



**Материалы совещания  
по вопросам предоставления метеоинформации  
авиационным пользователям**

**г. Москва, 27 июня 2014 года**

Совещание по вопросам предоставления метеоинформации авиационным пользователям проходило в г. Москве 27 июня текущего года. На совещании присутствовали представители ФГБУ «Авиаметтелеком Росгидромета», ФГБУ «ГАМЦ Росгидромета», авиакомпаний «Nordwind Airlines» и «Аэрофлот», «Шар инк Лтд», «Аэросоюз», «Газпромавиа», «Челавиа», «Авиатест», «Баркол», «Таймыр», ООО «Добролёт» и др.

Специалисты ФГБУ «Авиаметтелеком Росгидромета» предоставили информацию:

– Об общей системе функционирования аэродромных метеорологических органов Росгидромета.

– О проблемах возмещения затрат на производство авиационной метеорологической информации.

– О существующем порядке расчета ставок сборов за метеообеспечение в аэропортах РФ.

– О функционировании авиаметеорологического портала [metavia2.ru](http://metavia2.ru), которым уже сейчас пользуются представители авиакомпаний для получения и использования метеорологической информации для полетов ВС.

– О проведении проверки наличия метеорологической информации на борту воздушного судна при вылете ВС авиакомпании «Аврора» в аэропорту Иркутск, в результате которой было выяснено, что «SITA» не предоставляет полный пакет полетной документации. У экипажа отсутствует информация SIGMET и карты особых явлений погоды, содержащая описание фактических и прогнозируемых опасных для авиации явлений погоды, которые могут повлиять на безопасность полета.

– О случаях задержек рейсов в связи с отсутствием у экипажа официальной метеорологической информации.

Сообщение «Метеорологическое обслуживание гражданской и экспериментальной авиации» представила Л. П. Сидорова (ФГБУ «Авиаметтелеком Росгидромета»). Выступили также представители ряда авиакомпаний. В частности, Г. Ш. Вани (член Совета директоров, авиакомпания «Nordwind Airlines»). Тексты их выступлений публикуются ниже.



## **Метеорологическое обслуживание гражданской и экспериментальной авиации**

Одной из важных составляющих в гражданской авиации является использование метеорологической информации при подготовке и выполнении полетов воздушных судов.

Метеорологическое обслуживание гражданской и экспериментальной авиации осуществляет Росгидромет в соответствии с Положением о Федеральной службе по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды, которое утверждено постановлением Правительства Российской Федерации от 23 июня 2004 года № 372.

Структурами, осуществляющими подготовку и предоставление информации для авиационных пользователей, являются федеральные государственные бюджетные учреждения (ФГБУ) Росгидромета, имеющие в своем составе специальные авиационные метеорологические центры и авиационные метеорологические станции гражданские (АМЦ, АМСГ). На сегодня в Росгидромете 257 АМЦ и АМСГ, которые размещаются в аэропортах Российской Федерации и входят в состав 10 федеральных государственных бюджетных учреждений (ФГБУ) Росгидромета. Штат работников более 4000 человек.

Метеорологическое обслуживание гражданской авиации — это высокотехнологичный комплекс мероприятий по сбору, обработке и доведению до авиационных пользователей информации о фактическом и прогнозируемом состоянии окружающей природной среды в целях содействия безопасному, регулярному и эффективному осуществлению полетов гражданской авиации.

Технологии подготовки авиаметеорологических данных включают сбор, передачу, обработку и прогнозы соответствующей информации базовой инфраструктуры Росгидромета, ИКАО, ее накопление и архивацию. Для обработки и анализа используются сложные вычислительные комплексы Росгидромета, на которых реализуются современные гидродинамические модели анализа и прогноза. Используется продукция всемирных центров зональных прогнозов и центров слежения за вулканической деятельностью. Для сбора и предоставления информации используются значительные технические ресурсы: технические



средства для метеорологических наблюдений, в том числе спутники и метеорологические радиолокаторы, вычислительная техника и средства коммуникации учреждений Росгидромета. Все эти работы связаны единством технологического процесса наблюдений за состоянием окружающей среды, формированием информационных продуктов и доведением их до авиационных пользователей.

К числу авиационных пользователей относятся авиакомпании, органы управления воздушным движением, службы аэропортов и др.

