**перевод**

**интервью Первого заместителя Министра транспорта Российской Федерации – руководителя Росавиации**

**Александра Нерадько отраслевому изданию Aviation Turkey Magazine (Турецкая республика), выпуск 7, 2020 год**

***Can Erel:*** *Я всегда думал, что весьма интересной вехой в моей карьере было знакомство с таким значимым человеком как Александр Нерадько; прошедшее время подтвердило, что я был прав…*

*Завершение процесса взаимных аудитов, начатого в 2017 году, привело к тому, что Турция и Российская Федерация пришли к выводу, что их системы оценки летной годности и безопасности полетов схожи и соответствуют стандартам ИКАО. Затем 7 февраля 2018 года нами как представителями сторон было подписано Рабочее соглашение между DGCA Турции и Росавиацией. Соглашение проложило путь к упрощению процедур взаимного признания сертификационных документов воздушных судов. Сегодня Турция и Россия начали вводить “благоприятные условия " для двустороннего экспорта и импорта воздушных судов, причем документы, выданные одной из двух стран, признаются другой.*

*С тех пор, как я покинул Управление гражданской авиации Турции, мы постоянно поддерживали связь друг с другом, и я всегда чувствовал его большую дружбу в моем консалтинговом бизнесе в авиации. Я очень рад, что Александр Нерадько позволил мне провести такую содержательную беседу в такое важное для авиации время, являясь первым заместителем Министра транспорта Российской Федерации - руководителем Росавиации, и я с удовольствием включил данное интервью как часть выпуска Aviation Turkey Magazine.*

***Can Erel****: Кто такой Александр Нерадько и откуда взялся его самый первый интерес к авиации?*

**Александр Нерадько**: Первый интерес к авиации родился в то время, когда я учился в начальной школе и читал очень много занимательных книг об авиации, пилотах, механиках и их работе, о самолетах и вертолетах.

В 1978 году я поступил в Московский государственный технический университет гражданской авиации и окончил его в 1984 году по специальности «Эксплуатация летательных аппаратов и авиадвигателей». С того времени моя профессиональная деятельность неразрывно связана с организациями гражданской авиации и ведомством гражданской авиации России.

***Can Erel****: Несколько слов о господине Нерадько как о руководителе российской гражданской авиации, назначенном в 2000 году?*

**Александр Нерадько:**

20 лет назад, в августе 2000 года состоялось мое назначение на должность Первого заместителя Министра транспорта – руководителя Государственной службы гражданской авиации. До этого момента моя работа была связана с надзором за безопасностью полетов, расследованием авиационных происшествий – наверное, отсюда стрессоустойчивость и привычка всегда уделять внимание каждой мелкой детали и ничего не упускать из вида.

Могу уверенно сказать, что с детства мне очень помогал спорт – он мотивирует, формирует характер и волю к победе, развивает стратегическое и тактическое мышление, терпение, уважение к сопернику, к партнерам по команде, вырабатывает жесткость и «спортивную злость», которые всегда необходимы для противостояния любым вызовам. Был неоднократным чемпионом и призером чемпионатов Советского Союза и многих других соревнований по прыжкам в высоту, в 1983 году выполнил норматив, который был в то время под силу только лучшим атлетам СССР - 2,25 метра.

Гражданская авиация – это абсолютно «командная игра», в одиночку управлять этой сложнейшей отраслью невозможно. Главной силой российской авиации всегда были и остаются люди. Я с теплотой вспоминаю своих наставников и коллег, чьи знания, мудрость и опыт помогли моему росту как профессионала и руководителя.

Убежден, что критически важно поддерживать постоянный диалог с авиационной общественностью. Например, в целях использования профессионального потенциала ветеранов отрасли у нас с 2001 года функционирует «Клуб ветеранов высшего руководящего состава гражданской авиации «Опыт»». Консультационную помощь в текущей работе Росавиации оказывают Экспертный совет, состоящий из высокопрофессиональных специалистов предприятий гражданской авиации, Общественный совет как инструмент открытой публичной политики, осуществляющий мониторинг со стороны общества и авиапассажиров за качеством работы Росавиации, Клуб командиров, ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта, аэропортов, пассажиров и др. Большую помощь с точки зрения воздушного законодательства оказывают парламентарии, главы регионов России. Каждый вносит свой вклад, помогает увидеть вопрос с разных сторон и принять правильное, иногда непростое, решение.

