

• 17 августа 1995 года,
четверг
• № 153 (24512)

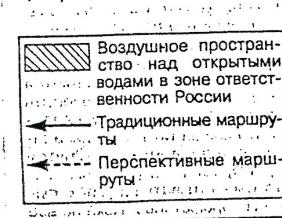
ОТКРОЕТСЯ НЕБО РОССИИ – МИР СТАНЕТ ЛЕТАТЬ ПО-НОВОМУ

К концу XX века российское небо способно кардинально изменить мировую инфраструктуру авиационных перевозок. Это следует из поручения, данного Борисом Ельциным премьеру Виктору Черномырдину с предложением подготовить решение об организации принципиально новых международных трасс в воздушном пространстве над Северным полюсом и Ледовитым океаном, десятилетиями закрытом непроницаемым ракетным щитом.

Впервые подняли эту проблему, как и проблему коренного реорганизации управления воздушным движением (УВД) России и создания государственной корпорации УВД, «Известия» в статье Геннадия Бонарова «Безработное небо СНГ» (№21 от 1992 г.). Затем в недавних публикациях того же автора «Как разрывают небо России» и «Летать или падать» («Известия» № 38 от 28 февраля, № 76 от 25 апреля с.г.). Тема, поднятая газетой, получила широкий резонанс в кругах Международного авиационного сообщества. Но, самое главное, была однозначно поддержана не только авторитетными российскими специалистами, но и губернаторами, главами местных администраций, премьер-министрами автономных республик, очень быстро осознавшими, какие выгоды новое дело способно принести их территориям.

Теперь реакция руководства страны тоже известна. «Идею поддерживаю. Просу действовать», — написал Борис Ельцин в поручении премьеру. Из документов, подготовленных руководителем президентских программ Николаем Малышевым, следует, что проблема открытия неба, а также создание государственной корпорации по УВД, контролю и использованию воздушного пространства, функционирующей на принципах самоокупаемости и самофинансирования, попадают в число приоритетных.

О том, какие перспективы открываются в связи с намерениями России, читайте на стр. 5 в беседе обозревателя «Известий» Геннадия БОЧАРОВА с председателем Комиссии по регулированию воздушного движения.. («Росавионавигации») В. ШЕЛКОВНИКОВЫМ.



СТИ

Геннадий БОЧАРОВ, «Известия»

Эта беседа с председателем Росавионавигации Валерием Шелковниковым состоялась сразу же после поручения президента России премьеру страны:

— Валерий Георгиевич! Авиационная инициатива России — новость № 1 для международного сообщества, не так ли?

— Несомненно. Это настоящая революция.

— Слово «революция» вас не смущает?

— Не смущает. Речь идет не о бульжниках или штурмом дворцов. Новый подход к использованию российского неба — это ломка традиционных авиамаршрутов в масштабах всей планеты.

— Но в советское время планету вполне обходились и без нашего неба.

— Когда-то и сам человек вполне обходился без самолетов. Однако то время называют первобытым, а XX век — веком авиации.

— Что конкретно произойдет, когда с неба сбьют замки? Откуда и куда полетят самолеты? Над какими регионами России пролягут наиболее интенсивные маршруты?

— Объясняю. (Подходит к карте, публикующей на 1-й стр.). Самолеты США, Канады, скандинавских государств связуют страны Юго-Восточной Азии, Индии, Китая, Австралии с помощью новых трасс над Северным полюсом, Ледовитым океаном и Сибирью. Высочайшая интенсивность воздушного движения образуется также в небе российского Дальнего Востока. Здесь открытия трасс уже ожидают 18 иностранных авиакомпаний. Это компании Сингапура, Таиланда, Южной Кореи, Китая и другие. За право летать по сокращенным маршрутам они готовы платить миллионы долларов.

— Вы хотите сказать, что все выгоды «нового неба» уже известны? Кто-то конкретно просчитал? На нас не очень-то похоже.

— Меняется время — меняются и мы. Считаем. Годовая выручка России — 450–500 миллионов долларов США. Таковы наши прикидки. Примерно к тому же пришли специалисты ИАТА — Международной ассоциации авиаперевозчиков.

— Как в таком случае относиться к появившейся в западной печати цифре — 900 миллионов долларов! — якобы получаемых корпорацией по управлению воздушным движением (УВД) Германии с ее министерством — по сравнению с российским — небом? Правда, эта цифра никем не подтверждена. Не проверена.

Значит, нужно проверять. В любом случае все решает практика. Важно определиться в принципе — выгодно это или не очень. А цифры, как правило, зависят от нашего умения работать. А не только от умения считать. Чем так гордились экономисты эпохи пятилеток...