Объем и порядок предоставления авиаметеорологической информации определены в Приложении 3 ИКАО, Техническом регламенте ВМО и Наставлении по метеобеспечению гражданской авиации НМО ГА-95, утвержденном Приказом Минтранса России и Росгидромета от 27.12.1995 г. № 131/111.

Стандарты сроков, видов, критериев составления и порядок предоставления авиаметеорологической информации для авиационных пользователей устанавливаются международной организацией гражданской авиации (ИКАО), закреплены Техническим регламентом ВМО; информация предоставляется на основании Инструкции по метеобеспечению на каждом аэродроме.



В течение года производится около 5 033 700 единиц метеорологической информации, в том числе:

- Авиаметеорологических наблюдений на аэродромах (ежедневно через 30 минут и при достижении специальных критериев) — около 4 200 000;
- Авиационных метеорологических прогнозов по аэродромам (ежедневно через 3 часа и коррективы при необходимости) — 450 000;
- Прогнозов погоды по районам полетов — 225 000;
- Карт особых явлений погоды по маршрутам полетов — 39 700;
- Прогнозов температуры, скорости и направления ветра на эшелонах полетов — около 108 000;
- Предупреждений об опасных для авиации явлениях — 11 000.

Основным оперативным каналом, по которому осуществляется сбор и распространение авиационной метеорологической информации, является Ведомственная сеть связи (ВСС) Росгидромета. Там, где ВСС недоступна, используются альтернативные каналы связи, такие как AFTN, спутниковые каналы связи, Интернет. Процесс сбора и распространения авиационной метеорологической информации осуществляется через автоматизированную систему передачи данных (АСПД) Росгидромета.

Исходные ОРМЕТ данные (METAR, SPESI, TAF и др.) с 257 АМЦ/АМСГ Росгидромета собираются через связанные компоненты АСПД Росгидромета в банке авиационных данных (БАМД): ОРМЕТ данные 60 АМЦ/АМСГ комплектуются для передачи в международный обмен.

Нормативные акты, регулирующие предоставление специализированной (авиационной) метеорологической информации для авиационных пользователей:

- Приложение 3 к Конвенции о международной гражданской авиации (ИКАО), в соответствии с которым каждое Договаривающееся государство назначает «полномочный метеорологический орган». Этот орган от имени государства осуществляет метеорологическое обслуживание в интересах международной аэронавигации.
- Распоряжение Правительства Российской Федерации от 08 апреля 1997 года № 494-р о назначении Росгидромета полномочным метеорологическим органом для предоставления метеорологического обслуживания в интересах международной аэронавигации в целях обеспечения устойчивого функционирования системы метеорологического обслуживания гражданской авиации.
- Положение о Федеральной службе по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды, утвержденное постановлением Правительства Российской Федерации от 23 июня 2004 года № 372, указывает, что Росгидромет осуществляет метеорологическое обслуживание гражданской и экспериментальной авиации.
- П  
остановление Правительства Российской Федерации от 3 августа 1992 г. N 532 «О повышении эффективности использования в народном хозяйстве гидрометеорологической информации и данных о загрязнении окружающей природной среды» определяет, что предоставление организациями Росгидромета специализированной метеорологической информации предприятиям и организациям гражданской авиации осуществляется на договорной основе за плату.

Механизм финансового обеспечения деятельности по метеорологическому обслуживанию гражданской авиации в Российской Федерации определен с учетом положений документов ИКАО и ВМО в отношении аэропортовых сборов (аэропортовое обслуживание) и сборов за аэронавигационное обслуживание (трассовое обслуживание) и установлен на основании:

- 1) Соглашения об авиационном метеорологическом обеспечении между Федеральной авиационной службой России и Федеральной службой по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды от 24-26 марта 1999 года (ст. 2 и 3).
- 2) Соглашения № С-04-10 от 02.04.2007 г. между Федеральной аэронавигационной службой и Федеральной службой по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды по метеорологическому обеспечению аэронавигационного обслуживания пользователей воздушного пространства Российской Федерации (пункт 4.2).
- 3) Приказа Минтранса России от 17 июля 2012 года № 241 «Об аэронавигационных и аэропортовых сборах, тарифах за обслуживание воздушных судов в аэропортах и воздушном пространстве Российской Федерации» (п. 3.5 «Сбор за метеообеспечение» Приложения 1).
- 4) Порядка регистрации и опубликования аэронавигационных и аэропортовых сборов, тарифов за обслуживание воздушных судов эксплуатантов Российской Федерации в аэропортах и воздушном пространстве Российской Федерации и цен на материально-технические ресурсы, предоставляемые эксплуатантам Российской Федерации в аэропортах Российской Федерации от 13.04.2001 г. № НА.1.15.

