



## ПРОТОКОЛ

### совещания Рабочей группы «Поставки АТИ» Ассоциации Вертолетной Индустрии (АВИ)

г. Москва

01 августа 2014 г.

Председательствующий на заседании: Илья Александрович Жуков  
На совещании присутствуют: А.Я. Калачев, Н.Д. Осипов, В.Н. Торопов, В.П. Озерной,  
А.А. Жижин, Ю.В. Еремеев, В.В. Филиппова, Л.В. Лямец.  
Место проведения: малый конференц-зал гостиницы «АЭРОПОЛИС»  
Протокол выслан: всем приглашенным компаниям, членам Правления АВИ.

#### Цель совещания:

В продолжение решений конференции 23 мая 2014 "**Поставки авиационно-технического имущества для вертолетов. Технологии. Проблемы**" провести презентацию концепции рабочей группы для всех заинтересованных лиц, сформировать состав постоянных участников Рабочей группы «Поставки АТИ», принять основные принципы ее работы, определить перечень значимых тем и выбрать из них наиболее актуальные на ближайшую перспективу, приступить к разработке плана работы группы.

#### Повестка:

1. Вступительное слово Заместителя Председателя Правления АВИ А.Я. Калачева;
2. Предложения по формированию Рабочей группы «Поставки АТИ», механизмов, принципов и тематики ее работы;
3. Обмен мнениями и принятие решения.

Совещание открывает, ведет и председательствует руководитель Рабочей группы «Поставки АТИ» И.А.Жуков. Присутствуют представители восьми компаний и организаций.

А.Я. Калачев дал краткую справку о целях АВИ, продиктовавших необходимость создания специальной Рабочей группы «Поставки АТИ» (в дальнейшем - РГ «Поставки АТИ») в составе Технического комитета АВИ как ответ на сложности процесса обеспечения поставок вертолетного бизнеса. РГ ставит своей задачей собрать на волонтерских началах специалистов с целью найти приемлемые правила игры и, со временем, выработать профессиональные стандарты поставок авиационно-технического имущества в вертолетном бизнесе. Работа РГ будет построена в соответствии с общей концепцией Технического комитета АВИ, который:

*«Обобщает и пропагандирует положительный опыт поддержания летной годности вертолетов, производства и систем технической поддержки, готовит рекомендации, программы, предоставляет сервисы.*

*Участствует в определении технической политики организаций – членов Ассоциации в условиях их реальной эксплуатации, в формировании государственных стратегических планов*

И.А. Жуков дал краткий обзор того, что было наработано по теме поставок в ходе докладов и последующей дискуссии на конференции 23 мая 2014 в рамках HeliRussia-2014. Основные задачи группы в соответствии с мнением участников конференции 23 мая 2014 и Уставом АВИ определены:

- 1) Актуализация существующих практик и технологий, применяемых в процессе поставки АТИ, адаптация наиболее эффективных и распространение их среди участников этих процессов;
- 2) Выработка предложений и мер по совершенствованию нормативной среды, в которой происходят поставки АТИ;
- 3) Выработка предложений по унификации и обобщению алгоритмов, технологий и процессов, связанных с поставками АТИ (проще работать, когда все играют по единым правилам);
- 4) Организация диалога между всеми участниками цепочки поставки;
- 5) Подготовка и регулярное распространение актуальной информации по теме поставок.

И.А. Жуков остановился на процедурах и технических возможностях, которые позволят обеспечить работу в расширенном межрегиональном формате и регулярное живое общение участников группы, обозначил формат рабочего и информационного взаимодействия с Правлением, членами АВИ и широким вертолетным сообществом, а также обозначил ближайшие крупные мероприятия, как МАТФ-2014, Гидроавиасалон-2014 и Вертолетный Форум, организовываемые при поддержке АВИ, которые РГ может и намерена использовать для решения поставленных задач.

Затем И.А. Жуков предложил участникам на обсуждение список из 11 тем, предлагаемых на выбор группе для работы в течение тестового периода ее существования, пояснив подробнее, что имеется ввиду под каждой из них:

- 1- Выработка предложений по дополнению и актуализации ФАП №112.