С гордостью отстаиваю интересы гражданской авиации на уровне Авиационной коллегии при Правительстве Российской Федерации, являясь заместителем ее Председателя.

***Can Erel****: Ваша карьера охватывает более 35 лет в авиационной отрасли; какова Ваша оценка гражданской авиации Российской Федерации с точки зрения того, чего она достигла сегодня? Позвольте нам узнать краткое описание гражданской авиации России с фактами и цифрами...*

**Александр Нерадько:** 9 февраля 2023 года российская гражданская авиация отметит 100-летие. Россия – одна из немногих стран мира, которая обладает статусом авиационной державы, имея наукоемкие технологии и компетенции в разработке и производстве всей линейки авиационной техники.

Российская Федерация обеспечивает аэронавигационное обслуживание полетов в воздушном пространстве площадью свыше 26 млн.кв.км с разветвлённой сетью из 1072 трасс общей протяженностью 883 181 км, включая 627 маршрутов для международных полетов. За 2019 год в воздушном пространстве Российской Федерации было обслужено более 1,8 млн. полетов.

Для обеспечения безопасности полетов, удовлетворения интересов пользователей и повышения транзитного потенциала российского воздушного пространства в 2005 году была начата масштабная аэронавигационная реформа, по итогам которой создана Единая (без разделения на военный и гражданский сектора) система организации воздушного движения. Мы на постоянной основе продолжаем мероприятия по совершенствованию структуры воздушного пространства, оптимизации системы ее управления и внедрению новых технологий и перспективных средств и систем обеспечения полетов, наблюдения, навигации и связи, оснащению гражданских аэродромов современными инструментальными системами посадки воздушных судов. С удовольствием приглашаю журнал Aviation Turkey посетить Россию, чтобы сделать отдельный репортаж на эту тему.

После распада СССР период 1990-х и начало 2000-х годов, когда состоялось мое назначение на руководящий пост в отрасли, был сложным временем для национальной гражданской авиации – тотальный дефицит финансирования, практически прекращение выпуска новых воздушных судов и двигателей, большое число авиакомпаний-однодневок с 1-2 самолетами, спад перевозок, введение в 2002 году в ряде популярных для туризма стран ограничений по шуму, которые фактически блокировали перевозки на основной «рабочей силе» - самолетах Ту-134, Ил-86 и грузовом Ил-76.

С того времени была проделана колоссальная работа по подъему отрасли – в период до кризиса Covid-19 ее состояние можно характеризовать продолжавшимся ростом основных показателей.Россияне стали намного чаще летать не только за рубеж, но и по России.

Объем перевозок российских авиакомпаний по итогам 2019 года превысил 128 млн пассажиров (+ 10,3% к уровню предыдущего года), в том числе на международных линиях - более 55 млн пассажиров (+16,3%), на внутренних - порядка 73 млн. пассажиров (+ 6%). В топ-5 лидеров отрасли входят авиакомпании Аэрофлот, S7, Россия, Победа, Уральские авиалинии, их суммарная доля рынка около 65%. Российские авиапредприятия выполняли регулярные и чартерные рейсы в пункты 75 иностранных государств, 155 иностранных авиакомпаний из 72 стран выполняли пассажирские перевозки в Россию.

В 2019 году в целом, вместе с перевозчиками из других стран, услугами наших аэропортов воспользовались более 221 млн. пассажиров, обслужено свыше 968 тыс. тонн груза и почты.

В настоящее время в России зарегистрировано 107 коммерческих эксплуатантов, 220 эксплуатантов авиационных работ и 69 эксплуатантов АОН.

В парке российских авиаперевозчиков представлены 1120 вертолетов, 873 самолета и 277 региональных самолетов различных типов российского и иностранного производства. Всего в российском реестре гражданских воздушных судов зарегистрировано 8 830 пилотируемых воздушных судов. По нашим прогнозным оценкам, до 2030 года потребность российских авиакомпаний составит 567 самолетов транспортной категории, 405 вертолетов и 259 региональных самолетов. Большие надежды возлагаем на проходящий в настоящее время сертификацию перспективный самолет МС-21 и другую новую российскую авиационную технику, проводя политику импортозамещения.

**Реестр аэродромов и вертодромов гражданской авиации** включает 241 аэродрома, из них 79 – международных, 45 – категории 1 ИКАО, 6 – категории 2 ИКАО и 5 категории 3 ИКАО, 6 вертодромов и 2112 посадочных площадок.

