Выступления участников форума нередко выходили за рамки его основной темы. Поэтому в обзоре главное внимание уделено тем выступлениям, которые отвечали основной тематической направленности конференции, памятуя о том, что нельзя объять необъятное.

Атташе посольства Франции в Москве по вопросам ГА **Жак Вайен** в своем выступлении рассказал о развитии аэропортов в его стране с акцентом на влияние пандемии коронавируса. (Мы надеемся познакомить читателей с текстом выступления господина Вайена в следующем номере журнала).



Начальник отдела программ по пассажирским перевозкам ИАТА **Владимир Проскурин** сделал сообщение на тему «Состояние отрасли. Что сделать, чтобы взлететь?»

Вице-президент Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта **Борис Карпович** выступил с докладом «Перспективы развития региональных перевозок». Основны-



ми вызовами для таких перевозок на современном этапе он считает следующие:

- практическое отсутствие роста местного авиасообщения в большинстве субъектов РФ;
- сокращение сети местных аэропортов и посадочных площадок, недостаточная оснащенность их инфраструктуры;
- незавершенность перевооружения парка ВС на этих линиях;
- низкая инвестиционная привлекательность региональных и местных авиаперевозок;
- дефицит квалифицированных кадров работников местных аэропортов.

Отметив значимость государственного субсидирования региональных авиаперевозок в Калининград, Симферополь и на Дальний Восток (так, в 2020 году сумма такого субсидирования составила 15 млрд руб. в 2021-м – 21,4 млрд руб., в проекте бюджета на 2022 год намечено 27,5 млрд руб) он, вместе с тем, указал на значительную цену перспективной линейки отечественных региональных ВС. Так, Л410 – это около 350 млн рублей, Ил-114-300 – 1,4 млрд рублей, ТВ РС-44 – 840 – 980 млн рублей.

Планом авиаперевозок по субсидированию на 2021 год намечено перевезти 4 030 922 пассажира. На 1.10.2021 цифра составила 2 896 714 человек.

По мнению докладчика, для достижения устойчивого развития региональных авиаперевозок необходимо решение следующих задач:

- сбалансированное развитие единой маршрутной сети авиаперевозок на региональном и местном уровнях;
- повышение качества и долговременной устойчивости

авиатранспортной инфраструктуры региональных и местных авиаперевозок;

- обновление и модернизация авиапарка и технологий пассажирских перевозок.

Заместитель Генерального директора ОАО «Международный аэропорт «Манас» (ОАО «МAM») **Абдималик Бурсманкулов** в своем выступлении рассказал о перспективах развития региональных аэропортов в Киргизской Республике. В составе ОАО «МAM» одиннадцать аэропортов, из них пять – международных и шесть региональных. Это – «Джалал Абад», «Исфана», «Караван», «Казарман», «Нарын» и «Талас». В 2021 году пассажиропоток по внутренним воздушным линиям значительно перекрыл итоги предыдущего 2020 года (соответственно, более 1 млн к 600 тыс. с небольшим). Следовательно, авиапредприятие успешно преодолевает трудности эпидемиологической ситуации. Существуют краткосрочные, среднесрочные и долгосрочные планы развития. Характерно, что на реконструкцию и модернизацию аэродромов и аэровокзальных комплексов, совершенствование материально-технической базы и других объектов инфраструктуры аэропортов, средства выделяются из собственных ресурсов ОАО «МAM».

Именно таких ресурсов остро не хватает аэропорту «Старый Оскол», о проблемах которого рассказал в своем выступлении его Генеральный директор **Игорь Боев**. Аэропорт обслуживает полеты в интересах городов Старый Оскол и Губкин. Это крупный промышленный район с населением около 400 тыс. человек. 100% акций акционерного общества принадлежат администрации городского округа, а вся инфраструктура аэропортового комплекса, спецтехника, навигационное оборудование и земельный участок (3,5 га) – собственность аэропорта. В настоящее время



мя регулярные полеты по расписанию отсутствуют, а доходы по обслуживанию чартеров госкорпорации по ОрВД составляет в 2021 году предположительно 17%, не более.

Где выход? Не хватает воздушных судов и авиакомпаний их эксплуатирующих. Ведутся переговоры о базировании двух самолетов Як-40 на полтора – два год с их последующей заменой на более новые машины. Эта программа оценивается в 180 млн руб. Ни в бюджете города, ни в бюджете области таких денег нет. Как нет и 35 млн руб. годовых субсидий аэропорту. Их городскому бюджету выделяет УК «Металлоинвест».

Игорь Боев поставил вопрос о совершенствовании законодательной базы формирования бюджета муниципального образования на авиаперевозки. По закону, по словам докладчика, норма – финансировать только полеты в пределах городского округа – сохранилась со времен полетов Ан-2 по селам из-за отсутствия дорог. Следовательно, необходим фонд (строка в бюджете), накапливающий средства и имеющий право субсидировать авиаперевозки в интересах города.

Докладчик призвал считать все регулярные авиаперевозки социально значимыми. Тогда упростилась бы процедура пожертвований от крупных предприятий (в регионе это – НЛМК «Металлоинвест» и др.). Пока по ФЗ №131 администрация города не имеет права участвовать в финансировании полетов по федеральной программе. Соответственно, полагает докладчик, для тех предприятий, которые выделяют средства, должны быть предусмотрены льготы.

Разрешение другой актуальной проблемы – приобретение новой авиационной техники – Генеральный директор АО «Старый Оскол» видит в такой схеме. Заказчик, то есть область, обращается в Правительство РФ с просьбой предоставить грант-кредит для приобретения ВС непосредственно у изготовителя. Затем эти воздушные суда пере-

даются выбранной по конкурсу или созданной авиакомпанией на условиях государственно – частного предпринимательства (ГЧП). По истечению срока договора о ГЧП и его положительных результатах ВС передается авиакомпании бесплатно, а грант-кредит, выделенный области, списывается Правительством РФ.

По мнению докладчика, в совершенствовании законодательной базы, способствующей решению указанных проблем региональной авиации, необходима инициатива регулятора, каковым должна стать Росавиации.

Безусловно, полезными и информативными были доклады **Глеба Головченко**, управляющего директора АО «РИВЦ-Пулково» на тему «Новые вызовы и цифровые тренды в авиационной отрасли» и доцента кафедры МГТУ ГА к.т.н. **Александра Козлова** на тему: «Авиатопливное обеспечение аэропортов, расположенных в районах Сибири и Дальнего Востока».

Разнообразный спектр сооружений представила собравшимся в своей презентации «Проектные решения быстровозводимых конструкций терминалов для региональных аэродромов и посадочных площадок местных воздушных линий, расположенных в Сибири, Дальнем Востоке и Арктике» **Ирина Шибанова**, ведущий маркетолог ООО «Родер».

«Современные технологические решения содержания аэродромных покрытий» – наглядное иллюстрированное пособие на данную тему озвучил в своем выступлении главный технолог компании «Би Эй Ви» **Радий Ахмедьяров**. Его выступление было дополнено образцами продукции и услуг, представленными компанией на выставочном стенде.

«Современному аэропорту – современную технику». Таково было содержание наглядной презентации Генерального директора ООО «АСХ Рус» (Aebi Schmidt International AG) **Дмитрия Петухова**, показавшего широкую производственную линейку техники для аэропортов, включая сне-



Ирина
Шибанова

Дмитрий Петухов



гоочистители, подметально-уборочные машины, распределители реагентов.

Алексей Никитский, начальник отдела ООО «Торговый дом РЕКС», продемонстрировал презентацию «Техническое решение задач по восстановлению конструкций и сооружений в аэропортах, в том числе в условиях Севера». Тема, безусловно, нужная и актуальная.

Радий Ахмедьяров



Алексей Никитский



Как явствует из обзора, многие выступления носили предметный характер и имели практическое значение для деятельности авиапредприятий. Поэтому подробнее ознакомиться с содержанием докладов и презентаций можно по указанным ссылкам. Надеемся, что в последующих номерах журнала будет возможность часть выступлений дать более детально.

Евгений Александров, фото Михаила Дмитриева



Аэропорты: безбарьерная среда пока с барьерами

Заседание круглого стола на тему «Улучшение качества сервиса, упрощение процедур обслуживания пассажиров с инвалидностью в аэропортах» прошло под председательством **Александра Авдеева**, генерального директора Ассоциации производителей сервисных услуг для пассажиров на транспорте, возглавляющего соответствующий комитет Ассоциации «Аэропорт» ГА.

На встрече выступали представители общественных организаций инвалидов: Всероссийского общества глухих (начальник отдела реабилитации ВОГ **А.В.Иванов**, **Л.В.Велижанская**); Всероссийского общества инвалидов (член Правления ВОИ, председатель региональной организации ВОИ Республики Коми **М.М. Колпащикова**); Межрегиональной Ассоциации молодежных организаций инвалидов (председатель АМИО **Ю.Н.Баусов**) и другие.

Системные барьеры

Выступавшие отметили большую работу, проводимую предприятиями ГА, в том числе и аэропортами, по обеспечению условий доступности транспорта для людей с инвалидностью. Одновременно были отмечены основанные на личном опыте выступавших недостатки, свидетельствующие о системных барьерах, которые испытывают люди с инвалидностью при прохождении процедур обслуживания авиапассажирских перевозок.

Практически во всех аэропортах отсутствует информация о стойках для досмотра людей с инвалидностью. На данных стойках должны быть обеспечены соответствующие условия. Обязательно должен присутствовать обученный персонал, прошедший подготовку к общению, оказанию необходимой ситуационной помощи людям с инвалидностью при проведении процедур их личного досмотра и собеседования. Должны быть разработаны методы оказания ситуационной помощи пассажирам из числа инвалидов, включая оснащение, технологию работы стоек досмотра с учетом особых потребностей людей с инвалидностью.

Не во всех аэропортах отработаны технологии подготовки кресел-колясок для их сдачи в багаж. От инвалидов и сопровождающих их лиц требуют провести демонтаж и перенос аккумуляторных батарей, их погрузку на транспортер. Отмечен случай в аэропорту Симферополя, когда посадка на борт воздушного судна людей с инвалидностью, не имеющих возможности самостоятельно передвигаться, осуществлялась после посадки других пассажиров, что создавало значительные неудобства всем пассажирам.

В больших аэропортах, имеющих несколько пассажирских терминалов, инвалиды по слуху отмечали низкий уровень коммуникации персонала на информационных стойках обслуживания инвалидов. Также в аэропортах отсутствует актуальная информация о схемах доступных маршрутов передвижения для людей с инвалидностью по прилегающей территории и пассажирским терминалам на официальных ВЭБ страницах и схемах аэропортов.

30 мая 2019 года на заседании Комитета по сервисному обслуживанию пассажиров Ассоциации «Аэропорт» ГА по вопросу упрощения формальностей при воздушных перевозках было принято и направлено обращение в

адрес Минтранса РФ. В нем ставились вопросы о расположении стоянок и парковок для инвалидов в аэропортах, о процедурах прохождения личного досмотра пассажиров с инвалидностью. Пока никакого решения в этой связи нет.

Замечание ООН

На круглом столе в выступлениях участников и председателя Комитета по сервису была озвучена позиция Ассоциации и по другим вопросам улучшения качества сервиса инвалидов в аэропортах. В частности, отмечалось, что в нормативно-правовом регулировании Минтранса РФ нет требования к аэропортам об обязательствах по уровню качества доступности объектов и услуг. Именно это было отмечено Комитетом по правам инвалидов ООН 09.04.2014 г. В заключительные замечания по первоначальному докладу РФ по выполнению положений Конвенции о правах инвалидов Комитет включил следующее положение:

«Комитет выражает Правительству РФ обеспокоенность в связи с отсутствием информации о качестве и доступности услуг, предоставляемых людям с различными типами инвалидности».

Так, нормативными актами Минтранса РФ не определены критерии и минимальные требования к параметрам обеспечения качества доступности объектов инфраструктуры и услуг авиаперевозок для пассажиров из числа инвалидов. Отсутствует отраслевая практика принятия обязательств организациями воздушного транспорта по обеспечению уровня качества объектов и услуг пассажирских перевозок для пассажиров из числа инвалидов. Это не позволяет конкретизировать задачи и результаты работ транспортных организаций по обеспечению доступности таких услуг. Отсутствует механизм оценки и защиты прав людей с инвалидностью по обеспечению условий качества доступности услуг пассажирских перевозок. Этим самым создаются предпосылки для:

- необъективного принятия мер административного воздействия к транспортным организациям со стороны органов федерального, регионального и местного контроля (надзора) за обеспечением доступности пассажирских перевозок и объектов транспортной инфраструктуры, транспортных средств и услуг для инвалидов;
- отсутствия объективной, актуальной для инвалидов информации об условиях доступности пассажирских перевозок;
- отсутствия возможности у транспортных организаций, включая аэропорты, в конкретизации текущих и перспективных планов работ и обязательств по обеспечению качества доступности услуг пассажирских перевозок, с учетом реальных возможностей и задач предприятий, приоритетов пассажиров из числа инвалидов.

«Разумные приспособления» – в отраслевую практику

Применение «разумных приспособлений» для обеспечения условий доступности объектов и услуг, согласно ФЗ №46 «О ратификации Конвенции о правах инвалидов», является обязательным требованием во всех ситуациях. Отказ от применения «разумного приспособления» является одной из форм дискриминации. «Разумные приспособления» позволяют предприятиям транспорта посредством

ситуационной помощи, доступных технических средств, технологий обслуживания пассажирских перевозок обеспечить должный уровень услуг только по согласованию с общественными объединениями инвалидов. Ст.33 ФЗ №181 «О социальной защите инвалидов» гласит:

«Федеральные органы исполнительной власти, органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органы местного самоуправления, организации, независимо от организационно-правовых форм и форм собственности, привлекают полномочных представителей общественных объединений инвалидов для подготовки и принятия решений, затрагивающих интересы инвалидов. Решения, принятые с нарушением этой нормы, могут быть признаны недействительными в судебном порядке».

Комитет по правам инвалидов ООН 09.04.2018 г. в Заключительные замечания по первоначальному докладу РФ внес следующие рекомендации: «Комитет рекомендует внести поправки в законодательство РФ и четко обозначить отказ в «разумном приспособлении», как запрещенное основание для дискриминации во всех сферах жизни».

Минтруд РФ в своих локальных актах (Методика паспортизации доступности объектов и услуг) подменяет принцип применения «разумного приспособления» понятием и термином «управленческое решение» для обеспечения доступности объектов и услуг. В законах и нормативных актах РФ, включая ФЗ №181 «О социальной защите инвалидов», внесены противоречащие положениям Конвенции о правах инвалидов запреты применения «разумных приспособлений»: «в части обеспечения доступности для инвалидов объектов транспортной инфраструктуры, транспортных средств требования применяются с 1 июля 2016 года исключительно ко вновь вводимым в эксплуатацию или прошедшим реконструкцию, модернизацию указанным объектам и средствам».

Конкретных технических требований к доступности объектов инфраструктуры и транспортных средств данная статья не содержит и Федеральными законами такие требования не устанавливаются. В СП-59 13330. 2020 (вступили в силу с 1 июля 2021 года), устанавливающих требования к проектированию доступности зданий и сооружений для маломобильных групп населения, включая инфраструктуры аэропортов, имеются ограничения по использованию «разумных приспособлений» при проектировании условий доступности.

Необходимо привести требования к применению «разумных приспособлений», выработать эффективную отраслевую практику их применения для обеспечения доступности объектов и услуг наземной инфраструктуры воздушного транспорта в соответствии с положениями, установленными ФЗ РФ №46 «О ратификации Конвенции о правах инвалидов».

В 2018 году Минтрансом РФ утверждены Методические рекомендации «Обеспечение доступности услуг в сфере воздушных перевозок для пассажиров с инвалидностью», включающих в себя лучшую отраслевую практику организации работ <https://mintrans.gov.ru/47/48/50/301/documents>.

Выступления на конференции представителей общественных организаций инвалидов показывают, что выполнение методических рекомендаций не лежит в основе комплексной системы работ аэропортов, их агентов по обеспечению условий доступности для пассажиров с инвалидностью.

Нет комплексного подхода

Анализ работы аэропортов по обеспечению доступности для пассажиров из числа инвалидов показывает, что на текущий момент у большинства операторов отсутствует опыт комплексного подхода к организации работ по обеспечению объектов и услуг инфраструктуры для пассажиров из числа инвалидов, основанный на доступных инструментах, включенных в методические рекомендации.

Нет следующего:

1. Принятых обязательств по обеспечению уровня качества доступности объектов и услуг;
2. Информирования на официальной ВЭБ странице аэропортов пассажиров из числа инвалидов о доступности объектов, маршрутов передвижения и услуг, транспортных средств, ситуационной помощи при оказании услуг и посещении объектов;
3. Принятия перспективного и текущего плана (дорожной карты) объектов и услуг, согласованных с общественными организациями инвалидов с учетом их приоритетов;
4. Разработки и внедрения технологий обслуживания пассажирских перевозок для каждой категории пассажиров из числа инвалидов (по слуху, зрению, опорно-двигательному аппарату, передвигающихся на кресле-коляске);
5. Разработки и согласования с общественными организациями инвалидов, внедрения технологий оказания ситуационной помощи для каждой категории пассажиров из числа инвалидов при обеспечении доступности объектов и услуг;
6. Подготовки персонала и агентов для оказания ситуационной помощи инвалидам;
7. Проведения внешнего аудита качества доступности объектов и услуг с участием представителей общественных организаций инвалидов;
8. Проведения обучения, инструктажа людей с инвалидностью безопасному пользованию объектов инфраструктуры, транспортными средствами и услугами;
9. Предоставления пассажирам из числа инвалидов возможности информирования перевозчиков о поездке и необходимой помощи, возможности получения необходимой справочной информации в доступной форме.

Реализация этих методических рекомендаций позволило бы улучшить результаты работы по повышению качества доступности услуг для пассажиров с инвалидностью. Это, по сути, защита законных прав предприятий на эффективную производственную деятельность и прав людей с инвалидностью на доступность.