ФАП просуществовал не более года и с тех пор нет отраслевого документа в гражданской авиации, регулирующего область поставок АТИ. Четкие требования к компаниям-поставщикам отсутствуют. Выработка предложений по совершенствованию и дополнению данного ФАП позволило бы поднять вопрос о возвращении этого документа в практику.

- 2- Статус поставщика; поставщики разных уровней.

В настоящее время в Российском законодательстве и деловой практике отсутствует четкое определение и классификация организаций-поставщиков АТИ. В документах ИКАО есть соответствующее определение и классификация, которые можно адаптировать к российским реалиям

- 3- ГСМ

В сфере ГСМ для авиации существует целый ряд существенных проблем. Подробнее о них будет рассказано на следующей встрече представителем компании-производителя ГСМ «Квалитет-авиа»

- 4- Выработка предложений по дополнению и актуализации «Методики оценки аутентичности компонентов воздушных судов» или создании аналога рекомендательного характера.

Методика создавалась в 2004 году, после чего не дополнялась и не совершенствовалась. В то же время это очень серьезный документ, соблюдение которого является важным элементом обеспечения безопасности полетов. Возможно выработать предложения по актуализации методики или разработать новую (рекомендательного характера) в соответствии с реалиями современной авиационной отрасли.

5- Либерализация таможенных процедур в отношении АТИ для вертолетов.

Поставки зарубежных вертолетов выросли в два раза и тенденция к росту поставок сохраняется, а значит актуальной была и остается задача либерализации таможенных пошлин.

6- Финансирование поставок АТИ.

Вопрос финансирования является актуальным для любой из сфер деятельности. В то же время сфера поставок авиационного имущества слабо освоена финансовыми организациями и не вызывает у них большого интереса, что затрудняет поиск средств под конкретные проекты.

7- «Кодекс Поставщика».

Это документ морально-этического характера, некий свод принципов, которыми мы руководствуемся сами и предлагаем руководствоваться другим поставщикам. В будущем такой «Кодекс поставщика» имеет перспективу стать определенным индикатором уровня развитости поставщика и позволит легко сформировать критерии выбора поставщика.

8- Маркировка и чипование изделий.

Подразумевается необходимость провести анализ, исследование всех существующих методик, в том числе тех, что достаточно широко используются за рубежом и сформировать экспертное заключение. Руководствуясь этим заключением, можно предложить производственному предприятию – члену АВИ внедрить наиболее оптимальную.

9- Критерии выбора организаций поставщиков

Для многих заказчиков АТИ остро стоит вопрос выбора партнера-поставщика. Четкий свод критериев, по которым можно оценить подобные компании, отсутствует. Появление такого списка упростило бы процесс выбора.

10- Процессы поставок в контексте СУБП

Российская Федерация приняла требования ИКАО, которые обязывают авиакомпании внедрить Систему Управления Безопасностью Полетами. Поставка АТИ может быть отнесена к одному из факторов, оказывающих непосредственное влияние на безопасность полетов, однако для организаций-поставщиков такая система не предусмотрена. Создание «модели» такой системы для компаний-поставщиков, которую можно изменять под каждую конкретную организацию, благоприятно скажется на уровне безопасности полетов и кооперации в этой сфере.

11- «Чем Вы готовы поделиться?»

Как пример, очень важная процедура входного контроля. Как эту задачу решают различные поставщики, разумеется, в некоторых моментах имеет характер коммерческой тайны, но, тем не менее, соблюдая коммерческие интересы отдельных компаний, есть смысл обмена между поставщиками эффективными наработками по этой теме и «Русский

дом Авиации», например, готов поделиться своими успехами в разработке процедуры входного контроля.

И.А. Жуков предложил участникам обменяться мнениями по предложенному списку тем.

В.Н. Торопов предложил собрать вопросы, интересующие эксплуатантов, особенно небольших, которые заинтересованы во взаимодействии с таможенными брокерами и обратил внимание на вопрос о снижении барьеров таможенной сертификации некоторых категорий товаров. Со своей стороны В.Н. Торопов выразил готовность работать по вопросам снижения таможенных пошлин на воздушные суда, запчасти и проведения сертификации. В связи с вхождением России в таможенный союз – вопросы таможенных пошлин придется решать на уровне трех государств.