Оплата за подготовку и предоставление метеорологической информации осуществляется по отдельному сбору за метеообеспечение в аэропортовых сборах и в составе аэронавигационных сборов на воздушных трассах.

Предоставление метеорологического обслуживания для аэронавигационного обслуживания на воздушных трассах осуществляется по централизованному договору по договорной цене.

Предоставление метеорологической информации в районе аэродрома осуществляется по отдельным договорам между организациями Росгидромета и авиакомпаниями по ставкам сбора за метеообеспечение.

Ставки сбора за метеобеспечение во всех аэропортах Российской Федерации рассчитываются учреждениями Росгидромета, имеющими в своем составе авиаподразделения (АМЦ, АМСГ), и регистрируются в Центре расписания и тарифов (ЦРТ) ЗАО «Транспортная клиринговая палата».

В настоящее время финансирование деятельности Росгидромета по авиаметеорологическому обслуживанию по принципу возмещения экономически обоснованных затрат осуществляется из двух источников:

- ✓ по договорам (около 3000) между учреждениями Росгидромета и авиакомпаниями (аэродромная составляющая);
- ✓ по заключаемому между уполномоченной Росавиацией и уполномоченной Росгидрометом организацией централизованному договору (трассовая составляющая).

Соотношение аэродромной и трассовой составляющих метеорологического обслуживания полетов воздушных судов достаточно стабильно в последние годы и соответственно составляет 79 и 21%.

Суммарно доходы организаций Росгидромета в рамках аэронавигационных сборов и аэропортовых сборов за метеорологическое обслуживание обеспечивают компенсацию затрат организаций Росгидромета на создание всего объема метеорологической информации, требуемой для обеспечения полетов воздушных судов на территории Российской Федерации.

Расчёт себестоимости метеорологического обслуживания полетов воздушных судов в Российской Федерации производится с учетом документов:

- Международной организации гражданской авиации (ИКАО) - Док. 9161 «Руководство по экономическим аспектам аэронавигационного обслуживания»;
- Всемирной метеорологической организации (ВМО) - Док. № 904 «Руководство по возмещению расходов на авиационное метеорологическое обслуживание. Принципы и руководящие указания»;
- Росгидромета — «Методические рекомендации по возмещению расходов на авиаметеорологическое обслуживание», утверждены приказом Росгидромета от 01.09.1998 г. № 112;
- Росгидромета — «Порядок определения платы за услуги, относящиеся к основным видам деятельности ФГБУ», утвержден приказом Росгидромета от 07.05.2014 № 238.

При формировании затрат на авиаметеорологическое обслуживание гражданской и экспериментальной авиации учитываются расходы на производство метеорологического обеспечения, связанного только с авиационными потребителями, т. е. расходы, связанные с функционированием АМЦ, АМСГ.

Все ФГБУ Росгидромета, имеющие в составе АМЦ и АМСГ, формируют расходы на метеобеспечение на единообразных условиях с применением единых статей затрат, выделение которых предусмотрено классификатором операций сектора государственного управления (КОСГУ), предусмотренным Приложением 4 к Указаниям о порядке применения бюджетной классификации Российской Федерации, утвержденным приказом Минфина России.

Для распределения расходов, сформированных в целом для авиационных потребителей, отдельно на авиационную метеорологическую информацию, предоставляемую на трассах и в аэропортах, применяются подходы и коэффициенты распределения, предусмотренные документом ИКАО Doc 9161 и ВМО-№ 904.

Общая сумма расходов на метеобеспечение каждого ФГБУ Росгидромета складывается из сумм расходов на аэродромное и трассовое обслуживание в каждом аэропорту на территории его ответственности:

$$P = \sum (P_i \text{ аэродр.} + P_i \text{ трасс.}),$$

где Р – общая сумма расходов на авиаметеорологическое обеспечение гражданской и экспериментальной авиации всех организаций Росгидромета;

P<sub>i</sub> аэродр. – расходы на аэродромное авиаметеорологическое обеспечение организации Росгидромета в i-м аэропорту;

P<sub>i</sub> трасс. – расходы на трассовое авиаметеорологическое обеспечение организации Росгидромета в i-м аэропорту;

В последующем осуществляется непосредственно расчет ставки сбора за метеообеспечение в конкретном аэропорту.