У нас в отрасли часто говорят: «3 км автодороги вас не уведут далеко, но 3 км взлетно-посадочной полосы откроют вам весь мир». Учитывая географические и климатические особенности России, ее протяженность и наличие удаленных труднодоступных населенных пунктов и объектов различных отраслей экономики, куда добраться можно только воздушным транспортом, перед гражданской авиацией стоит задача повышения мобильности граждан, качества жизни и обеспечение при этом доступных тарифов на авиабилеты. Наша цель состоит в том, чтобы изменить ситуацию, когда коммуникация между пунктами на востоке или севере страны, расположенными недалеко друг от друга, но за тысячи км.от Москвы, возможна только через Москву.

Для достижения этой цели необходимо создать с нуля или модернизировать построенную в период СССР наземную аэродромную инфраструктуру, разработать социально значимую региональную маршрутную сеть, обеспечить необходимое количество воздушных судов различной вместимости. Запущено несколько правительственных программ по субсидированию региональных и местных перевозок, приобретению авиакомпаниями в лизинг воздушных судов для этих маршрутов, возмещению недополученных доходов аэропортов и организаций по наземному обеспечению, сдерживанию роста ставок аэропортовых сборов. В период до 2024 года предусмотрена реконструкция 66 аэропортов (25 их них – это крупные, экономически значимые объекты регионов и 41 расположен в труднодоступных дальневосточной и арктической зонах).

Задача амбициозная плюс к этому имеет специфику, связанную со сложной логистикой доставки стройматериалов, дефицитом квалифицированных подрядчиков и очень ограниченным календарным периодом в году, когда в силу климата возможно ведение строительных работ, однако от ее решения напрямую зависит повышение уровня экономической и социальной связанности территории страны.

Стараюсь лично посещать каждый, даже самый удаленный пункт и объект строительства, чтобы следить за ходом реализации программы.

***Can Erel****: Можете ли вы поделиться своими успехами и основными проблемами и вызовами в гражданской авиации?*

**Александр Нерадько**: Безусловно, очень ответственной, требующей большой концентрации и подготовки задачей для меня является авиатранспортное обеспечение различных государственных и международных мероприятий – политических форумов и выборных кампаний, спортивных соревнований, культурных фестивалей. Перевозки должны быть организованы безупречно, безопасно и комфортно. Среди таких мероприятий, например, ежегодные экономические форумы в Сочи, Санкт-Петербурге, Красноярске и Владивостоке – к сожалению, их проведение в текущем году отложено из-за пандемии Covid-19.

Новым для Росавиации мероприятием в 2019 году стала организация авиатранспортного сообщения участников и гостей форума «Россия – Африка».

В 2020 году Россия председательствует в объединениях ШОС и БРИКС, и, несмотря на ограничение авиасообщения, это означает большую ответственность для российской авиационной отрасли.

На высочайшем уровне было проведено авиационное обслуживание Олимпиады 2014 года в Сочи; Чемпионата мира по футболу в 2018 году, игры которого проводились в 11 городах России и было задействовано 13 аэропортов; этапов чемпионата мира Red Bull Air Race в Казани, гонок Формула-1 в Сочи; летней и зимней всемирных Универсиад среди студентов в Казани и Красноярске, чемпионата по профессиональному мастерству WorldSkills и многих других.

Работа российских авиаторов, аэропортов, аэронавигационных и наземных служб по итогам была оценена руководством страны безупречно и, конечно, мы этим очень гордимся.

Читателям Вашего журнала также будет интересно узнать, что российская гражданская авиация ежегодно принимает участие в организации перевозок российских паломников на Хадж. В 2019 году было перевезено более 26 500 паломников.

Пришлось за последние несколько лет столкнуться и с экономическими вызовами – прекращением операционной деятельности крупных российских авиакомпаний «Трансаэро» осенью 2015 года и через 2 года «ВИМ-авиа». Наряду с необходимостью возврата из-за рубежа большого количества пассажиров, для вывоза которых пришлось в разгар высокого туристического сезона экстренно искать и привлекать других перевозчиков, организации возврата купленных билетов, ситуация имела большой социальный резонанс – без работы, с долгами по зарплате и пикетами, оказалось большое количество квалифицированного авиационного персонала, который было необходимо быстро трудоустроить, решить вопросы с накопившейся задолженностью двух упомянутых авиакомпаний перед аэропортами, за топливо и аэронавигационные услуги. С благодарностью вспоминаю поддержку со стороны турецких авиационных властей в эти непростые дни в организованном вывозе российских туристов-клиентов обеих авиакомпаний с курортов Турции.