А.Я. Калачев дал краткую справку о реализованном АВИ целевом проекте по снижению таможенных пошлин на авиатопливо и инициированном 10 июня 2014 новом целевом проекте по обнулению таможенной пошлины на воздушные суда «легкой» категории. А.Я. Калачев также проинформировал присутствующих об участии АВИ в первом заседании межведомственной комиссии правительства по этой теме.

Н.Д. Осипов обратил внимание на необходимость сбора данных по объемам запчастей, требуемых России к ввозу и отметил, что собрать эту информацию будет намного сложнее, чем по топливу для легких вертолетов типа Robinson. Относительно перечня ВС актуального по реестру - ГосНИИ ГА готов помочь.

В.Н. Торопов обозначил, что не только эксплуатантам, но и поставщикам целесообразно разделить продажу на экспорт и вывоз с возвратом после хранения, что позволит эксплуатанту избежать таможенных пошлин на этапе возврата собственных ВС из-за рубежа, да еще и вызванной этим платы за хранение своего вертолета на таможне. В целом это означает, что РГ было бы полезно обратить внимание на необходимость оптимизации всей цепочки взаимодействий «закупщик-техник-логист-таможенник».

В.П. Озерной напомнил об опыте «Авиатехснаба» и сообщил что проектом, направленным на восстановление этого продуктивного опыта прошлых лет сейчас занялись «Вертолеты России», и, вполне возможно, это сработает при определенном участии государства.

Н.Д. Осипов высказал мнение, что таможенная тема – все-таки самая нужная эксплуатантам а значит самая перспективная для РГ.

А.Я. Калачев обозначил также как формат работы РГ – создание библиотеки экспертных заключений по решению проблем в теме поставок АТИ. Причем доступ к большей части материалов может быть открытым для всех, но к некоторым отчетам, заключениям и материалам доступ по решению РГ можно и ограничить.

А.А. Жижин высказал предложение о необходимости создания базы данных по имеющимся в наличии у членов ассоциации позициям. Как вариант исключительного взаимодействия в сфере поставок АТИ он обозначил ситуацию, когда например, компания работает с заводами, на складах которых может быть имущество, которого нет в общем доступе. В рамках ассоциации вполне можно обменяться такой информацией, поскольку можно сформировать определенные гарантии при работе в пространстве АВИ. В общих же случаях рынках такое взаимодействие практически невозможно. Так же он выразил обеспокоенность практикой применения ФЗ №44 в отношении закупки авиационного имущества.

Н.Д. Осипов обратил внимание на налоговые противоречия, вызывающие двойное налогообложение в связи с применением технологии пульных систем, обсуждавшихся на соответствующем «круглом столе» в ходе HeliRussia-2014. А значит необходимо будет браться за задачу внесения соответствующих изменений в законодательство, несмотря на всю сложность и длительность этого процесса. Ю.В. Еремеев дал уточнение по данному вопросу и обозначил имеющееся у компании «Авиахелп Групп» понимание проблемы.

В заключение участники договорились о ближайших действиях и приняли следующие решения:

- 1) до 5 августа дать обратную связь по обсуждавшимся вопросам и определить степень собственной готовности взять на себя ту или иную роль;
- 2) организовать общее хранилище и парольный доступ участникам для накопления и обмена информацией;
- 3) принять участие в МАТФ-2014;
- 4) к 13 августа подготовить план действий РГ и анонсировать его на МАТФ-2014 с целью привлечения новых ресурсов в работу группы;
- 4) В рамках деловой программы «Гидроавиасалон-2014» в городе Геленджик 6 сентября провести открытое заседание рабочей группы. Дополнить состав участников группы юристами, включая юристов от «Лефекс» и Института воздушного и космического права AERONELP.

Руководитель РГ «Поставки АТИ»  
Ассоциации Вертолетной Индустрии



И.А. Жуков

Протокол вела  
Помощник Председателя Правления  
Ассоциации Вертолетной Индустрии



Л.В. Лямец