Итоговые рекомендации

Итогом работы круглого стола стали следующие рекомендации, направленные на создание условий повышения эффективности и качества результатов работ аэропортов по обслуживанию авиаперевозок пассажиров из числа инвалидов:

Обращение от имени Ассоциации «Аэропорт» ГА на имя Министра транспорта и Руководителя Росавиации о необходимости:

1.1. Принятия решения о возможности расположения стоянок и парковок для инвалидов в аэропортах РФ на минимальном расстоянии к доступным входам и выходам для осуществления посадки и высадки людей с инвалидностью;

1.2. Обязательное внедрение требований к подготовке инспекторов авиационной (транспортной) безопасности для осуществления личного досмотра пассажиров с инвалидностью, их багажа и ручной клади, для общения, оказания необходимой ситуационной помощи пассажирам из числа инвалидов при прохождении досмотра;

1.3. Обязательное внедрение требований к разработке технологий обеспечения условий доступности и оказания ситуационной помощи пассажирам из числа инвалидов, имеющих ограничения по слуху, зрению, опорно-двигательному аппарату, передвигающихся на кресле-коляске, по интеллекту при проведении процедур личного досмотра, собеседования, досмотра ручной клади и багажа для пассажиров из числа инвалидов и маломобильных групп населения на объектах транспортной инфраструктуры, организациями, осуществляющими функции обеспечения авиационной (транспортной) безопасности;

1.4. Актуализация требований Минтранса РФ к обеспечению условий доступности объектов и услуг наземной инфраструктуры в части:

- внедрения практики принятия организациями воздушного транспорта (аэропортами) обязательств по обеспечению условий качества доступности объектов и услуг для пассажиров из числа инвалидов. Осуществления контроля и мониторинга выполнения обязательств;
- установления минимальных требований к обеспечению условий доступности объектов воздушного транспорта, с учетом особенностей инфраструктуры;
- проведения Ространснадзором мониторинга (надзора) выполнения минимальных требований к информированию авиапассажиров об условиях доступности объектов и услуг аэропортов для пассажиров из числа инвалидов на официальной ВЭБ странице аэропортов. Минтранс РФ (Приказ №24 от 15 февраля 2016 года «Об утверждении Порядка предоставления пассажирам из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности услуг в аэропортах и на воздушных судах»).

Вопросы сервиса для маломобильных пассажиров постоянно в поле внимания Ассоциации «Аэропорт» ГА. Круглый стол на эту тему подчеркнул необходимость улучшения не только чисто практических аспектов, но и более четкой и строгой нормативной регламентации работы отрасли в этом направлении. Рекомендации заседания будут доведены до сведения отраслевого руководства.



Ассоциация «АЭРОПОРТ» ГА стран-участниц СНГ свидетельствует свое уважение и приглашает

руководителей и специалистов аэропортов, авиапредприятий, авиакомпаний,
предприятий и организаций ГА, заинтересованные фирмы и компании

принять участие в 60-й Московской международной конференции «Современный аэропорт» и выставке «Техника, оборудование и передовые технологии для аэропортов»

25-26 мая 2022 г.



Организатор: Ассоциация «Аэропорт» ГА стран СНГ
При поддержке: Торгово-промышленной палаты РФ,
Минтранса России, «Росавиации» и «Ространснадзора».

На конференции будут рассмотрены вопросы:

- Управление аэропортами;
- Формирование и развитие коммерческой и маркетинговой политики аэропорта;
- Современный подход к мастер-планированию;
- Соответствие международным нормам качества обслуживания: как оправдать растущие ожидания потребителя;
- Изучение мирового опыта и формирование собственного подхода к развитию аэропортов;
- Системы безопасности аэропортов;
- Информационные технологии (ИТ) как метод современного общения;
- Параметры, влияющие на качество услуг в аэропортах;
- Роль деловых партнеров в развитии бизнеса;
- Зависит ли привлекательность аэропорта от качества предоставляемых услуг.

ГРАФИК РАБОТЫ КОНФЕРЕНЦИИ И ВЫСТАВКИ

25 мая среда	10:00 - 11:00	Регистрация участников конференции.
	10:00	Открытие выставки.
	11:00	Открытие конференции.
	11:00 - 15:00	1-й рабочий день конференции, работа выставки.
	15:00 - 17:00	Годовое отчетное собрание членов Ассоциации
	17:00	<i>Представительский ужин</i>
26 мая четверг	11:00 - 13:00	2-й рабочий день конференции, работа выставки.
	11:00 - 13:00	<i>Заседание Комитета по транспортной (авиационной) безопасности – «Круглый стол».</i>
	14:00	Завершение работы конференции и выставки.

Программа Конференции будет опубликована в апреле 2022 г.
на сайте Ассоциации: www.airport.org.ru

ОРГКОМИТЕТ:

Тел.: (499) 157-36-66 • global@airport.org.ru

Современный уровень качества:

Заседание «круглого стола» на тему
«Современные IT – решения для повышения качества обслуживания в аэропортах»
 прошло под председательством Я.С. Жидковой, директора по развитию бизнеса АО «ЛАНИТ»,
 председателя комитета по информационным технологиям Ассоциации «Аэропорт» ГА.



Цифровизация различных аспектов работы аэропортов – одна из больших задач авиаотрасли в целом. Главный вектор развития и финальная цель – объединение совокупности рабочих процессов в рамках единой системы на базе искусственного интеллекта (ИИ). Какие возможности открываются благодаря ИИ сегодня, и какие будут доступны в будущем?

Участники заседания отмечали, что в России прогнозируемое до пандемии удвоение объемов пассажиропотока к 2038 году существенно повышало требования к общей эффективности работы аэропортов. Так, рост трафика предполагал такую функциональность, как расчет в режиме реального времени распределения гейтов точно ко времени, поддержку принятия решений по управлению аэродромной службой, новые системы учета пассажиров и контроля безопасности. Будут использовать решения на основе ИИ и для развития новых источников дохода и оптимизации коммерческого использования активов аэропорта.

Тема заседания вызвала значительный интерес. Участвовали в заседании и выступали руководители и эксперты информационных фирм, аэропортов, логистических центров и учебных заведений. В их числе **А.Б. Бусурманкулов** (ОАО «Международный аэропорт Манас»), **А.Г. Некрасов** (ЛТСТ РЦТ), **О.А. Евтушенко** (ООО Фирма «НИТА»), **Л.М. Мамлеева**, **Е.А. Болгарин** (ООО «Монитор Софт Урал»), **Д.Ю. Мартынюк** (ФКП «Аэропорты Севера»), **Г.В. Головченко** (АО «РИВЦ-Пулково»), **С.В. Максимов** (ООО НПП «Авиаисток»), **О.В. Василевская** (ГК «ЦРТ»), **Е.И. Горбунов** (ООО «Некст-Т»), **А.В. Казаков** (АО «Варгашинский завод ППСО»), **А.А. Мазалов** (АО «ЛАНИТ») и другие.

В ходе оживленной профессиональной дискуссии ее участники отмечали, что для современного пассажира аэропорт – это транспортный узел, где трудности пассажира заканчиваются при входе в аэровокзал, и все формальности принимают на себя инновационные технологии. При этом основными задачами авиационной отрасли остаются повышение безопасности, эффективности производственных процессов и качества обслуживания.

Современный пассажир очень требователен к уровню комфорта на всех этапах своего путешествия. Начиная с бронирования авиабилетов и поездки в аэропорт, заканчивая посадкой на борт воздушного судна и прибытия в пункт назначения. Высокий уровень предоставляемых услуг напрямую зависит от степени оснащенности сети аэропортов и смежных предприятий современными информационными технологиями.



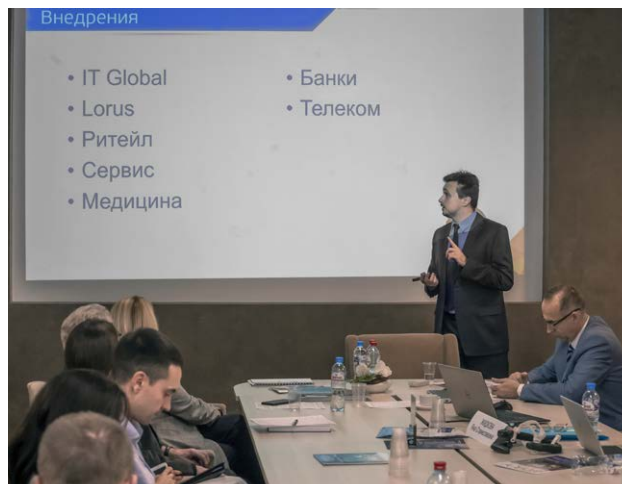
информационное оснащение аэропортов



О.В. Василевская



Л.М. Мамлеева



Внедрения

- IT Global
- Lotus
- Ритейл
- Сервис
- Медицина
- Банки
- Телеком

В российской практике уже есть решения, характерные для «умного аэропорта». В самом общем виде – это ИТ-системы с использованием возможностей ИИ и машинного обучения, которые распределяют набор и очередность выполнения задач для специалистов наземных служб аэропортов. Они позволяют проводить интеллектуальный мониторинг за различными компонентами, которые влияют на эксплуатацию конкретной взлетно-посадочной полосы, работу аэродромной службы и аэропорта в целом.

Все связано – аэропорт единый организм. Если, к примеру, идет обледенение полосы и отсутствует возможность принимать рейсы, нарушается цепочка нормальной работы, то последствия этого ощущают все – от багажных служб и зоны паспортного контроля до водителей такси.

В дальнейшем планируется интегрирование в решение функционала замера коэффициента сцепления (КС) с взлетно-посадочной полосой (ВПП), а также для повышения безопасности и прозрачности при разборе инцидентов. Система позволяет автоматически отправлять параметры замера прямо на воздушные суда, которые заходят на посадку. А это один из важнейших параметров для безопасного приземления в климатических условиях России. Минимизация человеческого фактора здесь позволит значительно повысить уровень безопасности полетов. Исчезает этап интерпретации параметров КС командиром воздушного судна (ВС): самолет сам «понимает»,

как ему необходимо настроиться на посадку, система дает ему все необходимые рекомендации. Исключается цепочка людей, которые будут принимать участие в этом процессе. «Автоматом» это все делается гораздо быстрее, качественнее и эффективнее.

Система автоматически показывает, что необходимо выйти на осмотр летного поля, провести профилактику состояния поверхности ВПП на определенных участках. Соответственно, сотрудники заносят информацию, что на каком-то участке наблюдается более активное движение бетонных плит, потому что здесь чаще всего прокатываются воздушные суда. Далее, на основе всех этих данных система дает конкретную оценку и рекомендации: на определенные участки ВПП следует выезжать с досмотром чаще, обращая внимание на конкретные точки. Первая интеграция такой системы произошла в аэропорту Казани, сейчас ее интеграцией занимаются в международных аэропортах России: Симферополь, Внуково, Домодедово, Шереметьево и ряда других.

Эти и другие возможности информационной оснащенности аэропортов были в центре внимания участников «круглого стола». Представители ИТ-компаний демонстрировали свои возможности. Участники дискуссии также отметили необходимость совершенствования информационной платформы Ассоциации «Аэропорт» ГА.

Фото Михаила Дмитриева



А.А. Мазалов



Е.А. Блогарин

27–28 октября в гостинице «Арт-Москва» работала очередная выставка техники, оборудования и передовых технологий для аэропортов, организованная Ассоциацией «Аэропорт» ГА.

В бой идут

Название популярного художественного фильма о героизме летчиков Советской Армии во время Великой Отечественной войны невольно вспоминалось при знакомстве с экспозицией очередной выставки членов Ассоциации «Аэропорт» ГА. Аналогия напрашивается. Действительно, вот уже два года идет война с невидимым, но коварным врагом – ковидом-19. И провести выставочное мероприятие в условиях вирусной пандемии очень дорогого стоит. А среди его участников только «старички» – фирмы и предприятия, которые многие годы, а то и десятилетия принимают в таких форумах участие. Вот «имена» участников экспозиции на этот раз:

ООО «Технотрейд»;
 ЗАО «Универсал-Аэро»;
 АО «ЛАНИТ»;
 ООО «Компания Би Эй Ви»;
 ООО «Евро Тэк»;
 ООО «НПП «ГЕРДА»;
 ООО «СТД Медикал»;
 ООО НПП «Авиаисток».

Понятно, что на выставке представлена была только стендовая экспозиция.

Стенд ООО «Технотрейд» (CAVAG) оформлен традиционно. Это крупнейшая в России и СНГ компания по поставкам аэропортовой и аэродромной техники. Ее специфика обеспечивает бесперебойную деятельность крупнейших аэропортов России и СНГ, таких как Шереметьево, Пулково, Внуково, Домодедово, Сочи, Симферополь, Екатеринбург, Толмачево, Краснодар, Ростов-на-Дону, Самара, Казань, Хабаровск. Владивосток, Красноярск, Калининград, Минеральные Воды, Иркутск, Тюмень, Хабаровск, Южно-Сахалинск и многие другие.



С 2000 года компания поставила для аэропортов России и стран СНГ более 3000 единиц спецтехники. Она поставляет технику как крупных заводов с мировым именем, так и качественные аналоги отечественного производства. Для региональных аэропортов совместно с отечественным заводом АО «ЗСТ» разработана специальная линейка наземной техники.

Широкий перечень поставляемой спецтехники (более 200 наименований) дает возможность реализовывать комплексные поставки «под ключ». Фирма является эксклюзивным дистрибьютером более чем 25 заводов-изготовителей аэропортовой техники, известных во всем мире. Крупнейшие из них – Overaasen AS (Норвегия), JBT Aero Tech (США-Испания), COBUS industries (Германия).

Спектр услуг ЗАО «Универсал Аэро» – это автолифты, катеринговые лифты, амбулифты, спецмашины заправки водой, машина туалет-сервис, автомашина с подъемным кузовом, тележки для перевозки контейнеров, буфетно-кухонное оборудование для ВС. На этот раз акцент был сделан на автолифте АЛ-ЗУМ5 с вспомогательной системой предотвращения столкновений.

Группа компаний ЛАНИТ – «Лаборатория новых информационных технологий» – ведущая в России и СНГ многопрофильная группа ИТ компаний. Она является пар-

одни «старики»

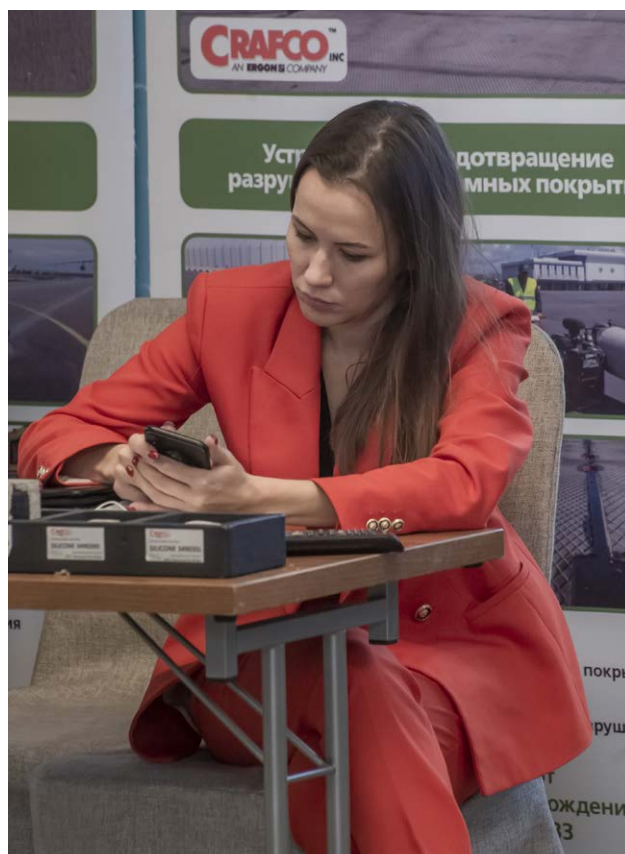


тнером более 280 основных мировых производителей оборудования и программных решений в области высоких технологий. Постоянный участник в создании инфраструктуры для воздушного сообщения. Ключевыми заказчиками в этой сфере являются все аэропорты Московского авиационного узла, многие региональные аэропорты.

Российско-американскую компанию **Би Эй Ви** (по-английски **BAV**) знают во многих аэропортах. Она внедряет на российский рынок современные технологии строительства и ремонта аэродромных покрытий, предоставляет широкую гамму спецтехники, технологического оборудования, контрольных приборов качества, материалов от ведущих фирм – производителей из США, Германии и Италии. Главный технолог компании **Радий Ахмедьяров** рассказал на форуме о современных решениях содержания аэродромных покрытий, а на стенде компании можно было воочию увидеть образцы материалов для реализации этих решений.

Компания **«ЕвроТэк»** является одним из основных поставщиков аэродромного оборудования. На протяжении многих лет она напрямую сотрудничает с европейскими производителями высокотехнологичного аэропортового оборудования и специализируется на поставке снегоуборочной техники, противообледенительных машин, ленточных транспортеров, аэродромных и багажных тягачей, а также источников наземного питания и установок воздушного запуска. Компания располагает собственным сервисным центром, выездными бригадами, укомплектованными всем необходимым инструментом и оборудованием для проведения ремонта в любых условиях, а также складом запасных частей и расходных материалов. Она является эксклюзивным дистрибьютором многих производителей аэродромной спецтехники с мировым именем. На выставке была представлена компания ООО «АСХ Рус» (Aebi Schmidt International AG), один из партнеров «ЕвроТЭК».

ООО НПП «Герда». Среди многочисленной линейки продуктов этого научно-производственного предприятия несомненный интерес для аэропортов могут представить экологически чистые электромобили, а также оборудование пенного пожаротушения, сигнализаторы пожара и загазованности, быстровозводимые помещения, электрические и оптические кабели, соединительные коробки. На стенде фирмы на этот раз демонстрировались различные наземные огни.