Конечно, наиболее трудными вызовами и с эмоциональной, и с профессиональной стороны, являются авиационные катастрофы с большим числом жертв. Необходимо работать на месте происшествия с первых минут, руководить поисково-спасательными работами, взаимодействовать с коллегами, общаться со СМИ, с родственниками жертв. Задача №1 – установить истинные причины события и принять меры, чтобы раз и навсегда избежать его повторения. Аспекты безопасности полетов и профилактика являются наивысшими приоритетами для Росавиации.

Серьезнейшее внимание в связи с вызовами, исходящими для всей мировой отрасли от международного терроризма, уделяется мерам авиационной безопасности и защищенности объектов авиатранспортной инфраструктуры и воздушных судов от актов незаконного вмешательства.

К числу вызовов, которые мы, как и авиационные власти других стран, видим и пытаемся парировать, могу отнести и необходимость избежать дефицита квалифицированного авиационного персонала в условиях растущих объемов авиаперевозок. Необходимо укреплять и развивать кадровый потенциал отрасли.

***Can Erel****: Как раз об этом мой следующий вопрос. Как мы все знаем, ИКАО запустила Инициативу следующего поколения авиационных профессионалов (NGAP), чтобы обеспечить наличие достаточного количества квалифицированных и компетентных авиационных специалистов для эксплуатации, управления и обслуживания будущей международной авиатранспортной системы. Что вы можете сказать о структуре и особенностях российского гражданского авиационного образования с точки зрения поддержки этой инициативы?*

**Александр Нерадько:** Квалификация, компетентность авиационных кадров, их профессиональная ответственность – это ключевые принципы подготовки авиационных специалистов для гражданской авиации. От надлежащего уровня подготовки зависят и безопасность полетов, и надежность работы авиатехники, и поддержание на требуемом уровне летной и технической эксплуатации авиационной техники. Поэтому вопросы подготовки авиаперсонала, обеспечения в полной мере кадровых потребностей авиапредприятий, постоянного повышения профессиональной квалификации специалистов и руководителей предприятий гражданской авиации имеют не только отраслевую, но и большую государственную значимость.

Деятельность по подготовке специалистов авиационного персонала осуществляет в России 81 авиационный учебный центр и 60 их филиалов в 30 регионах Российской Федерации.

Совместно с авиакомпаниями нами ежегодно проводится анализ потребности в коммерческих пилотах. На период до 2024 года это порядка 850 пилотов самолетов и 90 пилотов вертолетов.

Росавиация является учредителем 3-х государственных высших учебных заведений гражданской авиации в Москве, Санкт-Петербурге и Ульяновске. В состав каждого из них входят в качестве филиалов образовательные организации среднего профессионального образования (колледжи, училища).

Подготовка осуществляется по 32 специальностям и специализациям, 23 из которых - специальности, имеющие отраслевую направленность.

Все учебные заведения гражданской авиации имеют сформированную современную базу подготовки специалистов для эксплуатации зарубежной авиационной техники и оборудования, внедряют инновационные технологии обучения в соответствии с международными требованиями, активно развивают международное сотрудничество в образовательной и научно-практической деятельности, проводят обучение иностранных граждан, участвуют в программах обмена студентами, преподавателями, стажировках в ведущих учебных и научных центрах за рубежом, международных образовательных проектах, конгрессах, конференциях, симпозиумах и прочих мероприятиях, осуществляют прикладные научные исследования.

Привлекательной особенностью российских авиационных вузов для иностранных граждан является возможность «сквозной» образовательной траектории: довузовская подготовка, программа бакалавриата, магистратура, аспирантура по широкому спектру специальностей, востребованных в гражданской авиации. Для иностранных граждан проводится интенсивное изучение русского языка.

Был бы рад укреплению академических и научных связей с нашими турецкими коллегами в области образования и подготовки профессиональных кадров для гражданской авиации.

