

# РЕЗОЛЮЦИЯ

г. Тюмень

7-8 ноября 2019 года

## ПРЕАМБУЛА:

**7-8 ноября 2019 года**, в Тюмени, Ассоциация Вертолетной Индустрии (АВИ) при поддержке холдинга «Вертолеты России» и «Авиакомпаний «ЮТэйр» провела **XII Вертолетный форум** (далее – «Форум»). Тема форума – **«Деятельность компании-оператора как «зеркало» вертолетной индустрии»**.

Вертолетный форум, проходящий ежегодно с 2008 года, позволяет держать «руку на пульсе» всей отрасли, выявлять и решать возникающие проблемы и противоречия, а также выступает удобной коммуникационной площадкой для налаживания и развития внутриотраслевого и межотраслевого взаимодействия. Формат проведения мероприятия позволяет консолидировать взгляды по различным вопросам развития отрасли, анализировать отечественный и международный опыт, определять подходы к решению проблем и вектор развития вертолетной индустрии как в интересах бизнеса, так и для достижения социально-экономических целей государства.

К участию в работе XII Вертолетного форума были приглашены главные регуляторы вертолетной отрасли – Минпромторг, Минтранс, Минпросвещения, Министерство науки и высшего образования России, Росавиация и широкий круг предприятий вертолетной отрасли России, а также смежных отраслей, компании финансового сектора – банки, страховые и лизинговые компании, некоммерческие и научные организации, а также заинтересованные в использовании вертолетной техники региональные администрации и заказчики авиационных услуг из различных отраслей экономики страны.

Цель Форума 2019 года – опираясь на состояние дел компаний-операторов, проанализировать современную ситуацию в российской вертолетной индустрии в целом, определить, что и насколько в настоящий момент способствует либо препятствует ее развитию.

XII Вертолетный форум продолжил заданный в 2018 году вектор дискуссии, когда тема форума «Экономика вертолетной индустрии: слагаемые успеха» сфокусировала внимание вертолетного сообщества на экономических аспектах отрасли и было определено, что при благоприятных условиях, созданных для работы компаний-операторов, выигрывает вертолетная индустрия в целом. В этом году акцент сделан именно на операторе, как на «точке сборки» всех основных отраслевых процессов, связанных с коммерческим применением вертолетной техники.

Именно оператор является конечным потребителем работы всех предприятий вертолетной индустрии – конструкторских, производственных и сервисных центров, учебных и образовательных организаций, финансовых институтов. Решения отраслевых властей и регуляторов непосредственным образом влияют на бизнес компаний-операторов. Анализируя показатели работы операторов, можно делать выводы об успешности или не успешности тех или иных решений или программ, влияющих на индустрию.

Участники XII Вертолетного форума задались вопросами: какие сегодня применяются показатели и критерии оценки развития отрасли? Какие методики расчетов используются в управлении отраслью и насколько они эффективны? Какие тенденции демонстрируют?

Среди «внешних» факторов, повлиявших на реформирование рынка вертолетной индустрии, отмечены: снижение цен на нефть, прекращение заказа авиаработ Международными коалиционными силами в Ираке и Афганистане, а также падение бюджета миротворческих миссий ООН.

В России на это накладывается неизбежное обновление вертолетного парка – до 2025 года из эксплуатации будет выведено порядка 300 вертолетов (преимущественно Ми-8Т), которые предлагают самую низкую стоимость летного часа. Средняя стоимость летного часа для заказчика на вертолетах модели Ми-8Т составляет 120-170 т.р, а на вертолетах Ми-

8АМТ/МТВ – 220-280 т.р. Предсказуем подъем стоимости летного часа, что окажет свое влияние на рынок авиаработ.

Даже при наличии в активном парке вертолетов Ми-8Т, суммарный налет вертолетов гражданской авиации в стране составляет порядка 430 тысяч часов в год, а это довольно мало по сравнению с ведущими в этой области странами, такими как Канада, и недостаточно для подобного рынка. Открытие новых рынков требует особого внимания и не может обойтись без поддержки государства.

Сейчас большинство работ с применением вертолетной техники выполняется в интересах топливно-энергетического комплекса. Однако определенные кризисные явления в нефтегазовом комплексе непосредственным образом влияют на объем вертолетных авиаработ в интересах ТЭК и закупку новой техники.