Постоянная забота в гражданской авиации – обслуживание путешествующих инвалидов. Большую помощь в передвижении малоподвижных пассажиров оказывает ООО «СТД Медикал». Многие аэропорты с благодарностью оценивают ее продукцию. STM MEDICAL – это медицинские системы терапии движением. Вновь фирма продемонстрировала кресла и кресла-каталки для малоподвижных пассажиров производства Италии и США,

После некоторого перерыва возобновило свое участие в мероприятиях, проводимых Ассоциацией, ООО НПП «Авиаисток». Его продукция – это ветровые и тепловые газоструйные машины, установки для очистки от снега, оборудование ВПП, установки электропитания, машины для противообледенительной обработки ВС и другое специальное оборудование.

Ряд фирм ограничил свое участие в выставке, проводившейся в рамках конференции, публикацией в выставочном каталоге. Это – ООО «ТТС-Авто», ООО «Евромаш», ООО «Монитор Софт Урал».

Скромный масштаб выставки, безусловно, обусловлен обстоятельствами, связанными с распространением пандемии коронавируса. Тем не менее, сам факт ее проведения внушает надежду. Укрепляет ее и то, что со времени проведения подобной выставки в мае 2021 года уже к октябрю в ряды Ассоциации вступили 26 новых фирм, компаний и авиапредприятий. Будем готовиться к новым встречам на выставочных площадках. Ассоциация «Аэропорт» ГА стран СНГ продолжает работу и ждет новых участников.

Евгений СЕРГЕЕВ, фото Михаил ДМИТРИЕВ

Оргкомитет:

Web-site: www.airport.org.ru

E-mail: global@airport.org.ru

Phone: +7 499 157 36 66

Малые аэропорты...

«И вновь хочу подчеркнуть, что нужно расширять сеть внутрирегиональных маршрутов, модернизировать малые аэропорты, обновить парк воздушных судов на этих рейсах.

В целом перелеты малой авиации должны стать более доступными для граждан. И предлагаю сегодня подробно обсудить планы системной долгосрочной работы по этому направлению, которые напрямую затрагивают интересы жителей многих наших регионов»

Из выступления Президента РФ **Владимира Путина** на заседании Президиума Госсовета 19 октября 2021 года.

Страна у нас велика, и, как известно, во многие ее регионы «только самолетом можно долететь». Как сделать это более эффективно, давно заботит практически всех. От рядового жителя до президента страны. Известно также, что «альфа и омега» гражданской авиации, всех ее составляющих – безопасность. Ее обеспечение заботит также всех, кто летает. Но, конечно, в первую очередь тех, кто осуществляет ее практическую реализацию.

Руководствуясь этим, Правительство Российской Федерации 5 декабря 2020 года приняло Постановление № 1603, которое, в частности, гласит:

«В соответствии с Федеральным законом «О транспортной безопасности» Правительство Российской Федерации постановляет:

1. Утвердить прилагаемые требования по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требования к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающие уровни инфраструктуры воз-

душного транспорта, не подлежащих категорированию.

2. Министерству транспорта Российской Федерации доложить в Правительство Российской Федерации до 15 октября 2021 года о результатах анализа практики применения настоящего постановления.

3. Настоящее постановление действует в течение 6 лет со дня его вступления в силу».

Далее на 9 страницах излагались требования, суть которых, если кратко, сводилась к тому, что требования к обеспечению безопасности в малых аэропортах должны быть такие же, как в больших аэропортах, таких как Шереметьево, Домодедово, Внуково... В частности, это установка специальных ограждений с сигнализацией, организация системы связи, оповещения, сбора и обработки информации. Также требуется установить видеонаблюдение, подключить интернет, набрать штат групп быстрого реагирования, организовать круглосуточное патрулирование взлетно-посадочной полосы.



Село Кош-Агач – центр самого южного, самого высокогорного, самого степного, самого холодного из районов Республики Алтай. До Горно-Алтайска 450 километров. Лететь 40 минут, на машине ехать 7–9 часов, если позволит погода

шлагбаум на взлетной полосе

Аэропорт Кош-Агач, закрытый с 90-х годов, вновь открылся всего несколько месяцев назад, и вот снова полеты приостановлены. Для более чем 10 тысяч жителей поселка это социальная жизненная катастрофа.



Риск закрытия

Еще в марте 2021 года руководители семи авиакомпаний, выполняющих полеты по местным и межрегиональным маршрутам, включая 2-й Архангельский объединенный авиаотряд, «Оренбуржье», якутские «Полярные авиалинии» и «Хабаровские авиалинии» выступили с предупреждением о рисках закрытия малых аэропортов и сокращения рейсов из-за отсутствия денег на модернизацию площадок. Затраты оценивались от 28,6 млрд. рублей до 100 млрд. И к началу октября только 165 из 2,2 тысяч посадочных площадок смогли выполнить необходимые условия. По словам представителя Минтранса, одним из обстоятельств, затрудняющих выполнение требований Постановления, является «снижение пассажиропотока и предпринимательской активности в период распространения новой коронавирусной инфекции».

Но так ли это? И только ли в этом причина? А пока уже в середине октября были приостановлены полеты в Забайкальском крае, Тюменской области и Республике Алтай. Что это означает для жителей - на примере поселка Кош-Агач.

До поликлиники Горно-Алтайска Аманкелды Дюсенбин добирается уже в сумерках. Из отдаленного села, мужчина приехал на прием после того, как перенес коронавирус в тяжелой форме. Раньше путь туда у него занимал 40 минут на самолете. Но теперь рейсов нет, на дорогу надо складывать минимум сутки.

Аманкелды Дюсенбин, житель села Кош-Агач (Республика Алтай): «Когда ветер и гололедица можем с ночевкой приехать, потому что один перевал почистят, а их – два. Если фура застряла, то все стоят. Представьте, человек больной, ему в больницу надо, а он в заторе еще стоять будет».

Когда авиакомпания «Сибирская легкая авиация» и ее дочка «Аэросервис» приостановили вылеты в небольшие аэропорты трех российских регионов, без авиасообщения остались десятки удаленных поселков.

Новые требования и перевозчики и работники аэропортов в один голос называют невыполнимыми. Дело даже не в том, что в горах или тайге просто не найти нужных специалистов. По подсчетам властей, модернизация только одной летной площадки может стоить до 50 миллионов рублей в особо отдаленных территориях.

Сергей Круглов, генеральный директор аэропорта Горно-Алтайска: «Если, допустим, полностью выполнить это Постановление, то количество специалистов соотнесется со стоимостью билета, который нужно купить, а он возрастет в цене в три раза». Сейчас, по данным властей, новым мерам безопасности не соответствуют более 2 тысяч поселков. Для многих из них малая авиация – единственная связь с Большой землей. Закрытие аэродромов отрешит от мира тысячи человек. Главы Томской области и Республики Алтай обратились в Минтранс с просьбой отложить введение новых правил или пересмотреть их.

Большой шум поднялся и в СМИ, да и в авиационном сообществе в целом. Президент Фонда развития инфраструктуры воздушного транспорта «Партнер гражданской авиации», заслуженный пилот СССР **Олег Смирнов** подчеркнул значимость малой гражданской авиации в России, где значительные территории не имеют ни автомобильных, ни железных дорог. «Малая авиация – это микровены, которые связывают малые города и поселения. В то же время в США, Европе, Китае и многих других странах количество малых аэродромов исчисляется десятками тысяч».

Их количество постоянно увеличивается, – отметил эксперт. – За рубежом маленькие аэропорты имеют совершенно другие сертификационные требования. В Финляндии, например, не надо строить бетонных и сетчатых заборов, как в России. На чем завести все эти строительные материалы на Алтае? На авиации или по рекам сплавлять? Малый аэропорт, который ежедневно обслуживает пять-шесть человек, будет золотым по стоимости».

Олег Смирнов считает, что для малой гражданской авиации во многих случаях будет достаточно укатанного поля без специальных ограждений, систем видеонаблюдения и группы быстрого реагирования. «Также требуется, чтобы у аэропорта был директор, замдиректора, заместитель по безопасности. В советские годы в Казахстане у малого аэропорта был один начальник, как сегодня в Финляндии. Один начальник – он же кассир, радист и диспетчер. Нам нужно действовать в том же ключе. Тем более что у нас есть собственный пример, почему бы не вернуться к советской практике, которая признана мировой? – задается вопросом эксперт.

Найти 13-50 миллионов рублей на модернизацию многих малым аэропортам будет не по карману, считает Смирнов. Но «если государство предъявляет такие требования, то нужно выделять деньги из бюджета, а не требовать этой оплаты от пассажиров».

Мнение Ассоциации «Аэропорт» ГА

Квинтэссенцией заботы авиационного сообщества о причинах, мешающих реализации Постановления №1603, можно считать письмо руководителя Ассоциации «Аэропорт» ГА **Виктора Горбачева** Министру транспорта РФ **В.Г.Савельеву**. Ассоциация работает уже 31 год и насчитывает в своих рядах десятки аэропортов, а всего около 160 членов – организаций, предприятий и компаний. Приводим содержание этого письма.

**«Министру транспорта РФ
Савельеву В.Г.**

Уважаемый Виталий Геннадьевич!

Ассоциация «Аэропорт» ГА обращается к Вам по проблеме, возникшей с обеспечением выполнения Постановления Правительства РФ от 05.10.2020 года №1603 «Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требований антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающих уровни безопасности для объектов транспортной инфраструктуры воздушного транспорта, не подлежащих категорированию» (Далее текст Постановления).

Указанное «Постановление» относится исключительно к аэродромам, предназначенным для осуществления коммерческих воздушных перевозок на самолетах пассажироместимостью менее 20 человек, вертодромам и посадочным площадкам, то есть объектам ГА, не подлежащим сертификации, согласно ФЗ-60 «Воздушный кодекс РФ».



Сергей Круглов,
Генеральный директор
аэропорта Горно-Алтайска:
«Если выполнить буквально
все требования
Постановления,
цены на билеты
взлетят в разы»

Согласно анализу опроса предприятий, Ассоциация пришла к выводу, что требования «Постановления» практически полностью не выполнимы.

Во-первых, для выполнения установленных требований потребуется значительное количество финансовых и людских ресурсов (буквально десяток тысяч специалистов и, как минимум, 3-4 миллиарда рублей, в том числе на зарплату, приобретение необходимой техники и оборудования, все это в основном из федерального бюджета).

Во-вторых, абсолютно нет никакого смысла с такой тщательностью и неадекватностью предполагаемым угрозам охранять перечисленные в «Постановлении» объекты:

- аэродромы местных воздушных линий, принимающие самолеты менее 20 пассажиров (типа Ан-2, L-410), как правило, находятся в географически труднодоступных местах, где нет других видов транспортного передвижения (небольшие населенные пункты);
- посадочные площадки в основном предназначены для авиации ПАНХ т.е. применение для сельского хозяйства, санитарной авиации, почты, патрулирования лесного хозяйства и незначительных перевозок пассажиров;
- вертодромы – вахтовая перевозка людей на объекты нефтегазовой отрасли, санитарная авиация, кроме того вертодромы еще располагаются на кораблях, нефтяных платформах в открытом море, на крышах зданий и сооружений.

В результате перечисленного складывается мнение, что данный документ готовился специалистами только в области безопасности, но совершенно не знакомыми со спецификой гражданской авиации.

К тому же, принимая во внимание колоссальные затраты на осуществление предусмотренных «Постановлением» мероприятий, которые, безусловно, автоматически перейдут на авиакомпании, то воздушные перевозки на эти объекты вообще прекратятся (из-за убыточности). Вследствие чего, все аэродромы, вертодромы и посадочные площадки обречены на закрытие. Что полностью не соответствует «Транспортной стратегии РФ на период до 2030 года».

Подобные случаи закрытия объектов ГА уже произошли на Алтае, в Забайкалье и Томской области. На сегодняш-

Аэропорт Кош-Агач



ний день в реестре аэродромов, посадочных площадок и вертодромов числится более 2200 объектов.

Заккрытие полетов на местных воздушных линиях грозит аэропортам регионального значения, выступающих в роли «хабов», снижением объемов перевозок, что приведет к значительным финансовым потерям предприятий.

Учитывая вышеизложенное, Ассоциация «Аэропорт» ГА убедительно просит Вас уважаемый Виталий Геннадьевич, выйти с предложением в Правительство РФ о временном приостановлении исполнения «Постановления» №1603 из-за его финансово не обеспеченных и чересчур завышенных и неадекватных требований.

Одновременно предлагаем провести с авиационным бизнесом (авиакомпаниями, аэропорты и ассоциации) обсуждение мер обеспечения безопасности на объектах воздушного транспорта, не подлежащих категорированию (аэродромах, посадочных площадках, вертолетодромах).

Локдаун на 6 лет?

Кажется, «SOS» малых аэропортов был услышан. Вступление в силу новых требований безопасности к малым аэропортам отложено на год, заявил зам. Министра транспорта **Александр Суханов**. «С учетом того, что проблема насущная и актуальная, мы прорабатываем вопрос о внесении изменений в действующее Постановление (№1603) ... и продлим еще на год, – заявил А.Суханов на парламентских слушаниях, посвященных развитию малых аэропортов. – Соответственно, у нас появится еще год с лишним для того, чтобы реализовать эти мероприятия».

Посмотрим, будет ли так. Но если и будет, вопросы остаются. Что через год малые аэродромы станут настолько богаты, что смогут осилить непосильное финансовое бремя по реализации требований Постановления? И начнут заборы городить? И группы быстрого реагирования тренировать?..

Ведь, по сути дела, требования Постановления №1603 по безопасности полетов вступили в противоречие с правом



Совсем недавно аэропорт выглядел вот так – заколоченный сарай и коровник... и если не летать, прошлое аэропорта может стать вот таким будущим

населения на полеты воздушным транспортом. Транспортная система, связывающая воедино самые труднодоступные уголки России, оказалась под угрозой. Почему придется отменять полеты? Как совместить интересы местного населения, авиаторов и требования к безопасности авиaperевозок, которые стали шлагбаумом на взлетной полосе многих малых аэропортов?

А ведь Постановление №1603 действует 6 лет (!) со времени его вступления в силу. И как это совместить с требованием Президента России, что «в целом перелеты малой авиации должны стать более доступными для граждан»?

Евгений СЕРГЕЕВ,
обозреватель

P. S.

Когда номер готовился к печати, Постановлением правительства РФ № 2090 от 29.11.2021 Постановление № 1603 было отменено и введен более щадящий режим для малых аэропортов в требованиях безопасности.



24 сентября 2021 года в Тобольске был официально открыт новый аэропорт «Ремезов». Строился он в рекордный срок – 2 года и 5 месяцев. Аэропорт расположен в 30 км к югу от Тобольска на территории Ворогушинского и Санниковского сельских поселений. ВПП длиной 2400 метров может принимать авиалайнеры такого класса, как Аэробус A321, Боинг 737, Ту-204, Sukhoi Superjet 100 и другие.

Расчетная пропускная способность нового аэропорта 380 человек в час. На привокзальной площади имеется платная парковка на 106 автомобилей. Добраться до аэропорта можно за 30 минут на автомобиле или на общественном транспорте. На маршруте в аэропорт курсирует автомобильный экспресс «Ремезов».

Имя выбрали местные жители

Имя выдающегося сибирского картографа, архитектора и строителя **Семена Ремезова** аэропорту присвоили сами жители города. Эту инициативу поддержали более 76% состоявшегося в древней столице Сибири народного голосования.

В день открытия аэропорт принял первый пассажирский рейс из Москвы, который выполнила авиакомпания

North-West. В Тобольск прибыли руководители Росавиации, делегация комитета по туризму Москвы, представители туристической индустрии. Самолет Airbus A321 проехал по рулежной дорожке через традиционную водную арку. Руководитель Федерального агентства воздушного транспорта **Александр Нерадько** вручил аэропорту «Ремезов» разрешительные документы.

«В созвездии сибирских аэропортов появилась новая яркая звезда. Новый аэропорт – это новые возможности для развития. «Ремезов» оснащен самым современным оборудованием, обеспечивающим безопасность полетов», – отметил руководитель Росавиации.

Новые возможности для развития

Объем инвестиций компании «СИБУР» в строительство новой воздушной гавани в Тобольске составил 19 млрд. рублей, сказал председатель Правления, генеральный директор компании «СИБУР» **Михаил Карисалов**.

«Мы вложились в строительство не только финансово, но и креативно. Вместе с Росавиацией правительство Тюменской области, жителями Тобольска у нас получилось настоящее сотрудничество. Надеюсь, оно будет продолжено и еще больше людей узнают и полюбят древнюю сто-





АЭРОПОРТ РЕМЕЗОВ

лицу Сибири. Наличие аэропорта позволит не только развивать туризм, но и привлекать людей, которые приедут сюда жить и трудиться на новых производствах», – отметил бизнесмен.

«Открытие аэропорта в Тобольске войдет в историю города, региона и страны. Уверен, это не последний наш совместный проект с компанией «СИБУР». Внутренний туризм развивается очень активно, и мы конкурируем в этой области с другими регионами. Надеемся, что теперь туристический поток в древнюю столицу Сибири существенно увеличится. Для этого мы продолжим развитие всей необходимой инфраструктуры», – подчеркнул губернатор области **Александр Моор**.



События, подобные этому, происходят в нашей стране не часто. Да и по мировым меркам это событие незаурядное. В России в разгар пандемии открыт новый аэропорт. Старинный русский город Тобольск, первая столица Сибири, получил современную, комфортабельную воздушную гавань, способную принимать магистральные авиалайнеры.



LITSIL® для нужд аэродромных



Экстремальные эксплуатационные нагрузки на все виды аэродромных покрытий подразумевают необходимость использования систем упрочняющих и защитных составов как при строительстве объектов аэродромных инфраструктур, так и при эксплуатации и обслуживании. Учитывая масштабы площадей нуждающихся в защите, составы должны быть быстрыми в применении и экономически выгодными.

Технологии **LITSIL®** — это использование новейших соединений на основе лития, оксида кремния и наночастиц высокомолекулярных полисиликатов для модификации поверхности бетона путем химической реакции с гидроксидом и карбонатом кальция бетона и образованием высокопрочного и стойкого гидросиликата кальция, который обладает высокой износостойкостью.

Химически активная система для защиты бетонных покрытий аэродромов LITSIL® H07/S01

Основные разрушающие нагрузки, которые испытывают цементобетонные покрытия аэродромов можно разделить на следующие:

1. Механические нагрузки (разрушающие воздействия, истирающие нагрузки);
2. Химические нагрузки;
3. Вымывание.