***Can Erel****:: как вы оцениваете отношения России и ИКАО? .... основные подходы, отличительная стратегия России в рамках ИКАО*

**Александр Нерадько:** Организация работы представительства Российской Федерации в ИКАО входит в мои прямые должностные обязанности. Поддерживая все стратегические цели ИКАО и совместно с мировым авиационным сообществом прилагая все усилия для создания целостной и безопасной глобальной авиатранспортной системы, Российская Федерация всегда принимала активное участие в работе ИКАО. Выработке подходов российской стороны по всем вопросам повестки дня ИКАО уделяется важнейшее внимание, для этого у нас функционирует Межведомственная комиссия по делам ИКАО.

Конечно, по ряду вопросов, обсуждаемых на площадке ИКАО, Россия открыто выступает с обоснованной критикой, отстаивает свое мнение. Как говорят, «в споре рождается истина».

Например, считаем неприемлемым, когда под лозунгом борьбы с изменениями климата предпринимаются попытки возложить на сектор гражданской авиации дополнительное и неоправданное финансовое бремя в виде глобальной рыночной меры «Системы компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA)». Очевидно, что отвлечение значительных финансовых средств из отрасли окажет негативное влияние на темпы развития гражданской авиации, прежде всего, развивающихся стран.

Также отстаиваем мы и необходимость сохранения принципа многоязычия в ИКАО. Неприемлемой является ситуация, когда ряд международных мероприятий в рамках ИКАО, требующих участия и мнений большого количества стран, не обеспечивается лингвистическим обслуживанием.

В целом же, на протяжении всего членства в ИКАО наша страна последовательно проводит политику, направленную на выполнение всех положений Конвенции о международной гражданской авиации, внедрения стандартов и рекомендуемой практики в национальное воздушное законодательство и его гармонизацию.

В 2017 году Российская Федерация присоединилась к Монреальской конвенции 1999 года.

В 2018 году подписано Соглашение о создании и деятельности Международного бюро по расследованию авиационных происшествий и серьёзных инцидентов, и мы ожидаем, что к соглашению также присоединятся и другие государства региона.

Чуть раньше, **в 2015 году в соответствии с рекомендациями ИКАО Правительство Российской Федерации приняло решение о возврате функций по сертификации гражданской авиационной техники на национальный уровень, как это было дл 1992 года, от Межгосударственного авиационного комитета в Федеральное агентство воздушного транспорта.** Это явилось давно назревшим шагом по укреплению отечественной авиационной индустрии, **повышению экспортного потенциала** России как государства-разработчика и изготовителя авиационной техники, которое несет прямую ответственность за ее безопасную эксплуатацию в гражданской авиации. Ведущие авиационные державы и государства-импортеры российской авиационной техники, международная авиационная общественность полностью поддержали эту реформу. Сейчас мы ведем планомерную работу со многими из них по подписанию международных договоренностей в сфере сертификации и летной годности, как предписывает ИКАО.

В 2019 году Российская Федерация успешно, с результатом 95 % прошла проверку в рамках механизма непрерывного мониторинга Универсальной программы проверок ИКАО в сфере обеспечения авиационной безопасности, продемонстрировав высокий уровень соблюдения стандартов ИКАО в области авиационной безопасности и защищенности объектов авиатранспортной инфраструктуры и воздушных судов от актов незаконного вмешательства.

Несомненно, главным приоритетом Российской Федерации является обеспечение безопасности полётов в соответствии со стандартами ИКАО «safety first». У нас внедрена система распространения информации о выявленных факторах опасности и обеспечен свободный доступ к ней всех заинтересованных сторон. Архив материалов расследований авиационных происшествий и производственных происшествий стал одним из самых популярных информационных ресурсов, объединяющим более 1400 пользователей из 350 организаций гражданской авиации и авиационной промышленности. Важное внимание уделяется аспектам безопасности на ВПП, сезонно-климатическим особенностям работы авиакомпаний и аэропортов, орнитологическому обеспечению полетов, аспектам человеческого фактора и управления ресурсами кабины экипажа (CRM), на регулярной основе проводятся летно-технические конференции по конкретным типам авиационной техники с участием авиаперевозчиков, разработчиков и изготовителей.