— Существует мнение, что «революция» в небе приведет к непомерному завышению, задиранию аэропортов и авионавигационных тарифов. Как для российских, так и для иностранных авиаперевозчиков. В результате — иностранные авиакомпании станут упорно облетать не только новые, но и преж-

ние, обжитые зоны российского неба, а отечественные перевозчики перестанут вообще отрываться от земли и перейдут на автомобильный транспорт.

— Что тут сказать? И отечественные, и зарубежные пользователи не могут не знать, что произошло в этих вещах недопустим. Первыми «погибают» сами инициаторы. Профессионал понимает: тарифы должны строиться таким образом, чтобы покрывать эксплуатационные затраты и одновременно финансировать развитие отрасли — в данном случае УВД. А также, разумеется, через налоговый механизм помогать экономике государства в

Америку по трассе, проложенной Чкаловым.

— Валерий Георгиевич! Начало полетов в границах недавних «поллярных владений СССР» означает, как я понимаю, конец знаменитой фильминой грамоты от 15 апреля 1926 года. Тогда, как известно, советское правительство на глазах изумленного мира объявило, что все острова, земли и соответственно воздушное пространство от северного побережья СССР до самого Северного полюса — советские. Приспособлены, ли бывшие владения к аэронавигации?

— Сказать можно так: связь и средства навигации — главная проблема Арктики. В течение более чем полувека все, что находилось в советском секторе Арктики, подчинялось исключительно военным целям. Гигант-

у аэронавигаторов, но уже следующие пользователи — администрации краев и областей. Третий — бизнесмены, банки, страховые компании и т.д. Авиация способна поднимать на свою высоту очень многое.

— Авиационная связь, таким образом, при открытии российского неба Арктики и Дальнего Востока — за самой Россией? Я правильно понял?

— Правильно. Но связь — это поздела. Вторая часть — средство навигации. Драматическая, можно сказать, проблема.

— В чем ее драматизм?

— В мире существуют две великие навигационные системы. Одна разработана в США — «Навстар». Другая — в СССР: «Глонас». Обе — детище «холодной войны», гонки вооружений, подготовки к «звездным войнам». Именно они, обе эти системы (глобальное определение

рудованы приемниками, способными работать в режиме «Глонас». Только военные самолеты. Ту-160, например. По западной классификации «Блэк джет». Вторая причина: при работе в экваториальных регионах наша система дает сбой.

— Значит, все-таки уступает американской?

— В той же мере, в которой американская уступает нашей: «джи пи эс» в отличие отроссийской прекрасно работает в странах близ экватора, в тропических зонах. Но она грешила над шапками планеты, то есть над Арктикой и Антарктидой. А российская здесь, повторяю, вне конкуренции.

— Тутойузел. Развязке поддается?

— Этим как раз и заняты светлые умы России и Америки. Цель: состыковать, объединить достоинства обеих систем, исключить недостатки и создать единый приемник, способный служить гражданской авиации в любой точке неба.

— Цель достойная. Кто ее осуществляет?

— Группу российских специалистов, которые работают в сотрудничестве с коллегами из «Рокуэлл», «Хьюз» и других известных «звездных фирм» США, возглавляет академик Евгений Федосов. Это бесспорный авторитет в области аэронавтики. Так что в успехе дела можно не сомневаться.

— Кто конкретно участвует в решении всего комплекса проблем, связанных с открытием российского воздушного пространства? Помимо России, конечно?

— В работе включились ИКАО, ИАТА, крупнейшие авиакомпании мира — «Финнэйр», «САС», «КЛМ», «Юнайтед эрлайнз», «Нордвест» и другие. Посильную помощь оказывает Всемирный фонд авиационной безопасности, коллективным членом которого является Фонд авиабезопасности России. (Его президент — В.Шелковников. — Авт.). Грядущие изменения — тема № 1 на международных совещаниях и конференциях в Гонолулу, Сан-Диего, Бангкоке, Женеве. Во встречах участвуют уже не только авиаторы. Все чаще появляются политики, экономисты, юристы, занимающиеся вопросами воздушного права. Наиболее прозорливые из руководителей авиакомпаний уже сегодня в счет будущих безусловных доходов — реально готовы финансировать работы по обустройству российского неба, созданию технической инфраструктуры для новых авиатрасс. Более осторожные, как и положено, пока присматриваются. Между тем, по расчетам учёных, например Джерри Томпсона, к середине ХХI века 75 процентов мировых авиаперевозок уже будет осуществляться как раз через Северный полюс, над Ледовитым океаном. Это захватывающая перспектива.

— Похоже, вы верите в то, что все это может быть осуществлено.

— Верю. Несмотря на огромные экономические, технические и организационные трудности, верю. Я убежден, что уже в недалеком будущем мы сможем спокойно летать над всем миром, а весь мир сможет спокойно летать над Россией. Но для этого нужно ответственно и на пряженно работать.