Самым эффективным, как с технической, так и с коммерческой точки зрения решением проблемы износа подобных покрытий, будет применение технологии, которая позволит увеличить стойкость покрытия, повысить его химическую стойкость, снизить его водопоглощение и при этом будет недорогой.

Наиболее эффективным на сегодняшний день решением для обеспечения долговечности цементобетонного покрытия является применение комплекса материалов **LITSIL®**, а именно:

1. Защита от шелушения поверхности, предотвращение Щелочно-Силикатной Реакции (ASR), увеличение абразивной и химической стойкости бетона за счет применения пропитки на литиевой основе **LITSIL® H07**.
2. Гидрофобизация (снижение водопоглощения) бетона за счет применения гидрофобизирующего состава **LITSIL® S01**.

Основным преимуществом систем на основании материалов **LITSIL®** является то, что они могут применяться как при заливке нового покрытия, так и на любом этапе его эксплуатации, и не требуют применения высококвалифицированной рабочей силы.

инфраструктур

Принцип работы системы

Принцип работы литиевых пропиток LITSIL® основан на химическом взаимодействии компонентов пропитки со свободным гидроксидом кальция, т.н. портландитом и/или карбонатом кальция (мелом) в бетоне. Обычно в бетоне содержатся и портландит и мел, которые являются аморфными структурами, поглощающими влагу и вступающими в реакцию с любыми кислыми растворами, тем самым ослабляя структуру бетона.

Пропитка LITSIL® H7 содержит комплексные полисилилаты лития, которые легко проникают в структуру бетона и преобразуют портландит и мел в гидросиликат кальция – основной связующий компонент бетона. Гидросиликат кальция – твердое и химически стойкое вещество, имеющее микрокристаллическую, иногда пластинчатую структуру.

Таким образом, после применения балластные вещества бетона, составляющие до 20% от его массы, преобразуются в связующий состав, упрочняя и уплотняя его структуру, одновременно повышая химическую стойкость бетона. Поверхность, обработанная литиевой пропиткой LITSIL® H07, не требует дальнейшей химической обработки.

Работа нанесенного состава происходит на ионном уровне и с течением времени всё глубже проникает в покрытие, уже в процессе эксплуатации.

Гидрофобизирующий состав LITSIL® S01 после применения создает на поверхности бетона (включая поверхность микротрещин) так называемый «эффект лотоса», тем самым уменьшая смачиваемость поверхности и, как следствие, уменьшая влагопоглощение бетона.

Область применения системы в авиационных инфраструктурах

- ИВПП
- Рулежные дорожки
- Стояночные площадки для самолетов
- Автостоянки
- Складские помещения
- Прочие цементобетонные покрытия

Результаты испытаний

• По результатам испытаний на определение изменения марки бетона по **морозостойкости** (ГОСТ 10060-212), обработанного составами LITSIL® H07 и LITSIL® S01, относительно необработанных образцов, морозостойкость повысилась с F1300 до F1800. Трещины, сколы, шелушение поверхности и ребер не обнаружены. Уменьшение массы образцов не превышает 2%;

• По результатам испытаний на **водопоглощение** (ГОСТ 12730.3-78), данный показатель уменьшился в 10 раз для образца, обработанного составом LITSIL® S01, по сравнению с необработанным образцом, и в 11 раз для образца, обработанного системой LITSIL® H07/S01;



- По результатам проведения испытаний по определению **истираемости** (ГОСТ 13087-81), образцов, обработанных системой LITSIL® H07/S01, прочность на истираемость увеличилась в 3,25-2 раза, G ср. не менее 0,260 гр/см²;
- По результатам исследования **фрикционных свойств** состава для пропитки бетона LITSIL® S01 в сравнении с типовым аэродромным покрытием, состав может быть допущен к применению на аэродромах гражданской авиации.
- Значение **коэффициента сцепления** на обработанной составами LITSIL® H07/S01 поверхности образца по отношению к необработанной (существующей) при сухом и мокром состоянии поверхности – без снижения коэффициента сцепления.

НА ОСНОВАНИИ РЕЗУЛЬТАТОВ
ВЫШЕПЕРЕЧИСЛЕННЫХ ИСПЫТАНИЙ
ПОЛУЧЕНО ПОЛОЖИТЕЛЬНО ЗАКЛЮЧЕНИЕ
ФГУП ГПИ И НИИ ГА «АЭРОПРОЕКТ»
ПО ОЦЕНКЕ СООТВЕТСТВИЯ СОСТАВОВ
ДЛЯ ПРОПИТКИ БЕТОНА LITSIL® H07 И LITSIL® S01
УСТАНОВЛЕННЫМ ТРЕБОВАНИЯМ
И ВОЗМОЖНОСТИ ИХ ПРИМЕНЕНИЯ
НА АЭРОДРОМАХ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ.

Расход составов, в зависимости от погодных условий и состояния поверхности, составляет 0,10-0,20 л/м².

Простота нанесения. Составы могут наноситься методом распыления или розлива и растаскивания швабрами. Также возможно нанесение и распределение составов разметочными и поломоечными машинами. Составы могут быть смешаны непосредственно на объекте в равных пропорциях и нанесены одновременно.

Составы LITSIL® поставляются в канистрах 20 л., бочках 200 л., ИBC-контейнерах 1000. Растворы поставляются готовыми, чтобы избежать возможного использования некачественной воды или нарушения пропорций при приготовлении непосредственно на объекте.



+7 495 540-58-25

8 800 77-55-237
бесплатный звонок
из любой точки РФ

info@litsil.ru

www.litsil.ru



Аэропорт Геленджик к 15 ноября 2021 года впервые в своей истории обслужил с начала января миллион пассажиров. «Для нас миллион – важный и значительный рубеж, который подтверждает, что перелеты в Геленджик пользуются спросом, – рассказал генеральный директор фирмы «Аэропорт Геленджик» **Иван Таранченко**. – Кроме того, эта цифра еще раз подтверждает важность и своевременность строительства нового терминала аэропорта, который примет своих первых пассажиров уже в первом квартале следующего года».



20 лет сотрудничества

29 октября исполнилось 20 лет с начала сотрудничества Домодедово и авиакомпании Swiss. Национальный перевозчик Швейцарии выполняет из воздушной гавани ежедневные регулярные рейсы в Цюрих.

С 2001 года авиакомпания Swiss совершила порядка 43 тысяч рейсов по указанному маршруту. С начала партнерских отношений совместным сервисом воспользовались почти 5 миллионов путешественников.

Соинвестор

Партнер Московского аэропорта Домодедово, профессиональный колледж «Московия» открыл мастерские по направлениям: «Поварское дело», «Кондитерское дело», «Хлебопечение» и «Спасательные работы». При поддержке воздушной гавани студенты теперь могут освоить еще больше специальностей.

В 2020 году колледж выиграл Федеральный грант для создания современных мастерских, отвечающих стандартам WorldSkills. Кроме бюджетных денег к организации новых площадок были привлечены средства частных компаний. Общая сумма составила 25,5 млн. рублей, из которых 20% - вклад аэропорта Домодедово.

Колледж «Московия» – давний партнер аэропорта Домодедово. Сотрудничество осуществляется в рамках комплексной программы целевой подготовки кадров для школьников «Приток», участие в которой за 21 год приняли 4500 человек. На предприятия Группы DME ежегодно трудоустраивается порядка 50 выпускников этого учебного заведения.

Новые курсы

Домодедово в рамках цифрового образовательного проекта DME Education запустил курсы по кинологии и противооблуднительной обработке ВС. Курсы организует учебный центр Domodedovo Training (предприятие Группы DME) – аккредитованный образовательный центр с правом преподавания на основе учебных материалов IATA и ICAO.

Получили статус Full Member в программе TRAINAIR PLUS

Учебный центр Московского аэропорта Домодедово получил статус Full member в программе ICAO — TRAINAIR PLUS. Она объединяет образовательные учреждения для улучшения качества авиационной подготовки по стандартам организации.

Переход в новый статус позволит реализовывать курсы воздушной гавани через систему ICAO, как на открытом рынке, так и среди членов TRAINAIR PLUS. Также Домодедово получит доступ к расширенному пулу международных учебных материалов.

«Компетенции специалистов Domodedovo Training, а также применение международных стандартов повысят качество разработанных учебных программ. Я желаю вам больших успехов и верю, что TRAINAIR PLUS поможет вашей компании в реализации планов», — поздравил **Диего Мартинес**, руководитель Global Aviation Training ICAO.

Домодедово — первый аэропорт в России, аккредитованный Международной организацией гражданской авиации в качестве авторизованной площадки для обучения. С 2016 года Domodedovo Training (предприятие Группы DME) является официальным партнером ICAO в TRAINAIR PLUS Programme в статусе Associate member.



В осенне-зимний период из Иркутска новые рейсы открывает авиакомпания «Ираэро». С 21 ноября организованы перелеты в Усть-Илимск. Раньше рейсы по этому маршруту осуществляла только авиакомпания «СиЛА». Открытие дополнительных рейсов стало возможным после подписания Росавиацией технического акта о допуске посадочной площадки «Усть-Илимск» к полетам на воздушном судне Ан-24. Авиаперевозчик также возобновляет перелет по маршруту Иркутск-Олёкминск-Якутск.



Международный аэропорт Калуга с начала ноября 2021 года обслужил 200 тысяч пассажиров, что более чем на 70% превышает объемы 2020 и 2019 годов. Такой показатель достигнут впервые за все время его работы. Увеличение пассажиропотока связано с расширением его маршрутной сети. Сейчас выполняются рейсы по 17 направлениям, в том числе семи международным. В планах на 2022 год – открытие прямых рейсов в Самару, Нижний Новгород, Мурманск, Астрахань, Новый Уренгой и Салехард.



Обслуживание самолетов в аэропорту имени Алексея Леонова в Кемерово ускорилось на 25%, благодаря применению бережливых технологий по нацпроекту «Производительность труда». «Это позволило свести к минимуму задержки вылета судов по вине аэропорта. За полгода применения бережливых технологий в аэропорту Кемерово уже сумели более чем на четверть сократить время обслуживания самолетов», – говорит заместитель председателя правительства Кузбасса **Сергей Ващенко**.

Как участник нацпроекта кемеровский аэропорт получил господдержку в виде бесплатного сопровождения экспертов Регионального центра компетенций (РЦК). Они провели полный аудит работы наземных служб аэропорта, которые занимаются техосмотрами, заправками самолетов, установкой трапов, посадкой пассажиров и загрузкой багажа. Ликвидировано более 50 проблемных операций, которые затягивали предполетную подготовку воздушных судов.

В течение двух лет бережливые технологии будут внедрены во все производственные процессы аэропорта. В ближайших планах усовершенствовать процесс регистрации пассажиров и багажа, разгрузить зону ожидания, повысить эффективность грузовых и почтовых перевозок. Ежегодно производительность труда будет возрастать не менее чем на 5%. Это скажется на качестве обслуживания пассажиров и улучшит показатели экономической эффективности работы аэропорта.



Международный аэропорт Красноярск им. Д.А. Хворостовского и компания Netherlands Airport Consultants (NACO) подписали соглашение о разработке мастер-плана. На основе полученных данных предложены сценария развития инфраструктуры, среди которых создание двухполосного аэропорта на базе аэропортов Красноярск и Черемшанка, реконструкция перрона, увеличение потенциала терминала в обслуживании пассажиров на внутренних и международных линиях, развитие зоны обработки грузов, развитие транспортной инфраструктуры аэропорта и ряд других амбициозных проектов.

Затем на основе утвержденных проектов развития эксперты NACO детализируют этапы модернизации инфраструктуры с расчетом необходимых капитальных затрат и мероприятий. И уже в начале 2022 года международный аэропорт Красноярск получит стратегический документ, определяющий его развитие в соответствии с современными мировыми стандартами на период до 2040 года.

Олёкминск

Премьер Якутии **Андрей Тарасенко** заявил о возобновлении работы аэропорта города Олёкминска после реконструкции воздушной гавани. По его словам, она полностью готова для приема и выпуска самолетов третьего класса и уже приняла первый рейс Ан-24 из Якутска. Аэропорт был закрыт на вынужденный ремонт год назад из-за неудовлетворительного технического состояния взлетно-посадочной полосы. При этом реконструкция шла с задержками из-за проблем доставки строительных материалов. Согласно комплексному плану, до 2024 года в Якутии должно быть реконструировано 16 аэропортов. На эти цели из федерального бюджета предусмотрено 38 млрд. рублей.

Нерюнгри

В конце октября глава Якутии **Айсен Николаев** сообщил о завершении реконструкции взлетно-посадочной полосы аэропорта Нерюнгри. Новый аэровокзальный комплекс появится в городе в 2022 году.



МЕЖДУНАРОДНЫЙ АЭРОПОРТ
ШЕРЕМЕТЬЕВО

РАЗВИТИЕ

В 2020 году АО «МАШ» приняло долгосрочную программу развития до 2030 года, предполагающую дальнейшие инвестиции объемом \$ 1,1 млрд. Программа включает строительство нового терминала С2 для международных авиаперевозок с пропускной способностью 20 млн. пассажиров в год, реконструкцию терминала F на 10 млн. пассажиров в год, строительство второй очереди грузового комплекса «Москва Карго» мощностью 250 тысяч тонн грузов в год.

В числе стратегических приоритетов аэропорта Шереметьево – ускоренное развитие и модернизация аэродромной структуры в рамках реализации Концессионного соглашения. В частности, АО «МАШ» запланировало строительство и реконструкцию комплекса очистных сооружений своими силами, что позволит обеспечить защиту окружающей среды в полном соответствии с государственными нормативными требованиями. Кроме того, аэропорт построит новые перроны для размещения 111 узкофюзеляжных воздушных судов, новую аварийно-спасательную станцию и полигон для подготовки аварийно-спасательных расчетов.

Почетная грамота правительства

23 ноября 2021 года Министр иностранных дел РФ **Сергей Лавров** наградил коллектив АО «Международный аэропорт Шереметьево» почетной грамотой Правительства Российской Федерации. Высокой наградой отмечены эффективный вклад, профессиональный подход и вовлеченность в общее дело сотрудников аэропорта при организации и проведении мероприятий по возвращению на родину граждан России из зарубежных стран в связи с пандемией коронавирусной инфекции в 2020 году.

Список субсидированных маршрутов на 2022 год утвержден

Федеральным агентством воздушного транспорта утвержден список субсидируемых в 2022 году маршрутов. Программа субсидирования региональных воздушных перевозок реализуется в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 25 декабря 2013 года №1242.

В 2022 году на реализацию программы субсидирования из федерального бюджета выделено 9,3 млрд. рублей, что на 21% больше выделенных лимитов 2021 года.

Авиакомпании приступают к реализации программы с 1 января 2022 года. Количество субсидируемых маршрутов в 2022 году составит 372, что на 40% больше по сравнению с количеством утвержденных на 1 января 2021 года. На круглогодичной основе перевозки планируют выполнять 14 авиакомпаний.

Прогнозируемый объем перевезенных пассажиров по специальному тарифу в 2022-ом году – более 3 млн. человек. При этом 66% от указанных провозных емкостей будут осуществлены с использованием современных воздушных судов, произведенных на территории РФ после 1 января 2009 года.

Всего в Росавиацию на рассмотрение комиссии поступило 26 заявлений авиаперевозчиков, выразивших готовность в 2022 году осуществлять региональные перевозки по 645 субсидированным маршрутам на общую сумму 32,3 млрд. рублей.

Концепция развития аэродромной сети

Реконструкция аэропортов РФ была предусмотрена комплексным планом модернизации и расширения магистральной инфраструктуры до 2024 года. В нем отражена необходимость расширения межрегиональных пассажирских авиаперевозок. Однако на этом Правительство России и Росавиация решили не останавливаться. Недавно общественности представили проект-концепцию развития аэродромной сети России на период до 2035 года, подготовленный Росавиацией.

В соответствии с ним к 2035 году планируется реконструировать 179 аэропортов и аэродромов. На период с 2021-го по 24-й год запланирована реконструкция 62 аэропортов и аэродромных комплексов. В период с 2025-го по 2030 год планируется реконструкция 64 аэропортов, в том числе запланировано строительство новых аэропортовых комплексов в Омске, Сыктывкаре, на островах Парамушир и Шикотан.

На 2031-й – 2035 годы намечено строительство 53 аэропортовых и аэродромных комплексов. В общей сложности на эти цели планируется инвестировать порядка 850 000 000 000 рублей или около 12 000 000 000 долларов США.

500 млн. рублей авиакомпаниям на льготные билеты с Дальнего Востока

Правительство РФ направит дополнительно почти 500 млн. рублей авиакомпаниям на льготные билеты для жителей Дальнего Востока. Об этом сообщил премьер-министр **Михаил Мишустин**, открывая оперативное совещание с вице-премьерами.



«Правительство расширит финансирование программы, которая позволит жителям Дальнего Востока пользоваться льготными билетами на самолет. Принято решение дополнительно направить авиакомпаниям почти полмиллиарда рублей», – сказал Мишустин.

Премьер напомнил, что на эти цели в начале года уже было выделено 5 млрд. рублей, что позволило сделать доступными полеты в Москву из 12 городов Дальнего Востока. *«Теперь к этому списку Правительство добавило еще два маршрута – Читу и Якутск», – сказал глава Правительства.* Он также добавил, что впервые начнется субсидирование полетов в Санкт-Петербург из семи городов, включая Хабаровск, Владивосток, Петропавловск-Камчатский.

По данным Мишустина, в течение года приобрести билеты по низким ценам смогли полмиллиона человек, а новый транш позволит сэкономить на авиабилетах еще 50 тысячам россиян.

Битумные материалы аэропортам

«Газпромнефть» и Федеральное агентство воздушного транспорта заключили соглашение о расширении применения высокотехнологичных битумных материалов в российских аэропортах. Продукция «Газпромнефти» будет использоваться для строительства и модернизации взлетно-посадочных полос, рулевых дорожек, мест стоянки самолетов, перронов и другой аэродромной инфраструктуры. Подписи под документами поставили председатель правления «Газпромнефти» **Александр Дюков** и руководитель Федерального агентства воздушного транспорта **Александр Нерадько**.