В декабре 2019 года вся международная авиационная общественность отметила 75-летие подписания Конвенции о международной гражданской авиации. В честь этого события 06 декабря 2019 года с космодрома Байконур на борт Международной космической станции (МКС) мы запустили флаг ИКАО – думаю, так высоко он еще не поднимался! 07 декабря 2019 года международный экипаж направил с борта МКС [видео](https://www.favt.ru/novosti-novosti/?id=5940)приветствие в ознаменование этой значимой даты. 06 февраля 2020 года флаг вернулся на Землю и будет передан мною в штаб-квартиру ИКАО в качестве дара Российской Федерации в память об этом уникальном событии.

В настоящее время, конечно, пристально следим за инициативами ИКАО по проблематике Covid-19.

***Can Erel****: Почти все страны были вынуждены принять жесткие меры по борьбе с коронавирусом, который впервые появился в Китае в конце 2019 года и быстро распространился на другие страны, в результате чего к настоящему времени погибло свыше 1,5 млн. человек. Можете ли вы рассказать нам, как история заражения COVID-19 повлияла на авиацию в России, как ваше правительство и отрасль борятся с пандемией COVID-19?*

**Александр Нерадько:** Объемы перевозок 10 крупнейших российских авиакомпаний на международных воздушных линиях в апреле-августе 2020 года по сравнению с аналогичным периодом 2019 года сократились более чем на 99%. Всего за 9 месяцев 2020 года было перевезено 52,6 млн.пассажиров, снижение составило 47% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года.

Для сравнения, с учетом исторического экскурса, в 1990 году объем внутренних авиаперевозок в СССР составлял порядка 85,5 млн. пассажиров. Пик спада авиаперевозок пришелся на 1999 г. Тогда перевозки составили 22 млн. пассажиров, то есть уменьшились почти в 4 раза. Объем перевозок восстановился только к 2014 году (84,6 млн. пассажиров). Таким образом, отрасли на восстановление понадобилось порядка 15 лет.

В нынешних же условиях падение составило почти 100%. При этом помимо кризисных явлений существенное влияние сегодня оказывает и социальная напряженность в обществе.

В мае 2020 г. мы внедрили «Методические указания по поэтапному выходу из режима противоэпидемиологических ограничений, введенных в рамках борьбы с распространением новой коронавирусной инфекции, при восстановлении авиапассажирских перевозок в гражданской авиации». На постоянной основе проводится мониторинг их реализации авиакомпаниями и аэропортами. Выполнение этих требований необходимо и для иностранных авиакомпаний для возобновления международных полетов в пункты на территории Российской Федерации.

В целом, авиационная отрасль Российской Федерации полностью готова к восстановлению на принципах взаимности авиасообщения с иностранными государствами, в которых пандемическая ситуация демонстрирует положительную динамику.

Что касается первоочередных мер государственной поддержки для гражданской авиации как одной из отраслей, наиболее пострадавшей от пандемии, то они заключались в принятии ряда важных законодательных решений, касающихся введения моратория на подачу заявлений о банкротстве, предоставления организациям отсрочки по уплате налогов и страховых взносов, лизинговых платежей за воздушные суда. Было продлено действие разрешительных документов, из резервного фонда Правительства Российской Федерации были выделены субсидии на частичную компенсацию расходов авиакомпаний и аэропортов в связи со снижением доходов в результате падения объемов пассажирских перевозок, целевую финансовую поддержку, как и ведущие авиаперевозчики других стран, получил «Аэрофлот». Ряд пассажирских перевозчиков получили специальные разрешения на перевозку социально-значимых грузов и оборудования медицинского и санитарного назначения в пассажирской кабине – это также позволило экономически поддержать их операционную деятельность в сложный для отрасли период.

***Can Erel****:: А каковы меры, принятые против COVID-19, в цепочке воздушного транспорта от выхода на посадку в аэропорту вылета до гейта в аэропорту прибытия?*

**Александр Нерадько:** Это комплекс мер, который всем нам стал привычен за последние месяцы в обычной жизни, связанный с использованием средств личной защиты (масок, перчаток), дезинфекцией, термометрией на всех этапах следования пассажира, соблюдением социальной дистанции и предоставлением информации о контактах.

На территории аэропортов и на борту воздушных судов делаются объявления о профилактике заражения коронавирусной инфекцией, минимизировано количество сопровождающих лиц в аэровокзальных комплексах, усилен контроль за системами кондиционирования воздуха. Пассажиры допускаются на борт воздушного судна только в защитных масках и перчатках, снимать которые не разрешается в течение всего полета, за исключением приема пищи и напитков. В режиме «пристегните ремни» в течение всего полета минимизируется перемещение пассажиров по салону.