Значительная часть коммерческих авиаработ выполняется в регионах со сложной транспортной доступностью, где открываются новые маршруты. Для развития этого сегмента требуется значительное государственное финансирование и участие лизинговых институтов.

Большой стимул развитию коммерческого вертолетного сегмента дала программа развития санитарной авиации. Помимо очевидной социальной функции, программа дала возможность холдингу «Вертолеты России» поставлять дополнительно порядка 20-30 гражданских вертолетов ежегодно, а компаниям-операторам – при поддержке ГТЛК – получить доступ к современной эффективной вертолетной технике российского производства.

Однако взаимодействие компаний вертолетного бизнеса и организаций сферы здравоохранения не проходит так гладко, как хотелось бы. Разногласия возникают, в основном, из-за непонимания представителями сферы здравоохранения аспектов авиационного бизнеса.

Множество вопросов вертолетного оператора и целый спектр факторов, препятствующих сегодня его развитию, были рассмотрены в рамках трех ключевых аспектов: **Модернизация, Кадры и Инвестиции** - каждый из которых обуславливает не только состояние дел эксплуатантов, но, как в «зеркале», отражает всю отраслевую проблематику и все тормозящие развитие "узкие" звенья.

## **1) «Модернизация эксплуатируемых вертолетов – путь к повышению эффективности вертолетных операторов»**

В течение, по крайней мере пяти последних лет, на различных профессиональных площадках неоднократно затрагивалась тема модернизации вертолетного парка, в том числе и на мероприятиях, проводимых под эгидой АВИ. Актуальность этой темы определяется социально-экономическим состоянием страны в целом и вертолетной индустрии, в частности. Многие российские эксплуатанты, исходя из своего реального финансово-экономического состояния, не могут обновлять парк, покупая новые вертолеты, а у промышленности нет для них подходящих предложений.

По данным Ассоциации, в настоящее время в России реально эксплуатируется 1089 вертолетов всех типов: 914 – российского производства и 175 – иностранного. Однако возрастная структура парка российских вертолетов вызывает тревогу. Их средний возраст 23 года. Более 60% отечественного парка, имеющего значительный остаточный ресурс и перспективы для использования, практически не модернизируются с целью доведения их характеристик до требований времени и потребностей заказчиков. Таким образом, реальный путь продления эксплуатации парка российский вертолетов – это модернизация, а повышение спроса на российские вертолеты напрямую зависит от совершенствования системы послепродажного обслуживания.

## **2) «Обеспечение вертолетной отрасли летными и инженерно-техническими кадрами»**

В настоящее время в России сложилась критическая ситуация с обучением летно-технического состава для вертолетной индустрии. Функционирует только одно учебное заведение, которое готовит пилотов вертолетов для гражданской авиации – Омский летно-технический колледж гражданской авиации имени Ляпидевского (филиал Ульяновского института гражданской авиации имени маршала Бугаева). История училища началась ещё в 1940 году и к настоящему времени мощностей училища для подготовки кадров в масштабах

всей страны не хватает. Колледж, при годовом наборе чуть более 100 человек, задерживает выпуск 188 курсантов, которых отрасль ждала в 2018 и 2019 году. Ситуация осложняется нехваткой учебной техники и преподавательского состава.

Рассмотрена ситуация в ОЛТК ГА и состояние дел в части подготовки летно-технического состава вертолетов по стране в целом. Как получилось, что в масштабах России функционирует только одно такое заведение? Как организована практика обучения летно-технического состава в зарубежных странах?

Отдельно рассмотрен вопрос парка вертолетов для обучения. В данный момент в колледже первоначальную подготовку пилотов осуществляют на вертолетах Bell 407 GXP (3 ВС) и Eurocopter AS350 B2 (2ВС), нуждающихся в ремонте. Ремонт этих вертолетов в РФ не производится, а стоимость ремонта является непосильной для бюджета колледжа. Также в РФ единицы пилотов-инструкторов на данные типы ВС. В соответствии с требованиями ICAO и соответственно российского законодательства, первоначальная подготовка должна осуществляться на вертолетах с одним двигателем. В России на данный момент не существует таких вертолетов.

В дискуссии приняли участие представители Росавиации. Крупные авиационные компании, такие как «ЮТэйр – Вертолетные услуги», имеют свой опыт в кадровом обеспечении, и участники форума рассмотрели примеры того, как бизнес решает эти проблемы и какие предлагает решения на уровне отрасли.