Для обслуживания аэродромной инфраструктуры «Газпромнефть» поставит в аэропорты полимерно-битумные вяжущие, стыковочные ленты, защитно-восстановительные составы, мастики, пропитки для бетонных поверхностей. В научно-исследовательском центре битумных материалов компании будут разработаны индивидуальные рецептуры вяжущих веществ с учетом проектных нагрузок конкретных аэропортов и климатическими особенностями регионов. Компания предложит и собственную технологию укрепления оснований дорожного покрытия, применение которой повышает надежность и сроки эксплуатации аэродромной инфраструктуры. Оператором соглашения выступит «Газпромнефть - Битумные материалы».

Александр Дюков, председатель правления «Газпромнефти»:

«Битумная продукция «Газпромнефти» широко применяется при строительстве и реконструкции инфраструктуры многих российских аэропортов, в том числе в Московском авиаузле, Санкт-Петербурге, Новосибирске, Владивостоке и других городах. В рамках соглашения с Росавиацией мы будем еще активнее сотрудничать с регионами, адаптируя рецептуру битума под особенности конкретных аэропортов, а также предлагая собственную экспертизу и технологии строительства инфраструктуры».

Александр Нерадько, руководитель Федерального агентства воздушного транспорта:

«Внедрение новых перспективных технологий при строительстве и реконструкции объектов аэропортовой инфраструктуры - необходимый залог качественного исполнения контрактов подрядчиками. Росавиация готова

поддерживать отечественные компании, предлагающие для модернизации и поддержания эксплуатационных характеристик инфраструктурных объектов гражданской авиации современные высокотехнологичные материалы».

Возрождают подготовку пилотов полярной авиации

На площадке одного из сертифицированных авиационных учебных центров создается база подготовки авиационных специалистов для полетов в районах Арктики и Антарктики. В Красноярском крае проектируется учебный ледовый аэродром, сообщает пресс-служба альянса «Аэрохимфлот».

Полеты в высоких широтах, в том числе над Ледовитым океаном, требуют специальных знаний и навыков. Для сохранения накопленного за десятилетия опыта участники авиационного альянса «Аэрохимфлот» и его партнеры приступили к проектированию учебного ледового аэродрома и комплектованию материально-технической базы.

В рамках дополнительного профессионального образования будут созданы специальные программы для пилотов, инженеров и техников, специалистов по оборудованию ледовых аэродромов и по аэронавигационному обеспечению высокоширотных полетов. Ранее в России полярная авиация была широко развита, но в последние годы количество профессионалов в этой сфере уменьшилось.

Проблемы подготовки кадров для малой авиации подробно обсудили участники конференции «Развитие отрасли авиационных работ в районах Сибири и Дальнего Востока», состоявшейся 15-16 сентября 2021 года в аэропорту «Шушенское» Красноярского края. Присутствовавший на этом мероприятии руководитель Федерального агентства воздушного транспорта **Александр Нерадько** отметил: «Тему высокоширотных полетов мы обсуждали еще в прошлом году, продолжили ее на конференции. Росавиация, безусловно, понимает важность освоения Арктической зоны РФ и будет поддерживать разумные начинания в этом направлении».

Современные материалы и технологии, спутниковая навигация могут значительно повысить уровень безопасности полетов в районах Крайнего Севера. Также специалисты отмечают, что развитие полярной авиации потребует от законодателей проведения работы по правому обеспечению полетов в Арктической зоне Российской Федерации.

Кредиты восьми регионам

Правительство России одобрило инфраструктурные кредиты Удмуртии и еще семи регионам. Решение было принято на президиуме правительственной комиссии по региональному развитию. Кредиты в общей сумме на 25,8 млрд. рублей кроме Удмуртии утверждены для Дагестана, Кабардино-Балкарии, Мари Эл, Кемеровской, Ивановской, Псковской областей, а также для Крыма.

Что касается Удмуртии, то она получит 0,8 млрд. рублей на строительство аэропорта с международным терминалом в Ижевске. Это поможет увеличить туристический поток в регион. Проектирование нового здания аэропорта началось в 2020 году. Глава региона Александр Бречалов обращался к Президенту Владимиру Путину с просьбой о выделении финансирования и включении Удмуртии в программу модернизации аэропортов. Разработка проектно-сметной документации практически завершена. В 2022 году выберут подрядчика и начнут строительно-монтажные работы.

Строительство пассажирского терминала планируется реализовать в два этапа. Сначала построят сектор обслуживания внутренних линий, а затем возведут второй сектор с пунктом пропуска для обслуживания международных воздушных линий. Общий бюджет проекта – 4,3 млрд. рублей.

Utair в 2021 году открыл 36 новых маршрутов

«Мы продолжаем наращивать регулярные прямые рейсы, соединяя Юг, Поволжье, Центральную Россию и Сибирь. Несмотря на пандемию в 2021 году открыли еще 36. В планах связать прямыми рейсами все крупные региональные центры страны без пересадок в Москве», – прокомментировал президент «Utair – Пассажирские авиалинии» **Олег Семенов**.

Регулярный рейс в Таиланд для вакцинированных «Спутником V»

Любимый иркутянами туристический Таиланд открыл свои границы для привитых вакциной от коронавируса «Спутник V». Теперь россияне с прививкой не проходят обязательный 14-дневный карантин по прибытию в королевство. Рейсы авиакомпании «S7 Airlines» Иркутск-Пхукет идут с 4 ноября с частотой раз в неделю из международного аэропорта Иркутск.

А с 20 декабря авиакомпания открывает рейсы Иркутск-Бангкок, также один раз в неделю.

До Луны и обратно

4 ноября 2021 года стартовал международный эксперимент SIRIUS-21 по имитации полета на Луну. Из двенадцати кандидатов были выбраны шесть человек, которым предстоит прожить вместе 240 суток в имитаторе воздушного космического корабля на площадке Института медико-биологических проблем РАН. Командиром корабля стал начальник отделения по созданию комплексных тренажеров перспективных транспортных кораблей ЦПК им. Ю.А.Гагарина, аспирант Московского авиационного института **Олег Блинов**.



Помимо него в состав команды вошли врач-хирург ИМБП **Виктория Кириченко**, экс-бортпроводник авиакомпании Nordwind, младший научный сотрудник ИМБП **Екатерина Карякина**, бакалавр русского языка и литературы из США **Уильям Браун**, представитель командования космических систем США **Эшли Ковальски**, а также космонавт-испытатель из ОАЭ **Салех Омар Аль Амери**. В ходе эксперимента его участники будут собирать научные данные по целому ряду задач.



Транспортная неделя – 2021

В Москве состоялся юбилейный XV Международный форум и выставка «Транспорт России». Мероприятия проходили с 16 по 18 ноября в рамках «Транспортной недели» в гибридном формате с соблюдением всех требований эпидемиологической безопасности.

Тема этого года – **«Транспорт России – 2035. От стратегии – к реализации».**

За три дня состоялось 27 деловых форматов, в которых приняли участие 1189 человек из 15 стран. Более 300 спикеров выступили с докладами по наиболее актуальным вопросам развития отрасли. На полях «Транспорта России» было подписано 31 соглашение о сотрудничестве и взаимодействии.

В выставке приняли участие более 90 экспонентов, которые разместили свои стенды на площади 3900 кв. м. Очно форум и выставку посетили делегации 46 регионов России.

25 из них возглавлялись руководителями субъектов РФ.

Деловая программа форума становится все более содержательной. В 2021 году ее открыла пленарная дискуссия «Транспорт России – 2035. От стратегии к реализации». На ней приветственное обращение к участникам форума от Президента Российской Федерации **Владимира Путина** зачитал **Игорь Левитин**, помощник главы государства. В обращении Президент так обозначил задачи транспортной отрасли: «Сегодня важно сконцентрировать усилия на решении первоочередных, востребованных временем профессиональных задач, добиваться реальных, осязати-

мых результатов в таких вопросах, как модернизация инфраструктуры, повышение надежности и безопасности перевозок, развитие транзитных логистических маршрутов, обновление общественного транспорта в городах и регионах России».

Продолжили деловую программу первого дня круглый стол «Открытие совместной образовательной программы бакалавриата ВШЭ – РУТ (МИИТ) «Экономика транспорта и транспортная инженерия», конференции «Цифровизация процесса управления городскими транспортными





системами: безопасность, качество и эффективность» и «Кругосветное плавание парусного учебного судна «Мир» в 2022 и 2023 годах», дискуссии «Цифровая логистика 2021-2024-2030: от трансформации компаний к лидерству всей транспортной отрасли» и «Инфраструктура vs Тариф. Поиск конструктивных решений», а также заседание Комиссии Государственного Совета Российской Федерации по направлению «Транспорт».

Второй день «Транспорта России» выдался не менее насыщенным. В рамках международной форсайт-дискуссии «Беспилотный транспорт: будущее наступило, готовы ли мы?» участники разобрали такие вопросы, как безопасность движения при создании беспилотных логистических коридоров, коммерциализация цифровой инфраструктуры, обеспечение защиты персональных данных. За ней последовали 4 отраслевые конференции, две панельные дискуссии, круглый стол, презентация исследования об актуальном состоянии, перспективах развития и применения беспилотных авиационных систем в Российской Федерации от Центра экономики инфраструктуры и расширенное заседание Комитета Государственной Думы ФС РФ по транспорту и развитию транспортной инфраструктуры.

В заключительный день форума, 18 ноября, прошла панельная дискуссия «Зеленая повестка транспортной отрасли», где рассматривались перспективы реализации механизмов зеленого финансирования в транспортной отрасли, ее трансформация в условиях перехода к низкоуглеродной экономике и меры, необходимые для стимулирования развития экологически чистого транспорта. Позднее в этот день состоялись конференция «Научное сопровождение развития транспорта: инновационные тренды», выездная



сессия Красноярского экономического форума «Транспортный каркас Сибири», круглый стол, посвященный вопросам развития общественного транспорта, и три отраслевые конференции.

Закрывает деловую программу итоговая пленарная дискуссия. В итоге были обобщены результаты прошедших обсуждений, сформулированы приоритеты развития транспортной отрасли. В центре модернизационной повестки – Транспортная стратегия на период до 2030 – 2035 годов. Огромное значение в стратегии придается цифровизации транспортной безопасности. По словам заместителя министра транспорта **Александра Суханова**, в 2020 году были переизданы все требования в области транспортной безопасности.

«Нельзя стоять на месте. У нас была создана специальная рабочая группа, мы активно вносим изменения в действующее законодательство. Особый резонанс в последнее время вызвал вопрос, касающийся обеспечения безопасности на посадочных площадках и вертодромах. Неделю назад был внесен проект постановления в Правительство РФ. В ближайшее время выйдут новые требования, которые существенно снизят нагрузку. Нагрузка должна иметь баланс между требованиями и финансово-экономическими возможностями», – отметил замминистра.

В числе целей Транспортной стратегии – создание системы цифрового управления транспортной отраслью. Для этой цели Минтранс России создает ситуационно-информационный центр, который будет интегрировать информацию о ходе строительства, эксплуатации, модернизации объектов транспортной инфраструктуры, пассажиропотоках, грузообороте. На базе этой информации планируется рассчитывать (совместно с Минэкономразвития РФ) транспортно-экономический баланс страны, учитывая спрос и предложение на рынке перевозок, динамику этих показателей, динамику производства в различных областях, оптимальные уровни тарифов, возможности по увеличению потоков сырья, готовой продукции и т.д.

Еще одна инициатива, которая радикально изменит ландшафт транспортной отрасли – использование беспилотного транспорта. Беспилотники планируется применять в грузовых и пассажирских перевозках всех модальностей. Планируется начать эксплуатацию беспилотных такси, беспилотные грузовые перевозки, использовать автономное судовождение, беспилотные авиационные системы и железнодорожные локомотивы. Использование беспилотного транспорта изменит не только перевозки, но и окажет влияние на рынок труда и подготовку специалистов транспортной отрасли. Транспортной системе понадобятся специалисты с иными, чем сейчас, компетенциями. И подготовку их следует начать уже сегодня.

Меняется подход к проектированию и строительству объектов транспортной инфраструктуры. В этих процессах планируется использовать цифровые двойники (информационные модели) объектов, использование которых позволит не только ускорить проектирование и строительство, но и существенно снизить стоимость их строительства, повысить эффективность их эксплуатации. Возникает возможность управлять (с технической и экономической точки зрения) жизненным циклом ОТИ от начала проектирования до сдачи в эксплуатацию.

*Пресс-центр форума,
Агентство «Индустрия безопасности»*

ООО «Торговый Дом РЕКС»:



Интервью с начальником торгового отдела
Алексеем Никитским.



– Алексей Николаевич, для начала – о Вашей компании.

– ТД РЕКС является эксклюзивным представителем по реализации и технологическому сопровождению на территории России специализированных строительных составов отечественной торговой марки РЕКС для ремонта и защиты бетонных и железобетонных конструкций. В распоряжении нашей компании есть одна из лучших в стране лабораторных баз, что гарантирует постоянный контроль качества материалов РЕКС и позволяет заказчику корректировать рецептуру материалов под конкретные задачи. Также мы обладаем возможностью разработки материалов под заказ или проект. Мы расположены в Москве, склад – в Московской области. В Калуге, Нижнем Новгороде, Санкт-Петербурге и Республике Крым у нас также есть офисы и склады с продукцией. Сам завод ООО «Системные Продукты для Строительства» расположен в индустриальном парке «Ворсино» Калужской области и обеспечивает выпуск до 300 000 тонн продукции в год. У нас есть положительный опыт использования материалов РЕКС для решения технических задач на различных сооружениях транспортного, энергетического, жилищно-коммунального строительства и объектах ПГС, в т.ч. в системах с материалами других производителей.

– В октябре 2021 года ТД РЕКС стал членом Ассоциации «АЭРОПОРТ» ГА стран СНГ. Что подтолкнуло на такое решение?

– Идея развивать аэропортовое направление зрела уже давно. Некоторое время пытались понять рынок, его спрос, формировали базовую линейку для ремонта искусственных покрытий аэропортов, вводили составы в реестр Росавиации, проводили натурные испытания, после чего уже пошли какие-то конкретные проекты и реальные поставки, где наши материалы смогли себя зарекомендовать с положительной стороны. После чего активно продолжили работу, стали участвовать в отраслевых мероприятиях. На данный момент ведутся работы с проектными организа-

циями по внедрению. И конечно же, на работу в Ассоциации мы в частности возлагаем большие надежды. Ждём заседание технического комитета, готовимся к новой ступени в развитии данного направления.

– В своём выступлении на международной конференции Ассоциации в октябре Вы сделали акцент на материалах, способных быть применимыми в условиях Севера. Почему?

– Во-первых, за последние годы в стране тема Севера встала очень остро, это перекликается и с программами по Арктике. Во-вторых, нам действительно есть что дать в этом направлении. Материалы, применяемые при отрицательных температурах, быстросхватывающиеся составы и т.п. представляют нашу особую гордость. Мы смело можем заявить, что они являются серьезным конкурентным преимуществом.

– Несколько слов о ваших технологиях.

– Прежде всего, хотелось бы заметить, что мы не ограничены быстротвердеющими смесями и для аэропортов готовы предоставлять материалы не только для ремонта и восстановления покрытий. В нашей линейке есть и гидроизоляционные составы, и составы для монтажа конструкций и оборудования, а также защитные составы, инъекционные, адгезионные и даже для устройства промышленных полов. Всё это труд и заслуга наших технологов и производственного состава, среди которых доктора и кандидаты технических наук. Вся наша линейка – это необходимый минимум для производства работ в нашей сфере. Но мы не устаём идти дальше вперёд и пополняем запас предлагаемых продуктов новыми разработками. Например, запатентована революционная технология нагнетания с использованием инъекционных игл, а также составы подвального применения.

– В чём же особенность вашей марки, помимо предлагаемых инноваций?

– Во-первых, у нас 100% отечественное производство без участия иностранного капитала, что более чем соот-

100% отечественное производство

ветствует политике импортозамещения, плюс значительно уменьшает сроки поставки. Во-вторых, мы разрабатываем и производим материалы под конкретные задачи, это позволяет учитывать особенности проектирования и условия строительства. Кроме того, мы готовы оказывать мощную техническую поддержку: осмотр объектов, составление регламентов, шеф-монтаж и дальнейший мониторинг. Это не говоря уже об огромном опыте, соответствии стандартам и, само собой, соотношении цена-качество.

– Каковы особенности внедрения ваших продуктов, ваших технических решений?

– На самом деле всё достаточно просто. Однако, зависит от того, с кем приходится иметь дело. Лучше если заинтересованы все участники процесса, будь то заказчик, проектировщик или подрядчик. Но коротко можно сказать,

что либо исходим из технического задания, либо предлагаем улучшенный аналог. Наша задача здесь упростить жизнь партнёрам, снизить стоимость закупаемых материалов или самой технологии, трудозатрат. В конце концов – увеличить срок эксплуатации конструкции, тем самым избавив собственника от лишних капиталовложений в течение этого времени. Если уходить ещё глубже в ответ на Ваш вопрос, то можно ещё долго рассуждать о том, что особенности внедрения часто и непосредственно связаны ещё и с особенностями продвижения и продаж данного вида продукции.

– А как бы Вы оценили потенциальный спрос? Может быть, есть какие-либо экспортные перспективы?

– Скажу так, что и на нашем внутреннем рынке поле не пахано. Спрос огромен. Но огромна уже и конкуренция.