Условием для въезда иностранных граждан в Россию являются обязательное наличие медицинской страховки и отрицательных результатов ПЦР-обследования на Covid-19. Также обязательно предоставление контактной информации, которая позволит быстро разыскать пассажира, если у кого-то из путешествовавших на его рейсе пассажиров был диагностирован коронавирус.

***Can Erel****:: Теперь давайте перейдем к воздушному транспорту между нашими странами... В середине лета 2020 года Турция и Россия договорились возобновить полеты после 4-месячного перерыва из-за пандемии COVID-19. Можете ли вы поделиться своими ожиданиями в отношении пассажиро- и грузопотока между Турцией и Россией?*

**Александр Нерадько:** Все последние годы Турция лидировала в рейтинге топ-10 международных туристических направлений, популярных у российских граждан. Конечно, они с нетерпением ждут скорейшей нормализации ситуации.

С 1 августа текущего года Россия возобновила регулярное международное воздушное сообщение с соблюдением необходимых мер санитарной защиты с рядом государств, включая Турцию. Полеты на первом этапе начались из Москвы, Санкт-Петербурга и Ростова-на-Дону в Стамбул, с 10 августа возобновлены регулярные и чартерные полеты российских и турецких авиаперевозчиков в Даламан, Бодрум и Анталью, рейсы пользуются высоким спросом.

Без сомнения, на восстановление прежних объемов перевозок потребуется время, пока сложно делать какие-либо, даже осторожные, прогнозы, однако российские и турецкие авиаторы готовы сообща работать в этом вопросе.

***Can Erel*** *:Что можно сказать о текущем состоянии программ и деловых партнерств в отношении самолетов и вертолетов для авиапожаротушения, в обеих инициативах которых я принимал участие?*

**Александр Нерадько:** Российские самолеты и вертолеты обладают уникальными летно-техническими характеристиками и надежностью, хорошо зарекомендовали себя в любых климатических и географических условиях от Крайнего Севера до южных широт и предлагаются по очень конкурентоспособным ценам по сравнению с западными аналогами. К сожалению, не все зарубежные авиарегуляторы или перевозчики хорошо информированы о потенциале российской авиационной техники, но мы работаем над этим – задача по популяризации российской авиационной техники на внешних рынках активно решается различными путями, в том числе участием в международных выставках, авиашоу, как например МАКС, Ле-Бурже, Eurasia-2018 в Анталье, демо-турах.

Природные пожары ежегодно наносят огромный экономический и экологический ущерб и приводят к жертвам по всему миру. Одним из самых эффективных средств борьбы с ними является авиация.

Блестяще проявляют себя российские самолеты-амфибии Бе-200. Машина по-настоящему перспективная, многоцелевая и уникальная, сертифицированная для гражданской авиации, сказал бы, что это самолет «трех стихий – воздуха, огня и воды», созданный для спасения людей, живой природы, объектов инфраструктуры. Это единственный в мире реактивный самолет-амфибия, что дает неоспоримые преимущества в скорости при тушении пожаров. Он может взять на борт 12 тонн воды. За одну заправку топливом самолет способен сбросить на очаг пожара до 270 тонн воды. Помимо этого, Бе-200 можно быстро конвертировать для перевозки 43 пассажиров на маршрутах средней протяженности при базировании как на аэродромах, так и на воде, на борту можно также поместить санитарный модуль.

Отрадно, что по решению Министерства сельского и лесного хозяйства Турецкой Республики с июня 2020 года самолеты-амфибии Бе-200 с российскими экипажами находятся на пожарном дежурстве в окрестностях Антальи, Измира и Бодрума. Наши турецкие партнеры могут в полной мере оценить потенциал этой высокоэффективной техники – впрочем, как и другие страны, на призывы которых помочь в борьбе с ежегодными пожарами Россия всегда оперативно отзывается.

Кроме того, в 2019 году состоялись поставки в Турцию партии многоцелевых вертолетов Кa-32А11ВС, предназначенных не только для пожаротушения, но и для поисково-спасательных и высотно-монтажных работ, транспортировки груза внутри фюзеляжа и на внешней подвеске, трелевки леса, медицинской эвакуации, патрулирования, и эффективно применяемых в условиях плотной городской застройки, труднодоступной горной и лесистой местности, а также способных приземляться на палубы маломерных судов, площадки буровых платформ. Поставки Кa-32А11ВС стали возможными в рамках подписанного между Росавиацией и Генеральным Директоратом гражданской авиации Турции в феврале 2018 года Рабочего соглашения в сфере летной годности.