Ставка сбора за метеообеспечение в конкретном аэропорту устанавливается в зависимости от расходов на аэродромное обслуживание в аэропорту и общего количества самолетовылетов в этом аэропорту. Для расчета размера ставки общее планируемое количество самолетовылетов официально предоставляется службами аэропорта на основании планов количества вылетов каждой авиакомпании из аэропорта.

Расчет ставки сбора за метеообеспечение в аэропорту РФ на планируемый период (год) производится по формуле:

$$S_i = \frac{P_i \text{ аэродр.}}{Q_i},$$

где S<sub>i</sub> – ставка сбора за метеообеспечение 1-го самолетовылета в i-м аэропорту;

P<sub>i</sub> – расходы на аэродромное авиаметеорологическое обеспечение организации Росгидромета в i-м аэропорту;

Q<sub>i</sub> – планируемое общее годовое количество самолетовылетов в i-м аэропорту;

$$Q_i = \sum Q_n,$$

где Q<sub>n</sub> – количество самолетовылетов каждой авиакомпании, которые планируется совершить в i-м аэропорту.

Представленный расчет размера ставки метеосбора в аэропорту наглядно показывает, что в случае неоплаты за метеообеспечение вылетов даже одной авиакомпанией, количество вылетов в знаменателе уменьшается, а при неизменном показателе расходов в числителе — размер ставки должен увеличиться.

В целом по Росгидромету расходы на аэродромное метеорологическое обслуживание составляют 3,2 млрд. руб. Учитывая, что среднее количество обслуживаемых самолетовылетов в год 950 тысяч, то средняя ставка метеосбора равна 3300 руб.

Много разговоров на совещаниях в Минтрансе России было о непрозрачности расчетов ставок метеосборов. В итоге было принято решение, что Росгидрометом будет подготовлена информация о затратах на метеообеспечение.

Росгидромет выполнил решение совещания от 5 ноября 2013 года и направил в Минтранс России требуемую информацию.

В течение полугода официального ответа от Минтранса России пока не получено.

Между тем, из представленной в Минтранс России информации видно, что к основным расходам в себестоимости метеорологического обслуживания укрупненно относятся:

– затраты на заработную плату с начислениями (система оплаты работников федеральных бюджетных учреждений, подведомственных Федеральной службе по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды утверждена приказом Росгидромета от 23 сентября 2008 г. № 330) — в структуре затрат это 71%;

– материальные затраты (отдельные виды используемых расходных материалов, объем потребляемых услуг, сопряженных с выполнением основного технологического процесса (связь, транспорт, аренда помещений и оборудования, коммунальные платежи, налоги и прочие) — 21%;

– амортизация (капитальные вложения в основные объекты инфраструктуры, своевременное обновление метеорологического оборудования в аэропортах РФ) — 8%.

*Представленные параметры дают основание сделать однозначный вывод: из-за расторжения авиакомпаниями договоров на метеообеспечение происходит сокращение финансирования производства авиационной метеорологической информации. Последствия этого предсказуемые — разрушение системы метеобеспечения гражданской авиации.*

В завершение можно добавить из реальной практики: в течение последнего года, при расторжении договоров со стороны авиакомпаний, специалисты АМЦ, АМСГ в аэропортах не предоставляют метеорологическую информацию, и уже были случаи задержек рейсов в Санкт-Петербурге, Иркутске, Томске.

Кроме того, в Иркутске 06 июня 2014 года был задержан рейс в связи с проведением ВС МТУ ВТ Росавиации проверки рейса ИЕ 5653 ОАО «Авиакомпания Аврора» на наличие метеорологической информации на борту при вылете. Эта авиакомпания расторгла договоры с организациями Росгидромета со ссылкой на предоставление метеорологического обслуживания международной авиакомпанией «SITA». Проверка показала, что «SITA» не предоставляет полный пакет полетной документации. Отсутствует информация SIGMET и карты особых явлений погоды. А именно эта информация содержит в себе описание фактических и прогнозируемых опасных для авиации явлений погоды, которые могут повлиять на безопасность полета.

Фактически, складывается ситуация, когда метеообеспечением гражданской авиации на территории Российской Федерации реально занимаются зарубежные организации, не отвечающие за полноту, качество и достоверность метеорологической информации.

Сообщение **Л. П. Сидоровой**,  
ФГБУ «Авиаметтелеком Росгидромета»