ВЫСОКОЕ КАЧЕСТВО ВЫПУСКАЕМОЙ ПРОДУКЦИИ НА УРОВНЕ МИРОВЫХ СТАНДАРТОВ

**ИНЪЕКЦИОННЫЕ СОСТАВЫ
для УПРОЧНЕНИЯ КОНСТРУКЦИЙ,
ЗАПОЛНЕНИЯ ТРЕЩИН, ПУСТОТ И ПОР**

**СМЕСИ для
ОБЩЕСТРОИТЕЛЬНЫХ И
ОТДЕЛОЧНЫХ РАБОТ**

**СОСТАВЫ для РЕМОНТА
и ВОССТАНОВЛЕНИЯ БЕТОННЫХ
и ЖЕЛЕЗОБЕТОННЫХ КОНСТРУКЦИЙ**

ЗАЩИТНЫЕ СОСТАВЫ

**СОСТАВЫ для УСТРОЙСТВА
ПРОМЫШЛЕННЫХ
ПОЛОВ**

**ГИДРОИЗОЛЯЦИОННЫЕ
СОСТАВЫ**

**СОСТАВЫ для
МОНТАЖА КОНСТРУКЦИЙ
и ОБОРУДОВАНИЯ**

**АДГЕЗИОННЫЕ СОСТАВЫ
и СВЯЗУЮЩИЕ**

**ИНЪЕКЦИОННЫЕ СОСТАВЫ
для УКРЕПЛЕНИЯ ГРУНТОВ
и ПОДАВЛЕНИЯ ВОДОПРИТОКА**

**СОСТАВЫ для ПОДГОТОВКИ
БЕТОННОГО ПОЛА под
ФИНИШНОЕ ПОКРЫТИЕ**

ПРОФИЛИ для ГЕРМЕТИЗАЦИИ

**ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ
ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЕ
СОСТАВЫ**



Такой продукт, как наш, востребован фактически в любом направлении строительства, несмотря на то, что до сих пор многим приходится нести учение о ремонте бетона и его защите. К сожалению, есть ещё люди, называющие себя экспертами, но при этом не знающие даже тех технологий, что прижились ещё несколько десятилетий тому назад, или, что ещё хуже, слепо верящие в агрессивную рекламу некоторых недобросовестных производителей. А что касается экспорта, то смело могу заявить, что в направлении аэропортов мы только готовимся вести поставки в страны СНГ, но в целом за рубежом мы уже «засветились» даже чуть дальше, а именно в странах Южной Азии.

– Какие существуют планы? Какие первоочередные задачи?

– Планов много! Расширение ассортимента, расширение присутствия, автоматизация множества бизнес-про-

цессов, налаживание деловых связей с крупнейшими организациями отрасли, обучение партнёров и формирование лояльности. Первоочередными же задачами являются плотная работа с проектными организациями, так как, как всем известно, всякая стройка начинается с проекта, а также работа над увеличением показателя узнаваемости нашего бренда, конечно же, чтобы в последующих интервью первый вопрос можно было спокойно пропускать.

– Уверена, что уже в скором времени так и будет. Спасибо Вам за интересную беседу! Успехов!

Беседовала **Наталья Стрельцова**

+7 926 754 18 32

nikitsky@td-reks.ru





МС-21: зарубежный дебют

Российский самолет **МС-21-310**, оснащенный отечественным двигателем ПД-14, впервые был широко представлен иностранной публике на авиасалоне в Дубае.

«Для нас действительно важно показать самолет МС-21-310 уже на стадии сертификации, потому что мы понимаем, что он должен включиться в конкурентную борьбу для коммерческих перевозок, – сказал замглавы Минпромторга РФ **Олег Бочаров**, – Самолет, самолетные системы, двигатель отработали штатно и при перелете сюда, и при тренировочном полете, и сегодня».

МС-21 – разрабатываемый гражданский самолет среднемагистрального класса. Лайнер разрабатывается с двигателями двух типов: отечественным ПД-14 и американским (PW140). Он получил индекс МС-21-300. Осенью 2020 года Ростех завершил строительство первого самолета МС-21-300 с российским двигателем ПД-14, а первый полет с этим

двигателем совершил в декабре 2020 года. Самолет с двигателями PW140 уже проходит сертификационные испытания. Самолет МС21-300 планируется сертифицировать в 2023 году, сообщил Министр промышленности и торговли РФ **Денис Мантуров**.

В будущем у МС-21 появятся еще несколько модификаций: МС-21-400, который сможет перевозить до 260 пассажиров (в базовой версии МС-21-300 предполагается 230 пассажирских мест), проект может быть запущен в разработку в 2024-2025 годах; и МС21-200, на который уже разработана проектная документация, но сроки программы пока не определены и будут зависеть от спроса на МС21-400.



Антикризисная стратегия и реконструкция

Юлия Логачева,
генеральный директор
ФКП «Аэропорты Красноярья».

Доклад на пленарном заседании форума NAIS-2021

По итогам 2020 года мы не сильно «просели», несмотря на снижение показателей самолетовылетов, пассажиропотока, перевоза грузов и почты. Это удалось достичь за счет определенных мер оздоровления, которые сыграли большую роль. При этом нам не пришлось прибегать к сокращению численности сотрудников предприятий.

Первое, что было сделано – это те самые простые меры, которые может предпринять каждое предприятие. У нас на каждом предприятии имеется выплата премиальной части заработной платы. Начиная с мая и по июль, мы сократили размеры ее выплат. Потом постепенно стали ее возвращать. И то только для тех служб, которые непосредственно задействованы в самом производстве. Это все, кроме административно-управленческого аппарата, который занимается закупками, финансовыми и экономическими вопросами. И только к концу года, когда мы увидели, что положение начинает стабилизироваться, стали потихоньку возвращать выплату премиальных всем подразделениям.

Второе – это коммунальные услуги. Как известно, это очень большая доля расходов, которая забирает наши доходы. Что мы сделали. Самое простое – мы заменили все «лампочки Ильича» на современные инновационные. Это дало ощутимые результаты везде без исключения.

Третье – на Крайнем Севере и в Арктике все электричество и тепло мы получаем только от сжигания топлива: дизеля или керосина. А у нас в прошлом году было очень существенное расширение площадей: инновация, реконструкция, возведение новых сооружений. Соответственно, произошло и увеличение затрат. Что мы сделали. Мы к каждому из этих новых зданий установили мобильные котельные, которые тоже работают на сжигание либо керосина, либо дизеля. При этом экономия получилась очень большая. Потому что мы перестали платить посредникам, которые также сжигают дизель или керосин, а потом поставляют нам электричество и тепло.

Что усугубило нашу ситуацию, стало и радостью и бременем одновременно. В мае 2019 года к нашему предприятию было присоединено еще шесть аэропортов. Это были сгнившие баракы. И все эти аэропорты были государственными. И мы не могли осуществлять деятельность и регулярную перевозку пассажиров, не имея сертификатов на аэродром, ввиду этой плачевной ситуации, и сертификата оператора аэродрома. Нужно было буквально за год восстановить фактически всю инфраструктуру этих аэропортов. И этот год, который по плану должен был быть ударным, выпал именно на проблемный ковидный год.

Что нас выручило. Если бы мы занимались капитальным строительством, а мы, как федеральное казенное пред-



приятие, им не можем заниматься, если не состоим в Федеральной целевой программе. Единственным бы выходом из ситуации являлся капитальный ремонт либо текущий ремонт, либо приобретение основных средств. Не было смысла осуществлять там капитальный ремонт.

Выход был найден – это модульные быстровозводимые здания и сооружения, которые производятся заводом-изготовителем в короткие сроки, имеют паспорт и сертификат. Они собираются, как конструктор. Срок их службы – 50-60 лет. Есть некоторые тонкости, которые будут для кого-то интересны. Что мы делаем? В границах земельного участка, который нам выделили, обязательно смотрим, достаточно ли безопасное место, устанавливаем точки, вызываем институт, который смотрит глубину залегания вечной мерзлоты, чтобы мы могли подготовить основание. Чтобы на ровной поверхности, которая не просядет, потому что в Арктике и на Крайнем Севере практически везде тундра и болота, могли собирать такие вот быстровозводимые здания.

Так это – гаражи в аэропорту Тура, произведенные, доставленные, смонтированные и введенные в эксплуатацию в 2020 году. Стоимость под ключ составила 40 млн. рублей. На Диксоне был возведен аэровокзал. И тоже в 2020 году. Стоимость под ключ – всего 20 млн. рублей. Особенно если учесть стоимость доставки модулей. В большинстве аэропортов Эвенкии существуют зимники и паромная навигация. Но проблема с навигацией заключается в том, что вода бывает небольшая. А каждый раз, когда используются зимники, переживаем, что лед подломится. Поэтому это очень сложный и дорогостоящий вопрос.

Для нас это была просто военная операция – доставка грузов на Диксон и в Хатангу. Постоянная перевозка груза, используются разные морские и речные суда, ледоколы. С больших судов это все перегружается в маленькие речные суда, потому что большие не проходят в маленькую реку Хатангу. Доставка грузов в Хатангу – самая дорогая. На втором месте – Диксон. Диксон еще сложнее тем, что там отсутствует причал. И для нас это действительно, как военная операция. Мы нанимаем не только корабли, но и кран, аппарат и подстраховочное судно...

В новом аэровокзале Диксона своя биологическая станция очистки, которая сливает в канализацию очищенную техническую воду. Тут и комната больницы, и комната хра-

«Аэропортов Красноярья»



нения оружия, и даже на втором этаже спальные места и столовая для сотрудников аэропорта, которые часто вынуждены оставаться, потому что из-за погодных условий работникам аэропорта и экипажам периодически приходится ночевать на работе.

Мы установили двухмодульные контейнерные автозаправочные станции в трех аэровокзалах. Цена поставки под ключ составила 14 млн. рублей на все три аэропорта. Это – очень удобная система. Вот, например, два блок-модуля в себе содержат 40 кубов, а это 32 тонны керосина, чего абсолютно хватает, чтобы осуществить заправку и самолетов и вертолетов. То есть у нас есть собственная АЗС.

Что нам еще помогло? Обратите внимание на стоимость таких проектов. Большой гараж на 900 кв.м., изготовление завода, доставка в район Крайнего Севера, что у нас самая дорогостоящая процедура, и монтаж – стоят всего 40 млн. рублей. На Диксоне, который самый дорогой у нас по доставке, все вместе обошлось в 60 млн. рублей.

Что еще помогло минимизировать расходы? Это торги по федеральному закону 44-ФЗ. Львиная доля всех денег, которые мы потом направили на приобретение 20 единиц спецтехники, это вот эти средства, что мы смогли сэкономить на торгах. По закону, мы имеем право до 600 тыс. рублей заключать сделки напрямую с поставщиком, подрядчиком или исполнителем. Но в кризисном 2020 году я торговала контракты даже стоимостью 50-60 тыс. рублей. Опыт показал, что даже при таких торгах, при которых закон не обязывает иметь электронную площадку, мы сэкономили с каждого контракта 20-30 тыс. рублей.

Что дают еще такие торги? На самом деле сейчас система этих закупок так построена, что уже на процедуре договор-комиссия, открывая эти заявки, они проходят жесткую проверку самой электронной площадкой и банковской системой. И очень многие ненадежные поставщики уже на первоначальном этапе отсеиваются банками

в момент проверки их финансовой состоятельности. При этом 5-6 участников на каждой закупке у нас есть. В целом в прошлом году благодаря торгам мы сэкономили порядка 90 млн. рублей.

После установки этих блок-модулей мы обязательно вызываем комиссию федерального БТИ, которая дает нам заключение, что действительно этот объект имеет все признаки движимого имущества, и соответственно, мы подстрахованы от каких-либо требований инспекционных органов, чтобы эти объекты не признали капитальным строительством. Так мы имеем экономию.

Главная особенность – мы не осуществляем работы и не нанимаем подрядчика. Мы приобретаем блок-модуль или товар. И у нас сторона по договору не подрядчик, а поставщик. Это просто сложный товар, который готовится заводом и монтируется. Кроме того еще один задел, который мы сделали в 2020 году, чтобы даже те 5%, которые недополучили, смогли отбить в 2021 году. Мы привлекли инвестора.

Инвестор – это компания «Полюс Золото». Есть у нас такой аэропорт Северо-Енисейск, где с их помощью и за их деньги мы установили светосигнальное оборудование. Если до этого в аэропорту были взлет-посадки семь раз в неделю, то сейчас, начиная с февраля, полеты увеличиваются вдвое. То есть будет два рейса в день с вахтовиками. А значит, я планирую увеличить свои доходы по этому аэропорту вдвое.

Еще такие планы: одна из наших базовых авиакомпаний «Красавиа» приобрела ATR-72-500. Если раньше на Ан-26 летали – вместимость 43 кресла, то на ATR-72 – 72 места. При повышении частоты полетов и росте пассажиропотока наши доходы могут увеличиться на 3 млн. рублей. Таким образом, мы надеемся, что все эти меры помогут не только покрыть доходы, которые мы недополучили в 2020 году, но и еще прибавить.

AEX.RU



Аэропорт Хатанга:



Ввод в эксплуатацию любого объекта на Крайнем Севере – всегда событие. Тем более такого долгожданного, как терминал аэропорта, открытого 11 октября 2021 года. Хатанга один из самых северных населенных пунктов Красноярского края. Там проживает 2 700 человек. Авиасообщение является единственным круглогодичным вариантом, чтобы добраться до этого населенного пункта. Навигация водным путем действует всего месяц с конца августа до конца сентября. Старый аэропорт в Хатанге был построен еще в 1954 году. Строительство нового терминала началось по инициативе федерального казенного предприятия «Аэропорты Красноярья» в 2018 году. На строительство было выделено из федерального бюджета 55 млн. рублей.

Новый аэровокзал представляет собой двухэтажный служебно-пассажирский блок-модуль общей площадью 1131,01 кв. м, включая зал ожидания 123,43 кв. м. Соот-

ветствует требованиям по обслуживанию маломобильных групп населения. Имеются помещения для пассажиров с детьми и паспортного контроля. В новом блок-модуле разместятся все службы, обеспечивающие эксплуатацию аэропорта и обслуживание пассажиров. Отапливается от сетей центрального отопления, предусмотрено горячее и холодное водоснабжение.

Аэропорт Хатанга – один из крупнейших в Арктике. Отсюда отправляют пассажиров и грузы в Красноярск, Норильск и на Диксон, осуществляют почтовые и пассажирские перевозки по Таймыру. Помимо этого аэропорт обслуживает транзитные воздушные суда из других регионов России. С мая 2019 года он входит в состав федерального казенного предприятия «Аэропорты Красноярья», созданного в 2012 году для управления северными аэропортами региона. В состав предприятия также входят аэропорты



НОВЫЙ терминал

Диксона, Козинска, Мотыгино, Подкаменной Тунгуски, Северо-Енисейска, Байкита, Ванавары, Туры, Енисейска и Туруханска.

Северные аэропорты являются аэропортами с малой интенсивностью полетов, и доходы от их деятельности не покрывают затраты на их содержание, а дефицит финансирования препятствует проведению необходимых мероприятий по поддержанию материально-технической базы аэропорта на уровне действующих сертификационных требований.

Закрепление имущественных комплексов северных аэропортов за ФКП «Аэропорты Красноярья» позволит сохранить сеть местных воздушных линий, субсидировать деятельность аэровокзалов из федерального бюджета, чтобы ограничить рост аэропортовых ставок и тарифов, что, в свою очередь, ограничит рост стоимости авиаперевозок.

Финансирование деятельности ФКП «Аэропорты Красноярья» с учетом действующих и создаваемых филиалов осуществляется в рамках Федерального закона «О федеральном бюджете на 2019 год и на плановый период 2020 и 2021 годов» в размере 1,6 млрд. рублей ежегодно.

Сенатор Красноярского края **Александр Усс**: «Красноярский край уделяет огромное внимание развитию авиации, без которого функционирование такого региона практически невозможно, поскольку до 80% - это территория Крайнего Севера, где авиация является единственным ви-



дом транспорта. Кроме того, Красноярский край и Красноярск являются очень хорошим плацдармом для того, чтобы обеспечить транзитные перелеты. Мы серьезно продвинулись в создании аэропортовой сети на территории края. Прежде всего, это передача в федеральную собственность целого ряда наших северных аэропортов. Они на сегодняшний день приводятся в современное состояние. Красноярский край – это инвестиционно активный регион. Его север разрабатывается нефтяниками, угольщиками и золотодобытчиками. Все это требует развития авиационной сети и новых авиационных площадок. И реконструкции того, что было раньше. Чтобы развивать авиацию в Красноярске и Красноярском крае нам понадобится помощь федеральных властей»

На фотографиях – моменты открытия нового терминала с неповторимым местным колоритом.
(По материалам ТАСС)



Памятник герою полярной авиации

15 сентября в аэропорту Туруханск состоялось торжественное мероприятие по случаю 95-й годовщины со дня открытия воздушной трассы на Крайний Север и первой посадки самолета в с. Туруханск Красноярского края. В нем приняли участие жители и гости Туруханска и Туруханского района, представители краевого министерства транспорта, генеральный директор ФКП «Аэропорты Красноярья» **Юлия Логачева**, глава Туруханского района **Олег Шереметев**. В ходе торжеств был открыт памятник герою – Виктору Галышеву.

Виктор Львович Галышев – кадровый офицер, посвятивший свою жизнь служению Родине, герой Первой мировой и Гражданской войн, кавалер ордена Св. Анны, золотого Георгиевского оружия и трех Георгиевских крестов, а также двух орденов Красного Знамени и двух орденов Красной Звезды. В мирное время Виктор Галышев – первооткрыватель новых воздушных трасс в Средней Азии и Восточной Сибири. В 30-е годы – один из самых опытных полярных летчиков, первый летчик-спасатель СССР. На его счету множество спасенных жизней на Чукотке, в Сибири и Арктике. Он – участник спасения челюскинцев в 1934-м году. В конце 30-х годов Галышев – начальник Ленской авиагруппы Управления Полярной авиации Главного управления Северного морского пути. В марте 1926 года Виктор Галышев выполнил первый в истории отечественной авиации перелет вдоль Енисейского меридиана, открыв авиалинию Красноярск-Туруханск. Это событие ознаменовало собой новую эру в освоении красноярского Севера.

Монумент Виктору Львовичу Галышеву размещен на привокзальной площади пред аэровокзалом филиала ФКП «Аэропорты Красноярья» - аэропорт «Туруханск». На территории аэропорта был также установлен памятник легендарному самолету Ан-2.



Оба монумента стали своего рода частью идущей модернизации инфраструктуры ФКП «Аэропорты Красноярья», данью истории отечественной полярной авиации.



В Якутии озаботились проблемами малой авиации

Развивать малую авиацию в Якутии придется с величин, стремящихся к нулю.