### **3) «Инвестиции в вертолетную индустрию»**

Функционирование вертолетной индустрии, начиная от разработки вертолетной техники, заканчивая ее эксплуатацией, связано с значительными объемами финансирования. Таким образом, отрасль тесно связана с компаниями финансового сектора, обеспечивающими лизинг, кредитование, страхование, аудит и другие финансовые услуги.

С одной стороны, участники имеют противоположные по экономическим интересам позиции, что является предметом конкуренции, с другой стороны, есть общеотраслевые интересы, и тогда необходимо усиление информированности участников и активное отраслевое взаимодействие.

Только всестороннее понимание положения дел в вертолетной отрасли позволит, с одной стороны, эффективно наладить приток средств в индустрию, а с другой – сделать инвестиции в нее выгодными и интересными.

Без организованной, прозрачной, понятной и эффективной финансовой политики, дополняющей меры государственной поддержки, вертолетная индустрия обречена на стагнацию.

Формирование эффективной финансовой политики, в свою очередь, невозможно без стратегии развития вертолетной индустрии в России, которой на сегодня не существует, а для ее создания требуется консолидация и продуктивный диалог как внутри круга предприятий вертолетной индустрии, так и с заказчиками и инвесторами.

Основа для формирования этой стратегии есть в Ассоциации Вертолетной Индустрии, которая уже объединяет всех участников вертолетного бизнеса с широчайшим набором компетенций, и обладает более чем 10-летним опытом консолидации отрасли и отлаженными каналами взаимодействия с государственными структурами. Ассоциация была в 2019 году усилена созданием комитета «Заказчики», который позволит вести более активную двустороннюю коммуникацию с компаниями, использующими вертолетные услуги.

## РЕЗОЛЮТИВНАЯ ЧАСТЬ:

По результатам обсуждения вопросов, указанных в Преамбуле настоящего документа, участники Форума приняли следующую Резолюцию:

1. Приветствовать утверждение Министерством транспорта России Федеральных авиационных правил «Сертификация авиационной техники, организаций разработчиков и изготовителей. Часть 21» (Приказ Минтранса России № 184 от 17.06.2019 г., зарегистрированные Минюстом РФ № 53851 от 06.09.2019 г.), ориентированные на расширение возможностей модернизации находящихся на эксплуатации гражданских вертолетов отечественного производства, и позволяющие разрушить монополию разработчиков авиационной техники на ее проведение, а также создание Минтрансом и Минпромторгом России Межведомственной комиссии по нормативному правовому регулированию в области летной годности и сертификации авиационной техники (Приказ № 233 / 2625 от 19.07.2019 г.) для совершенствования нормативно-правовой базы авиационной деятельности с учетом специфики вертолетной индустрии.
2. Ассоциации Вертолетной Индустрии обратиться в Минпромторг и Минтранс России и АО «Вертолеты России» с предложением о включении в состав Межведомственной комиссии по нормативному правовому регулированию в области летной годности и сертификации авиационной техники представителей АВИ с целью формирования консолидированных предложений, направленных на совершенствование нормативно-правовой базы в области летной годности и сертификации авиационной техники, учитывающих специфику разработки, производства и эксплуатации вертолетов.
3. Инициировать проведение совместного совещания представителей Департамента сертификации Росавиации, Авиарегистра России, АО «Вертолеты России» и Ассоциации Вертолетной Индустрии с целью разъяснения правоприменительной практики и организационно-технических положений вводимого в действие ФАП «Сертификация авиационной техники, организаций разработчиков и изготовителей. Часть 21».
4. Ассоциации Вертолетной Индустрии обратиться в АО «Вертолеты России» с просьбой предоставить разработанные в холдинге нормативно-правовые документы, определяющие процедуры и требования к потенциальным претендентам на проведение модернизации эксплуатируемого парка вертолетов российского производства с целью их изучения и принятия решений об участии членов Ассоциации.
5. Недофинансирование - главная причина возникновения острой проблемы дефицита летно-технического персонала вертолетной отрасли. Для решения проблемы необходимо обеспечить оперативный и комплексный подход со стороны регуляторов авиационной отрасли и консолидация усилий с бизнесом. Ключевыми аспектами решения проблемы названы:
  - 5.1. В краткосрочной перспективе необходимо осуществить ряд мероприятий для привлечения в ОЛТК ГА достаточного количества пилотов-инструкторов. Часть присутствующих на Форуме представителей компаний-эксплуатантов выразили готовность откомандировать свой летно-инструкторский состав, но для этого необходимо урегулирование взаимоотношений между авиакомпанией, государством и колледжем. В долгосрочной перспективе решение вопроса привлечения инструкторов в штат колледжа заключается в повышении уровня оплаты труда летно-инструкторского и инженерно-технического персонала до уровня зарплат в авиакомпаниях.
  - 5.2. Необходимо обеспечение должного и планомерного финансирования для обновления и поддержания летной годности парка ВС, предназначенного для первоначальной подготовки, а также для обеспечения этого парка ВС топливом на весь период обучения.
  - 5.3. Один из инструментов решения проблемы с обучением пилотов - изменение законодательства с тем, чтобы узаконить применение двухдвигательного вертолета для первоначальной подготовки, но до этого необходим поиск альтернативных моделей од-