ПОРУЧЕНИЕ ПРЕЗИДЕНТА

Как и зачем будет открывать небо России

целом. Задерешь выше меры — лишишься всего.

— У страны нет сегодня стартовых денег.

— Но они есть у тех, кто заинтересован в ее небе. Кто несет колосальные убытки, облетая ее территорию. У них и должна братиться система УВД — в долг, для обустройства новых трасс. Через короткое время: эксплуатации трассы оккупируют долг и начинают приносить прибыль. Таковы механизмы инвестиционной и финансовой практики.

— Хорошо. Существует ли угроза того, что по новым российским линиям станут летать только иностранные авиакомпании? А российским придется довольствоваться прежними, то есть не слишком выгодными? Что вы скажете на обвинения типа: землю и природные богатства России уже распродали, теперь распродают?

— Такой счет обычно предъявляют люди, совершенно не знакомые с истинным положением вещей. Или политики. При всех выгодах валютного аэропортов и авионавигационного сектора для иностранных авиакомпаний (пока часть этого сектора немножко ниже, чем поступления от отечественных перевозчиков) приоритет будет, конечно, у российских авиакомпаний. Подобные вещи, как и вся деятельность УВД, регламентируется национальными и международными нормативными актами. Мы — официальные члены ИКАО, С, соответствующими, обязанными и полномочными. Замечу к слову, что первыми леть по кратчайшим маршрутам в Северную Америку смогут авиаторы Красноярска, Норильска, Якутска, Тюмени. «Аэрофлот» — российские международные авиалинии уже в связи с поручением президента занялся изучением возможностей летать в

скользкое пространство рассматривалась как возможный театр военных действий.

— Рассматривается некоторыми генералами и сейчас.

— Совершались, как правило, только местные рейсы: Земля Франца Иосифа, Новая Земля, Новосибирские острова, Диксон и т.д. Свой путь авиаисследователя я начинал как раз здесь, в Арктике. Все, что осталось в этих местах от того времени, это аэронавигационная пустота. И это хорошо.

— Что же в этом хорошего?

— То, что сегодня нам не нужно вкладывать огромные деньги в модернизацию и поддержание традиционных видов связи и средств навигации. Нам не нужно взыскивать вечную мерзлоту для прокладки кабеля. Нет необходимости устанавливать в неприспособленных для работы и жизни местах Арктики громоздкие радары. Мы начинаем как бы с чистого листа. А именно: со спутниковых технологий, космической связи. Позиции России в этой области лидирующие. То, что разрабатывается нами, аналогов не имеет. «Росавионавигация» закупила недавно у красноярцев 22 наземных станции спутниковой связи, это превосходные изделия. Академик Михаил Решетнев, под чьим руководством эти станции (как и многое другое) разработаны, даже предложил создать единый Центр управления системой космической связи в авиации. Это-авионика не осуществимы в техническом отношении проект. Заинтересованность авиаторов и отечественных производителей в подобном развитии событий очевидна. Но большинство регионов — особенно Севера, Сибири, Дальнего Востока — тоже «за». Вот станции космической связи установлены. Приоритет

местонахождения), способны решить успех дела с «перекоммутацией» мировых авиастрас в связи с открытием неба России.

— Так пусть решают. Или не ясно, какая из них лучше?

— Ясно. Они, как говорится, обе лучше.

— Но где военные?

— С некоторых пор военная только одна — наша. С американской произошла чисто американская история. Ведущие газеты и телеканалы США — а они, как известно, ни на минуту не выпускают из поля своего зрения ни одной проблемы гражданской авиации — взяли в оборот военных владелец «Навстар». СМИ задали простой, но громкий вопрос: почему лучшая навигационная система в мире никак не работает на них, на чьи деньги она, собственно, создавалась, т.е. налогоплательщики, каждый из которых — авиаисследователь? Дело было сделано. «Навстар» стала «джи пи эс» — системой для гражданских пользователей, что способно кардинально повысить безопасность полетов. Финальную точку поставил президент Клинтон: он предложил систему «джи пи эс» ИКАО, т.е. всему мировому аэронавигационному сообществу.

— Прекрасная история. Но американская. А как обстоят дела с российской системой? В «Глонас» ведь тоже вложены миллиарды — но уже наши. А хоян лишился один — космические войска... Микрорадиосвязи в авиации. Центры космической связи в авиации. Но пока сложить интересы гражданской авиации, Первая: российские самолеты Ту-154, Ил-62, Ил-86 и даже новейший Ил-96 не обо-

— Тут есть проблемы.

— Без них мы ни шагу, по-нятное дело.

— Есть причины, из-за которых «Глонас» не может пока служить интересам гражданской авиации. Первая: российские самолеты Ту-154, Ил-62, Ил-86 и даже новейший Ил-96 не об-