Сейчас она держится на остатках советского наследия, но они таят на глазах.

А без использования легких воздушных судов в регионе площадью три миллиона квадратных километров транспортную доступность не обеспечить.

Минувшим летом в парламенте республики была создана рабочая группа, которой поручили определить: какие самые неотложные меры по развитию малой авиации надо профинансировать из бюджета 2022 года. В качестве главного направления взяли использование легких воздушных судов для охраны лесов от пожаров. Но как выяснилось в ходе организованного депутатами обсуждения, чтобы добиться узконаправленного прогресса, надо комплексно решать все проблемы, не позволяющие встать на крыло малому авиационному бизнесу.

На всю Якутию насчитывается лишь пять предпринимателей от авиации. Они владеют самолетами Ан-2, но без экипажей, а потому не имеют сертификатов на выполнение авиационных работ. Пилотов в Якутии обучают по 25 человек в год, однако в малой авиации они не задерживаются.

- Их готовят. Но сравните, какая зарплата на маленьком самолете и на том же «Боинге». Поэтому человек проходит начальное обучение в нашем колледже, затем едет в Китай, переучиваться на управление «Боингом» и зарабатывает деньги уже в иностранной валюте, – пояснил руководитель регионального отделения ДОСААФ **Сергей Соболев**.

Наверное, дело не только в зарплате. Во-первых, по словам председателя республиканской Ассоциации малой авиации **Ивана Лукина**, экипажи для Ан-2 сейчас в России вообще нигде не готовят, поэтому на них летают люди старшего возраста. Во-вторых, легких воздушных судов в регионе осталось почти столько же, сколько пилотов ежегодно готовит местный колледж, – 31. Для сравнения в советские годы в республике летали около 130 «кукурузников».

- И даже при таком количестве самолетов местные авиоперевозчики испытывали их нехватку. А сейчас в авиационном парке двух региональных авиакомпаний имеет лишь 8 Ан-2, – отметил И.Лукин.

Республике надо приобретать самолеты. Но какие? Все надежды связаны с «Байкалом», который создается на замену Ан-2.

- Однако он еще даже не взлетел. И, по моим расчетам, появится не ранее 2025 года. А если учесть, что новые самолеты год-два используются только на грузовых перевозках, к пассажирским перейдем, наверное, в 2026-2027 годах. Поэтому без импортных машин мы не обойдемся, – считает И.Лукин.

В дальние села малая авиация когда-то прилетала два-три раза в неделю. Потом стала летать раз в две-три недели, а сейчас рейсы бывают раз в месяц и даже реже.

Несколько лет назад в республике сложилось сильное лобби, ратующее за приобретение легких самолетов иностранного производства. Сторонникам таких закупок удалось добиться включения в региональный бюджет соответствующей статьи расходов. Предполагалось, что на базе этих воздушных судов под крылом крупной авиакомпания

будет создана своего рода служба авиа такси. Однако в 2018 году подоспел проект ТВС-2ДТС, предшественника «Байкала», и на иностранщину тратиться не стали, заключив с будущим производителем соглашение о поставках сразу двухсот отечественных аппаратов. Свое роднее. В итоге нет ни своего, ни иностранного. При этом далеко не факт, что первые «Байкалы» достанутся Якутии – на них претендует и Дальневосточная авиакомпания. Она наша общая – дальневосточная, но ее планы не всегда совпадают с нуждами республики.

- Создатели Дальневосточной авиакомпании видят два направления работы – межрегиональные и внутрирегиональные перевозки. Но под внутрирегиональными подразумевается, к примеру, рейс от Среднеколымска до Якутска. А вот плечо от отдаленного села Березовка до Среднеколымска подвисает – говорит министр транспорта Якутии **Владимир Сивцев**.

Таких труднодоступных Березовок, где простаивают авиационные площадки для приема небольших самолетов, в республике 170. По словам В.Сивцева, 99 из них используются для осуществления социально значимых рейсов, но оснащены в соответствии со всеми требованиями только 11. Остальные надо доводить до ума, устанавливать светосигнальное оборудование, выравнивать взлетно-посадочные полосы.

В том, что деньги на это будут, руководитель парламентской рабочей группы, председатель комитета Ил Тумэна по промышленной и экономической политике **Павел Петров** не уверен.

- Эта проблема пока не решена. То есть мы должны либо делать взлетно-посадочные полосы, либо закупать новые самолеты, – говорит он.

Пока местные власти стоят перед сложным выбором. Авиационные работы, которые могли бы дешево выполнять легкие воздушные суда, приходится оплачивать в десятикратном размере.

- Миллиард с лишним тратится на санитарные рейсы. При этом за больными отправляется вертолет Ми-8. 450 тысяч стоит этот вертолет в час. Везет он одного больного и одного врача, больше никого запускать нельзя. Ми-8 предназначен для перевозки трех тонн грузов. Что творим? Мы деньги просто на ветер выбрасываем. Облет паводка. Сидит там чиновник, два помощника, полетели смотреть на реку. 450 тысяч в час опять, – возмущается депутат **Виктор Федоров**.

В дальние села, совершенно отрезанные от внешнего мира, в давние годы малая авиация прилетала два-три раза в неделю, а сейчас рейсы бывают раз в месяц и даже реже. И то при условии обратной загрузки. Не на чем летать.

Федор ШОМОЕВ

1970

50TH

2020



БЕТОНУКЛАДЧИКИ МОНОЛИТНЫХ ПРОФИЛЕЙ MILLER FORMLESS



- Поставки техники и материалов
- Технологическое сопровождение
- Гарантия и сервис

+7 495 221-0433

www.bavcompany.ru

ПАРТНЕР АЭРОПОРТ № 1 (135) 2022

ООО «Компания Би Эй Ви» официальный дистрибьютор
Miller Formless на территории Российской Федерации

**MFS MILLER
FORMLESS**



Хозяин Агами

Это произошло 7 сентября 2010 года. На маленьком таежном аэродроме свершилось чудо: Ту-154 с 81 пассажирами на борту совершил аварийную посадку на взлетную полосу, не числившуюся ни в одном реестре. Своими жизнями пассажиры были обязаны летчикам, начальнику заброшенного аэродрома **Сергею Сотникову** и...

Добраться до Ижмы само по себе приключение. Вначале надо долететь до Ухты. Потом на поезде до станции Ираэль, оттуда – на авто. Поэтому история начальника вертолетной площадки, который не пойми, зачем и для чего ухаживал за заброшенным аэропортом много лет, для коми-ижмцев не что-то из ряда вон – здесь, среди тайги, таких, как Сотников, много.

Мир узнал слово «Ижма»

Кнопочный телефон начальника Ижемского аэропорта Сергея Сотникова закипал от звонков. Вначале знакомый прокричал, что на его полосу принаравливается сесть огромная «тушка».

– Показалось тебе. Это наши метеосведения собирают, – отбивался Сотников.

Но когда позвонила метеоролог: «Михалыч, у тебя на полосе самолет сел, встречай гостей!» Тут уже начальник вертолетной площадки потом прошибло. Кто сел? Как сел? И все ли живы?

Когда вбежал на полосу, там уже стоял наполовину ушедший в лес Ту-154. Рядом курили бледные бортпроводники и пилоты. Счастливые, не до конца понимающие, что с ними произошло, пассажиры звонили своим и кричали в трубки: «Мы в тайге сели. Да, в тай-ге! Живы, живы!»

– А какая ж это тайга, – немного обижается Михалыч – это наш маленький, но аэропорт. Ижма это, Иж-ма!

В тот день слово «Ижма» узнал весь мир. Потому что случилось чудо. При отказе приборов, электроники, радиотехнической связи и электронасосов, с минимальным количеством горючего в баке пилоты Ту-154, что летел из Якутии в Москву, смогли мягко посадить самолет. Все 72 пассажира и 9 членов экипажа были живы.



О подробностях этой истории потом много говорили, потому что стечение обстоятельств было феноменальным. Времени на долгие раздумья у пилотов не было, посадка планировалась экстренная: командир самолета вначале увидел сверху реку, затем населенный пункт. Думал сначала садиться на воду – так хотя бы часть пассажиров могла выжить. Но воды в реке в сентябре мало, начал искать поляну для посадки – та оказалась бугристой, непригодной. Когда самолет заходил на очередной круг, вдруг перед глазами открылась взлетная полоса. Капитан аварийного борта Новоселов потом признавался, что его даже пробрало: таежный мираж. Но у миража была разметка и вполне годные входные щиты. Пилоты трижды заходили на посадку, в конце концов, приземлились на огромной скорости и въехали носом в лес. Во время операции экипаж сохранял полное спокойствие, и пассажиры не понимали, что были в полушаге от смерти.

Герои-летчики получили награды, бортпроводников тоже не обошли вниманием, и только потом, года через два, вспомнили о Сотникове, начальнике вертолетной площадки, который двенадцать лет зачем-то поддерживал в рабочем порядке взлетную полосу старенького аэропорта. Сергея Михайловича наградили медалью ордена «За заслуги пред Отечеством» II степени и пообещали всячески помогать.

Прошло почти десять лет...

«После того случая я надеялся, что аэропорт восстановят – это было главным. Я же с 1978 года здесь. Село тогда еще было маленькое, грязь по колено, зимой не выберешься. Как-то на улице увяз на мотоцикле – еле вытолкали».

Сергей Михайлович встретил нас в Ижме. Моложавый и подтянутый. На фотографиях в интернете глаза у него строгие, а в жизни по большей части смеются.

– Наделал нам переполоху этот самолет, – смеется Сотников – Он еще полгода у меня под окнами стоял, пока его ремонтировали. Целые автобусы из деревень на экскурсию прибывали. Молодожены фотографировались, люди, которые об Ижме и знать не знали, ехали к нам специально, путешественники, писатели, сценаристы со всего мира... Потом самолет починили, весной он улетел. Провожала его вся Ижма, люди платками махали, кто-то даже плакал. Сроднились с ним, понятно. После этого на гербе Ижмы дорисовали самолет.

– А ваша жизнь поменялась после отлета «тушки»?

– Нет. У меня, что до этого дел было много, что после. Это же мой аэропорт, я тут один. Пока стоял самолет, работы было больше: наст надо было сделать, чтобы его выкатить, – шасси-то в грунт на полтора метра ушло. Из бревен стелили долго, потом тянули тракторами, потом специалисты приезжали, ремонтировали...

– Как аэропорт?

– Ну, это отдельная история.

Как можно было все убить

Здание аэропорта сегодня больше похоже на заброшенный склад. Некоторые окна заколочены (побила подгулявшая молодежь), двери испещрены народными летописями. Михалыч их время от времени закрашивает. Но охраны нет – за всем не углядишь. На общем безжизненном фоне выделяются вырезанные из ДСП буквы «ИЖМА». На мой вопрос, откуда такая вывеска, Сотников краснеет и признается, что выпилил название сам. И вначале выкрасил в черный.

Дверь бывшего аэропорта открывается со скрипом, в нос бьет запах плесени и мокрого картона – сыреют плакаты и стенды, повешенные здесь еще в восьмидесятых. Ржавеют пустые камеры хранения, с сочно-желтых стен осыпается краска. Охру Михалыч покупал сам, ремонт делали с женой – надеялись, что когда-то в эти стены вновь вернется жизнь...

– Самолетов малой авиации у нас давно уже нет. Осталась вертолетная площадка, обслуживающая район. Без вертолетов в распутицу из сел не выбраться. До 1998 года тут было хорошо, людей всегда много, в штате числилось 126 человек. Столовая была, котельная, туалет с водой и умывальником, охрана, другие службы... В окно в те годы посмотришь – кипит жизнь: пассажиры бегут, «Аны» садятся, вертолеты, почту принимаем, грузы передаем. Я же был начальником ГСМ, а в нулевых, когда уже совсем все

рухнуло, принял аэропорт – тогда еще тридцать человек было, а теперь я один. Больше пятнадцати лет – один. Бывает, подойду к окну, огляжу заколоченные здания и думаю: как можно было все убить? Нарьянмарцы хотели взять эту территорию, привести ее в порядок – федералы не дали. Хотя она им совсем не нужна. Это равнодушие меня убивает... Ладно, не буду, завожусь от всего этого.

– А почему закрыли аэропорт?

– Раньше он был востребован. Не было дороги, и билет на авиацию стоил не дорого. Потом цены поползли вверх, а богачей у нас – нет. Люди готовы по 10 часов трястись по ухабам до Сыктывкара за 800 рублей, чем покупать билет на вертолет за 2 400. В последнее время билетов продавали мало. Руководство начало массово сокращать и рейсы, и сотрудников аэропорта. И досокращались до вертолетной площадки и меня. Круглосуточно и круглогодично я на домашнем дежурстве. Поэтому, когда самолет к нам сел, тут же примчался.

Тайны старых сундуков

Когда аэропорт опустел, Сотников по инерции делал то, что и раньше – тянул целый коллектив. Делает и сейчас. Приходит в аэропорт, выключает фонарь. Тот горит всю ночь – так Михалыч надеется показать, что угол не медвежий, жизнь еще теплится. Потом проверяет окна и двери. Если – целые, уже хорошо. Нет – ставит галочку: надо как-то латать, что-то придумывать. Потом «берет погоду», передает данные на другие вертолетные площадки и в аэропорты. Затем «выглаживает» перрон – вырубает сорняки и лезущие между швов дерева. Проверяет светосигнальное оборудование.

Когда начинаются рейсы и надо продавать билеты, писать в управление отчеты, приглашает в помощники жену – она много лет проработала тут кассиром и экономистом. Теперь помогает мужу – бесплатно, конечно. В лютые холода Михалыч выдает жене шубу и пимы. Все из старых запасов – нового ему давно не положено. А Сотников – аккуратный: дома в сундуке хранится проложенное багульниковым теплым обмундирование – цигейковая шуба, меховые шапки, штаны и унты, плюс техническая одежда – все это раньше выписывали работникам северных станций раз в четыре года. Качество отменное, до сих пор все как новое.

– Я слышала, платят вам за эту работу 21 тысячу рублей.

– Это только года два так. Раньше было 14 тысяч, а когда самолет к нам сел – девять. Потом транспортный прокурор приехал и говорит: «Показывай свои объекты». А что мне показывать? Я сторожем числился. Так и сказал: «Не имею полномочий». Он удивился: «Как так, вертолеты сажаешь, а должность сторожа?» Дежурный журнал посмотрели – 49 вертолетов плюс большой самолет. Прокурор позвонил гендиректору «Комиавиатранса», и меня в тот же день опять сделали начальником вертолетной площадки, премию выплатили в 26 тысяч рублей. Мы на эти деньги электрическую плиту купили, жена давно просила.

– Вы в Бога-то верите?

– Ну верю. Вон слышал от стюардесс, что в Ту-154, что у нас сел, пассажирка одна всю дорогу молилась, как будто даже видела, как плащом, что ли, самолет накрыло. Может, правда, а может, и нет. Слишком много чудес в этой истории: почему летчики именно над Ижмой кружили? Как увидели мою полосу? Как так удачно приземлились? Как тут в Бога не верить? Это – чудо.



– Чудо и то, что вы двенадцать лет до этого случая ухаживали за полосой, которая никому не нужна. Ее даже в реестрах нет давно. Зачем?

– У нас в Ижме так заведено, если ты взялся за дело, то должен довести его до конца. Вы пройдите по селу, обратите внимание, как все устроено. Здесь каждый хочет что-то сделать для жизни. Кто-то отвечает за музей, у кого-то магазин или ферма. У меня – аэропорт. Я должен за ним следить. Тут места такие, что ивняк год за годом прет между швами. Если его не вырубать, на полосе лес стоять будет. Я вырубал: иной раз руками, иной раз бензопилой. За месяц вычищал.

Когда все произошло, комиссия приехала. Посчитали, что проложить асфальт на километр нашей полосы обойдется в 45 миллионов. А полностью восстановить аэропорт обошлось бы, по их мнению, в 60. Откуда такие цифры? Я бы уложился в 30 миллионов – но это я. И 30 миллионов у меня нет. Поэтому слежу за полосой дальше – местных гоняю. Они решили, что раз у нас самолеты не садятся, то тут на машинах гонять можно, дрова пилить, склады устраивать. Я этого безобразия не допускаю. Они мне: «Да, что ты, Михалыч? У тебя же ни хрена не летает! Что тут жалеть?» Но пока я работаю, буду жалеть.

Пятнадцать лет без отпуска

«Не его дело» начнется 1 октября. В этот день Сергей Михайлович Сотников уйдет на пенсию. Документы уже подписаны, пути назад уже нет. Говорит, что решение это взвешенное – колебался он долго, все ждал, что план, который висит в его уже почти бывшем кабинете, заработает.

План этот привезли начальники еще в 2011 году, когда весь мир узнал о «таежном чуде». В Ижму понаехали комиссии, обещали реконструкцию, Михалыч верил, жил на телефоне. Иногда не выдерживал, сам звонил в «Коми-

авиатранс» и знакомым директорам аэропортов. В начале что-то вроде бы сдвинулось, но потом заглохло. По последним сообщениям, Ижму таки вычеркнули из списков – неперспективная.

– Пока найдут мне замену, буду здесь. Хочу передать дела новому начальнику, а потом уйду.

– Но как вы без этого аэропорта? Вся жизнь здесь прошла...

– Вначале думал, что не смогу. Но когда каждый день болит, свыкаешься – внутри что-то отмирает. Первые годы верил в восстановление, потом меньше и меньше. Смысла больше не вижу. Мне 61 год, я еще в силах. На пенсии буду дочке Зинаиде дом строить, в отпуск съезжу на родину в Башкирию. Я ведь в отпуске с 2004 года ни разу не был. А как уедешь? Санитарная авиация прилетит, кому принимать? Вот и сидел.

Сергей Михайлович загремел ключами, проверил окна и фонари. На прощание потоптался у двери, махнул рукой: «Ладно, держись, Агами, мы поехали».

– Вы сказали «Агами». Это – что?

– Это – позывной нашего аэропорта. Летчики между собой его так называли. Ну и я, по старой привычке.

– Агами? Это что-то из языка коми?