***Can Erel****: Видите ли вы какие-либо совместные авиационные программы между нашими странами для:*

*- проектирования и производства воздушных судов для местных, региональных перевозок и/или других типов?*

*- модификации самолетов или вертолетов?*

*- аэропортов нового типа?*

*- «умного» грузового хаба?*

**Александр Нерадько:** Вопрос о потенциале российско-турецкого сотрудничества в авиастроении, скорее, относится к компетенции Министерства промышленности и торговли Российской Федерации, но, насколько мне известно, турецкая аэрокосмическая корпорация производит различные виды комплектующих и кроме того располагает налаженными серьёзными экономическими и торговыми связями, и это определенно может представлять интерес для российских корпораций, занимающихся проектированием и производством самолетов и вертолетов.

Что касается аэропортов, турецкие компании хорошо зарекомендовали себя и регулярно выигрывают в России тендеры на строительство терминалов. Например, турецкий строительный консорциум строит пассажирский терминал аэропорта Кемерово. Ранее этот же подрядчик осуществлял строительство аэровокзального комплекса нового аэропорта в Ростове-на-Дону, который был введён в эксплуатацию в декабре 2017 года, и нового пассажирского терминала внутренних авиалиний аэропорта Хабаровск, введенного в 2019 году.

Тендеры на строительство грузового терминала в аэропорту Казани и нового терминала в аэропорту Новосибирска также выиграли турецкие компании. Сейчас турецкая сторона проявляет интерес к проектам строительства новых терминалов для аэропортов Воронеж и Мирный. В качестве и сроках работ турецких компаний у нас нет сомнений – все вновь возводимые терминалы и их технологическое оснащение соответствуют самым современным стандартам, соблюдены требования обеспечения комфорта для маломобильных пассажиров. Учитывая, какое количество аэропортов нам предстоит еще построить и реконструировать, предположу, что работы здесь хватит и нашим, и турецким строителям.

***Can Erel****: Как вы оцениваете отношения между авиационными властями Турции и России? Можем ли мы идти дальше / глубже в этом вопросе и как?*

**Александр Нерадько**: Между нашими странами в 1997 году подписана Долгосрочная программа развития торгового, экономического, промышленного и научно-технического сотрудничества, в ее развитие реализуются межправительственные Среднесрочные программы торгово-экономического, научно-технического и культурного сотрудничества, включающие сферу транспорта. С 2010 года эффективно работает новое межправительственное Соглашение о воздушном сообщении.

Могу абсолютно уверенно утверждать, что взаимовыгодное сотрудничество в сфере воздушного транспорта продолжит развиваться на постоянной основе в том же партнерском и добрососедском духе, который существует между авиационными властями России и Турции.

Перечень ключевых направлений для углубления нашего сотрудничества и обмена лучшими практиками включает авиаперевозки, авиационное образование и подготовка пилотов, безопасность полетов, авиационная безопасность, летная годность, инфраструктура аэронавигации и аэропортов. Перспективным может стать сотрудничество в сфере оказания экстренной медицинской помощи с использованием санитарной авиации. В России с 2018 года стартовала программа по развитию этого социально-значимого направления, которая к 2021 году охватит всю территорию страны. Авиационная промышленность России предлагает под эти задачи эффективные решения для самолетов и вертолетов в виде специальных бортовых реанимационных медицинских модулей, боксов для перевозки новорожденных, инфекционных больных, что важно в условиях пандемической ситуации. Убежден, что они с успехом могли бы использоваться и системой здравоохранения Турецкой Республики.

***Can Erel****: Может быть, вы хотите что-нибудь добавить?*

**Александр Нерадько**: Хотел бы поблагодарить Вас за интересные вопросы, а также пожелать гражданской авиации наших стран выстоять в такое непростое время, как сейчас, и как можно быстрее не только восстановить, но и улучшить показатели и объемы пассажирских перевозок, грузооборота.

В будущем с удовольствием приглашаю всех читателей журнала Aviation Turkey Magazine прилетать в Россию, она прекрасна своей природой, кухней, культурой. И главное, берегите себя и своих близких и будьте здоровы!

***Can Erel****: Благодарю Вас.*