нодвигательных вертолетов для первоначальной подготовки пилотов. Основные критерии: более низкая стоимость летного часа, наличие преподавательско-инструкторского состава на этот тип вертолета, доступная стоимость ТОиР.

- 5.4 Необходимо приведение в соответствие с реалиями выполнения работ на вертолетах действующих нормативно-правовых актов ГА. В первую очередь, это касается ФАП МО ГА-2002 и Положение об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха членов экипажей ВС (Приказ №139 от 21.11.2005).
- 5.5. Для устойчивого обеспечения кадрами вертолетной отрасли необходимо рассмотреть, как действенный путь, открытие частных и государственно-частных авиационно-учебных центров при содействии со стороны государства и с опорой на международный опыт.
6. Для обеспечения эффективности прогнозирования и планирования инвестиций в развитие вертолетной индустрии, связанное с разработкой и производством новой техники и развитием новых рынков, необходим анализ объемов авиационных работ по секторам. Ассоциации Вертолетной Индустрии совместно с регулятором рынка (Минтранс России) разработать цифровые формы отчетности, позволяющие точно и своевременно учитывать объем авиационных работ по видам, заказчикам и типам применяемых воздушных судов.
7. Для повышения эффективности работы эксплуатанта, особенно в условиях недофинансирования отрасли, необходима стандартизация отраслевого ценообразования. Ассоциации Вертолетной Индустрии в лице Комитета заказчиков выработать:
  - единый подход формирования стоимости летного часа, учитывающий стандарты безопасности и специфику деятельности отрасли;
  - подход к формуле цены авиационных работ на вертолетах, которая может включать как стоимость летного часа, так и стоимость дежурства.
8. Ассоциации Вертолетной Индустрии совместно с Минтрансом России и Рабочей группой Правительства России проработать «Проект развития региональных и местных вертолетных перевозок» в части определения объемов спроса, стоимости летного часа и применения инструмента субсидирования вертолетных перевозок.
9. Ассоциации Вертолетной Индустрии и Государственной транспортной лизинговой компании акцентировать внимание на усилении работы по разъяснению аспектов и особенностей получения новых вертолетов на условиях лизинга компаниям-эксплуатантам.
10. Ассоциации Вертолетной Индустрии проработать дорожную карту для разработки документа «Стратегия развития вертолетной индустрии». В рабочую группу привлечь Минтранс России, Минпромторг России, комитеты и экспертов АВИ. Рассмотреть «Дорожную карту» на открытии заседания Стратегической секции в рамках деловой программы Международной выставки вертолетной индустрии HeliRussia 2020, которая состоится в Москве, 21-23 мая 2020 года.
11. Предложение к Росавиации провести опрос о наличии разногласий вертолетных компаний с заказчиками в области санитарной авиации и издать письмо с разъяснением спорных моментов.
12. Другие вопросы, стоящие перед вертолетным сообществом, которые нуждаются в дальнейшей проработке на мероприятиях АВИ:
  - Отмена НДС на вертолетную технику посредством включения вертолетов в постановление Правительства России №1212 «О правилах предоставления субсидий из федерального бюджета российским авиакомпаниям»;
  - Обеспечение стабилизационного эффекта посредством снижения транспортного налога и налога на имущество, применительно к вертолетам;
  - Снижение негативных эффектов от неизбежного роста цены летного часа на вертолетах типа Ми-8/17, которое произойдет в ближайшие годы вместе с обновлением российского парка.