– Не знаю, честно говоря. Наверное, просто слово красивое, как имя. Мне нравится. Жалко, что и имя это больше не услышу.

Уже дома, когда я писала этот текст, выяснила, что агами – это маленькая умная птичка, которая, если ее приручить, может заменить дворовую собаку. Но живет агами очень далеко – в южной Америке. И в нашем суровом климате прижиться вряд ли бы смогла. Хотя, как знать, в Ижме возможно все.

Светлана ЛОМАКИНА

Мужество

Житель Уфы Рустам Набиев совершил восхождение на «восьмитысячник» в Гималаях. Он стал первым в мире пара-альпинистом без ног, кто смог подняться на высоту 8 163 метра только на одних руках.



Рустам лишился ног в 2015 году в Омске, где он проходил военную службу в центре ВДВ. Казарма, где спали ребята, рухнула, многие погибли. Мужчина остался жив, но ему ампутировали ноги. Рустам не стал отчаиваться и жалеть себя. Он женат, у него двое детей. Есть и хобби – альпинизм. В горы он поднимается сам, без помощи других, на одних руках.

Восхождение на вершину Манаслу в Гималаях началось 26 сентября 2021 года.

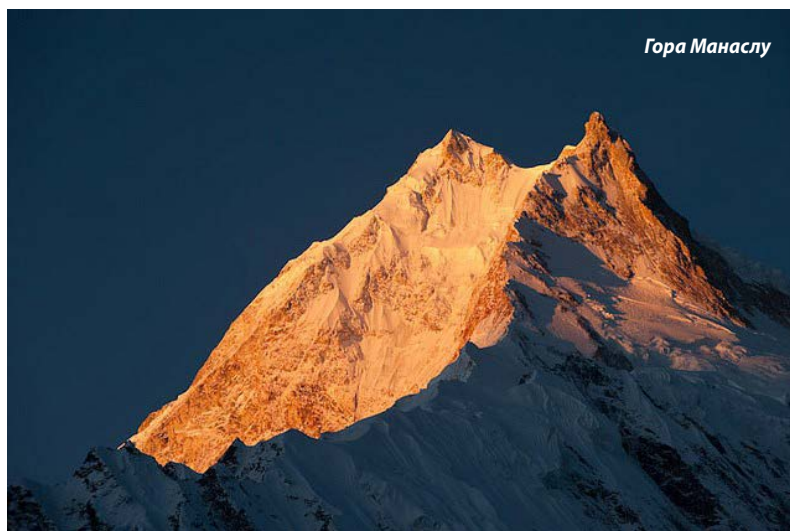
«Пожелайте мне удачи, мама. Меня зовет дорога. На календаре 23 сентября 2021 года, 23-й день нашей экспедиции ... 26 сентября планируется начать наше восхождение на Манаслу, которое будет длиться около 5 дней. – написал в своем Instagram-аккаунте Рустам Набиев. – Я волнуюсь, переживаю. Это будет не просто, это будет очень опасно, но уверен, и не менее увлекательно».

2 октября гималайская вершина ему покорилась.

– В это мало кто верил, но я это сделал! 2 октября 2021 года в 10.00 утра я стоял на вершине горы Манаслу.

Рустам так описывает это восхождение в Instagram.

«Я просыпаюсь от жуткого холода. Не хочу выходить из спального мешка, в нем так тепло и уютно. Но пора. Пора собираться. Первое, что делаю, смотрю на фотографии своих близких, которые развешены по палатке. Дотрагиваюсь до каждой, желаю доброго утра и беру одну с собой. Идем уже более семи часов. Очень устал. Начинается снегопад. Мне становится все холоднее и холоднее. Поменял



уже три пары варежек. Они настолько промокли, что с них струйкой вытекает вода. Пальцы становятся синими... Осматриваю подъем со всех сторон, думаю и понимаю, как подниматься. Цепляюсь страховкой и начинаю лезть. Наш шерп, Лакпа, подкидывает меня и пытается мне помочь, тянет вверх, сразу его останавливаю – стой, не надо. Я САМ».

Рустам также добавил, что хочет, чтобы это его восхождение стало стимулом для миллионов людей никогда не опускать руки. Это восхождение для него не первое. До этого он смог покорить на Кавказе Эльбрус.

Сергей АПАСОВ, Гильнара РАЯНОВА

В разработке Проект единой методики по организации летной работы в ГА

**Общественный совет при Росавиации обсудил
состояние безопасности полетов гражданской авиации**

20 октября 2021 года в Росавиации состоялось заседание Общественного совета при Федеральном агентстве воздушного транспорта на тему: «Состояние безопасности полетов гражданской авиации, меры по повышению уровня безопасности полетов на всех типах воздушных судов и видах авиатранспортной деятельности». На мероприятии было отмечено, что Россия находится на среднем мировом уровне по безопасности полетов. В настоящее время разрабатывается проект единой методики по организации летной работы в гражданской авиации.

В своем докладе заместитель руководителя Росавиации **Олег Сторчевой** отметил, что, сравнивая статистические данные РФ с данными других иностранных государств, можно объективно заключить: Россия в последние годы находится на среднем мировом уровне по безопасности полетов.

Согласно отчету Международной организации гражданской авиации ИКАО о безопасности полетов «Общие показатели эффективности безопасности – глобальный уровень аварийности» за 2020 год (раздел «Статистики и анализ авиационных происшествий – Регулярные коммерческие воздушные перевозки»), частота авиационных происшествий на глобальном уровне, определяемая ИКАО, является общим показателем безопасности полетов на воздушном транспорте. Уровень аварийности определяется для регулярных коммерческих перевозок на самолетах с фиксированным крылом с максимальной взлетной массой более 5700 кг.

По сравнению с 2018 и 2019 годами в 2020-м относительное число авиационных происшествий с самолетами массой более 5700 кг при выполнении регулярных воздушных перевозок в Российской Федерации (число авиационных происшествий при регулярных перевозках на 1 млн. регулярных вылетов) уменьшилось, соответственно, с 3,48 и 3,26 до 1,66. При этом в 2020 году в РФ не происходило катастроф при выполнении регулярных перевозок.

Таким образом, учитывая принципиальные различия конструктивных схем самолетов (как правило, авиационные работы), ошибочно ограничиваться анализом уровня безопасности полетов только по сумме всех авиационных происшествий. Кроме того, вертолеты и легкие самолеты не рассматриваются ИКАО при оценке мировых тенденций изменения безопасности полетов.

Олег Сторчевой также сообщил о мерах, предпринимаемых Росавиацией для повышения уровня безопасности полетов. В настоящее время принято решение до конца октября 2022 года разработать проект по организации летной работы в гражданской авиации. Кроме того, разработать предложения по подготовке членов летного экипажа гражданских воздушных судов, в том числе



и в негосударственных авиационных учебных центрах, и предложения о проведении квалификационных проверок членов летного экипажа. Рассматривается вопрос о присвоении классов квалификации пилотам гражданской авиации. Ведется работа по актуализации положений Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации».

С августа 2021 года Росавиация проводит внеплановую проверку 39 авиапредприятий. Уже по состоянию на октябрь проведена проверка 27 эксплуатантов на соответствие требованиям Федеральных авиационных правил.

В ходе заседания гендиректор ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» **Игорь Моисеенко** рассказал о мерах совершенствования системы управления безопасностью полетов. Введена в действие новая редакция Руководства по управлению безопасностью полетов, сформирован Комитет по управлению безопасностью полетов. Подготовлены предложения по дополнительному оснащению средствами радиотехнического оборудования аэродромов, расположенных в горной местности.

Член Общественного совета при Росавиации, президент Профессионального союза летного состава России **Мирослав Бойчук** в своем докладе обозначил влияние социально-трудовых отношений в авиакомпаниях на безопасность полетов, в том числе акцентировал внимание на уровне оплаты труда членов летных экипажей, на проблемах укомплектования летных экипажей местных и региональных авиакомпаний. Также предложил совершенствовать подготовку кадров и расширять программы целевого набора учащихся, особенно для подготовки кадров для обеспечения полетов в регионах.

Членами Общественного совета отмечено, что текущая обстановка с безопасностью полетов требует постоянного внимания и системной работы на всех уровнях авиатран-

спортивной системы: рекомендовано при выявлении фактов нарушения безопасности полетов принимать упреждающие меры.

Обсуждая вопросы совершенствования и повышения уровня безопасности полетов, участники заседания также рекомендовали авиакомпаниям и предприятиям гражданской авиации принять меры по приведению имеющихся руководящих документов организаций в соответствие с Федеральными авиационными правилами. Также следует постоянно проводить работу по повышению уровня подготовки руководящего, летного и технического персонала, ответственности каждого специалиста гражданской авиации. Нужны четкие квалификационные требования. При совершенствовании своей деятельности рекомендовано использовать положительный опыт ведущих авиакомпаний и аэропортов России.

Руководитель Росавиации **Александр Нерадько** отметил, что и у специалистов Росавиации и у экспертов отрасли есть четкое представление о решении задач и проблем, направленных на повышение уровня безопасности полетов.

«Росавиация не рассматривает вопрос обеспечения приемлемого уровня безопасности полетов только путем проведения инспекций. Обеспечение безопасности полетов, по нашему мнению, более широкое понятие и требует формирования культуры безопасности. Это

должно стать ежедневной задачей коллективов гражданской авиации. Важно постоянное совершенствование методик и принципов организации работы предприятий, повышение ответственности руководства и развитие компетенций у специалистов», – подчеркнул Александр Нерадько.

Росавиация продолжит практику подготовки распорядительных и информационных документов по безопасности полетов, профессиональное использование которых дает авиакомпаниям возможность организации эффективной работы по предотвращению авиационных происшествий.

Кроме того, руководитель Росавиации обратил внимание на необходимость принятия дополнительных мер со стороны авиакомпаний, аэропортов и провайдеров авиационных услуг в связи с переходом на осенне-зимний период работы, на особенности эксплуатации аэропортовой инфраструктуры и авиационной техники в текущих условиях.

Подводя итоги заседания, председатель Общественного совета при Росавиации **Николай Ивановский** обратился к членам Совета с просьбой в течение десяти календарных дней подготовить предложения по совершенствованию уровня безопасности полетов, которые в последующем будут направлены в Росавиацию для подготовки соответствующих решений.

АТО.RU

Сенаторы просят поддержать авиасеть в регионах

На площадке **Совета Федерации** прошли парламентские слушания о развитии региональной авиационной инфраструктуры.

Расширение авиасети сдерживают излишние требования к транспортной безопасности объектов инфраструктуры, считает первый зампред Комитета Совета Федерации по экономической политике **Ленар Сафин**. «Аэропорты вынуждены одновременно выполнять требования транспортной и авиационной безопасности, которые фактически друг друга дублируют», – отметил сенатор.

Одинаковые требования по обеспечению безопасности предъявляют малым аэропортам и таким хабам, как Шереметьево. «Поэтому обслуживание пятиместного самолета в Якутии или Красноярском крае может быть дороже, чем обслуживание магистрального самолета в московских аэропортах», – пояснил Сафин.

Минтранс подготовил проект правительственного постановления, которое решит эти проблемы, сообщил заместитель главы ведомства **Александр Суханов**. «Требования будут значительно упрощены, – пообещал он. – Так, технически сложным будет считаться только тот терминал, у которого пропускная способность 100 пассажиров в час и более».

Заместитель главы Минтранса **Игорь Чалик** рассказал, что до 2030 года в России планируется выпустить около 700 самолетов и более 430 вертолетов. А уже в этом декабре сертификацию пройдет среднемагистральный самолет МС-21.

Кроме того, в работе министерства проект по использованию для реконструкции взлетно-посадочных полос специального грунтового покрытия с определенными вяжущими веществами. «Во-первых, это быстрее, гораздо де-

шевле и проще в обслуживании. И, наверное, самое главное – площадки ли, аэродромы ли, в этом случае становятся всепогодными и всесезонными», – добавил чиновник.

Первый зампред Комитета Совета Федерации по обороне и безопасности **Владимир Кожин** обратил внимание на нехватку машин для межрегиональной и внутрирегиональной авиации «Наша промышленность выпускает среднемагистральные самолеты, а вот бортов на 20-30 пассажиров пока нет и не предвидится. Все, что летает в регионах – это разные модели НБ Антонова и старые чехословацкие самолеты. Так что будет садиться в аэропортах?», – недоумевает законодатель.

По его мнению, Минтрансу надо провести ревизию всего комплекса по строительству малых аэропортов и определить, где их оставить, а какие перевести в статус посадочных площадок для вертолетов.

Региональным бюджетам никогда не справиться с авиaperевозками, убежден сенатор от Мурманской области, зампред Комитета СФ по экономической политике **Константин Долгов**.

«Надо предусмотреть поддержку из федерального бюджета региональным бюджетам на пассажирские перевозки и доставку продовольственных товаров, за исключением подакцизных, в отдаленные населенные пункты на территории субъектов Крайнего Севера в размере не менее 95%, это принципиально важно», – подчеркнул он.

Дмитрий Гончарук, «Российская газета»

П Л А Н

основных мероприятий Генеральной дирекции Ассоциации «Аэропорт» ГА на 2022 год

ЯНВАРЬ

Москва Объявление конкурса «**Лучший аэропорт года стран-участниц СНГ**»
по итогам работы за 2021 год

ФЕВРАЛЬ

На базе Заседание Комитета по сервисному обслуживанию пассажиров
аэропорта «Минск»

АПРЕЛЬ

Москва Подведение итогов конкурса «**Лучший аэропорт года стран-участниц СНГ**»
по итогам работы за 2021 г.

МАЙ

Москва Заседание Совета Ассоциации «Аэропорт» ГА
25-26 мая Годовое отчетное собрание членов Ассоциации
Чествование лауреатов конкурса «**Лучший аэропорт года стран-участниц СНГ**»
60-я Московская международная конференция «Современный аэропорт»
Выставка «**Техника, оборудование и технологии для аэропортов**»
Заседание Комитета по транспортной (авиационной) безопасности («Круглый стол»)
Заседание Комитета по чрезвычайным ситуациям в аэропортах ГА («Круглый стол»)

ИЮНЬ

Заседание Энергетического Комитета

ОКТЯБРЬ

Москва Заседание Совета Ассоциации «Аэропорт» ГА
26-27 октября **61-я Московская международная конференция**
«Обеспечение устойчивого развития авиационной деятельности
в условиях последствий пандемии»
Выставка «**Техника, оборудование и технологии для аэропортов**»
Заседание Комитета по «Сервисному обслуживанию в аэропортах»; («Круглый стол»)
Заседание Комитета по «Информационным технологиям». («Круглый стол»)

В преддверии Нового года и Рождества директор завода FMG (Финляндия) г-н **Яркко Хюренмяки** и директор ООО «ТСК» – представителя завода в России **Юрий Дроздов** поздравляют читателей журнала «Партнёр-Аэропорт» с наступающими праздниками!

Желаем российским аэропортам чистых взлетных полос и ярких сигнальных огней!

Финское навесное оборудование FMG для спецтехники, работающей в аэропортах России!

Навесное оборудование **FMG** используется для скоростной очистки аэродромных и дорожных покрытий, взлетно-посадочных полос и сигнальных огней. В зимний период и межсезонье в аэропортах работают щетки для очистки сигнальных огней RLS350, большие U-образные отвалы, бункерные и задние механические щетки. Все оборудование **FMG** устанавливается на трактора, колесные и телескопические погрузчики.



Основные характеристики RLS-350:

Ширина **365 см**, длина **356 см**, максимальная высота огней **58,5 см**, ширина разведения передних отвалов **82,2 см**. Управление джойстиком из кабины трактора

Оборудование выполнено в виде конструкции с плужными отвалами и щётками. **RLS-350** очищает от снега по-

Щетка RLS-350 предназначена для эффективной и быстрой очистки от снега сигнальных огней взлетно-посадочных полос аэродромов.



лосу между сигнальными огнями, двигаясь посередине световой полосы. При приближении очистителя к осветительному столбику центральные секции отвала при помощи гидравлики раздвигаются в стороны, и столбик проходит через систему щёток, которые тщательно очищают его от снега. Снег от работы щёток попадает на задние отвалы, которые отбрасывают снег в сторону.



Специально для крупных аэропортов России **FMG** разработал U-образные отвалы шириной 6,20 и 6,80 м (модели **UA 300/620** и **UA300/680**).

Благодаря большой ширине захвата (до 6,8 м) и высоте крыла (1,36 м), они эффективно и быстро убирают снег с аэродромных полей и взлетно-посадочных полос; износостойкие полиуретановые ножи отвалов и опорные колеса обеспечивают бережное отношение к аэродромному покрытию.

Это очень мощная и прочная конструкция, подходит для работы с тяжелым слежавшимся снегом.

Сегодня навесное оборудование FMG работает во многих аэропортах нашей страны от Калининграда до Дальнего Востока, а именно:

Домодедово, Шереметьево, Внуково (Москва), Пулково (Санкт-Петербург), Международный аэропорт Уфа, Аэропорт

Бегишево (Нижнекамск), Храброво (Калининград), Пашковский (Краснодар), Роцино (Тюмень), Курумоч (Самара), Стригино (Нижний Новгород), Гагарин (Саратов), аэропорт Надым, Сабетта (Ямал), Елизово (Петропавловск - Камчатский), Аэропорт Хомутово (Южно-Сахалинск), Аэропорт Ремезов (Тобольск), Международные аэропорты Магадан, Иркутск и др.



Адрес: 199155, г. Санкт-Петербург, ул. Железноводская, д. 68, литер. Б

Тел.: +7 (812) 309-83-50
www.tsk-spb.org • zakaz@tsk-spb.org

Вниманию руководителей аэропортов!

**Ассоциация «АЭРОПОРТ» ГА
объявляет прием материалов
на конкурс
«ЛУЧШИЙ АЭРОПОРТ ГОДА»
стран-участниц СНГ
по итогам работы за 2021 год**

Прием материалов
в Генеральной дирекции Ассоциации
производится до **10 апреля 2022** года.
Условия конкурса – на сайте Ассоциации:

www.airport.org.ru

Контактный телефон:

499.157.36.66

e-mail: **global@airport.org.ru**



Награды ждут победителей!

