



ХРОНИКА ЮБИЛЕЙНОГО ГОДА: КК, МАРАП И СРО АБ НА НОВОМ ЭТАПЕ СВОЕЙ ИСТОРИИ

СЮЖЕТ ПЯТЫЙ. ПОСЛЕСЛОВИЕ

«Хроника юбилейного года» будет не полной, если не рассказать о деятельности МАРАП и СРО АБ в первом полугодии 2012 года.

По объему и содержанию проделанной работы этот период оказался не менее, если не сказать более насыщенный, чем прошедший год. Вся она была подчинена главной цели – укреплению конструктивного диалога с властью в рамках так называемого «золотого треугольника», равноценными сторонами которого являются представительная власть (Комитет Государственной Думы по транспорту), исполнительная власть (Минтранс России и подведомственные ему Росавиация и Ространснадзор), авиационная общественность и авиационный бизнес. Диалога, без которого, по определению, невозможны решение ключевых проблем отрасли, ее модернизация и выход на новые рубежи развития.

Решалась эта задача различными путями – как традиционными, так и новыми, появившимися совсем недавно, чуть более полугода тому назад.

Действуя в традиционном направлении, руководство, члены Советов и представители экспертного общества обеих организаций принимали активное участие в обсуждении наиболее актуальных проблем гражданской авиации на самых разных уровнях; участвовали в заседаниях коллегий и Общественных советов Росавиации, Ространснадзора и Минтранса России, выступали в прениях по обсуждавшимся на них вопросам; подготовили и представили предложения в проект плана НИОКР Минтранса на 2012 год и т.д.

Вот только некоторые, наиболее значимые события рассматриваемого периода.

Участие представителей МАРАП и СРО АБ во встрече Министра транспорта РФ с новым составом комитета Госдумы по транспорту и членами президиума СТР (23 января 2012 года). В ходе встречи были обсуждены вопросы развития конструктивного сотрудничества между Комитетом, Минтрансом и СТР, а также наиболее важные проблемы, на которые необходимо обратить особое внимание в процессе законодательной деятельности.

В рамках дискуссии состоялось выступление генерального директора МАРАП, который акцентировал внимание участников на необходимости корректировки транспортной стратегии России и комплексного, системного решения общетранспортных проблем. Было подчеркнуто, что корректировке стратегии должна предшествовать солидная научно-исследовательская работа, которая должна финансироваться Минтрансом. Кроме того, было высказано пожелание наладить между министерством и представителями общественности и бизнеса более четкое взаимодействие и взаимное информирование при проведении общественной экспертизы проектов нормативных правовых документов Минтранса, Минэкономразвития и других федеральных органов.

Участие руководства МАРАП и СРО АБ в Коллегии Росавиации (12 марта 2012 года), посвященной итогам работы гражданской авиации в 2011 году и основным задачам на 2012 год. В ходе дискуссии, развернувшейся вокруг основного доклада, было затронуто много нерешенных проблем и высказано полезных предложений о путях их решения, в том числе, и по вопросу взаимодействия между авиационной общественностью, бизнесом и властью. С сообщением о некоторых итогах и перспективах этого взаимодействия выступил генеральный директор МАРАП. Он отметил, что для его активизации появились новые возможности, обусловленные вступлением ассоциации в СТР и вхождением представителей МАРАП и СРО АБ в состав Экспертного совета при Комитете Государственной Думы по транспорту. Однако, подчеркнул выступающий, новые возможности и намерения еще надо превратить в реальные дела. «Поэтому для начала надо не на словах, а на деле распределить роли власти, общественности и бизнеса в законотворческом процессе. И только регламентом здесь не обойтись. Сегодня авиационный бизнес вынужден играть по тем правилам, которые без его практического участия создаются в тиши министерских кабинетов. Нам оставляют только «поле для самовыражения» в общественной экспертизе! Причем, судя по качеству многих выходящих документов, не факт, что «плоды» нашего самовыражения принимаются во внимание...». Ситуация усугубляется и тем, что «...никаких научных исследований состояния нормативной правовой базы силами профессиональных авиационных юристов <...> в последние годы не проводилось. В прошлогоднем плане НИР Минтранса нет ни одной научной разработки в области нормотворчества. Какой-либо взаимосвязи между планом законопроектной работы и планом НИР не просматривается». Развивая тему сотрудничества, следует констатировать: нужно «...реформирование всей системы отношений



между властью, обществом и бизнесом в целом, необходимость которого продекларирована на самом высоком уровне», в частности, активизация действий авиационной власти по включению бизнеса в процесс принятия решений. В этой связи, основываясь на опыте коллег из АСМАП, было предложено использовать потенциал саморегулируемых организаций гражданской авиации в работе, связанной с допуском перевозчиков к выполнению международных воздушных перевозок пассажиров и (или) грузов. Справедливости ради, следует заметить, что Министр транспорта РФ с пониманием встретил это предложение и дал соответствующее поручение непосредственно на заседании Коллегии Росавиации. Остается только сожалеть, что это поручение не было подкреплено последующими действиями.

В рамках нового направления деятельности МАРАП и СРО АБ активно сотрудничали с Союзом транспортников России. Предвосхищая вопрос о том, насколько необходим этот альянс, следует подчеркнуть, что СТР – это консолидированный союз транспортных ассоциаций, это структура, подобную которой так и не удалось, кроме как по-МАРАПовски, создать в авиации. В ГА, к сожалению, нет консолидированных ассоциаций, и каждая ассоциация живет и действует сама по себе. Совместная с СТР работа позволила более широко, как бы «с высоты птичьего полета», взглянуть на тенденции развития транспортной отрасли, увидеть их в комплексе, глубже разобраться как в общих, ключевых для всех сфер транспорта проблемах, так и в отраслевой специфике, и, таким образом, соотносить общее и частное.

Кроме того, именно благодаря установлению тесного сотрудничества с Союзом транспортников руководство и члены МАРАП в 2011 году дважды встречались с премьер-министром России. СТР авансировал ассоциации членство, потому что это были встречи премьера с членами президиума СТР, и МАРАП явочным порядком стала членом президиума (юридически такое решение принято на съезде СТР 5 июля 2012 года). А избрание представителей Союза транспортников депутатами Государственной Думы, а затем в руководство Комитета Госдумы по транспорту открыло Ассоциации и СРО АБ дорогу в Экспертный совет при Комитете. Другими словами, впервые появилась возможность принимать непосредственное участие в разработке и экспертизе законопроектов, затрагивающих интересы гражданской авиации, к чему представители авиационного сообщества шли долгие 20 лет.

Работа в этом новом для МАРАП и СРО АБ направлении отличалась высокой интенсивностью и напряженностью, потребовала мобилизации всех имеющихся ресурсов. За прошедшие полгода в этом направлении сделаны первые шаги:

Сформированы экспертная группа СТР по вопросам развития гражданской авиации и секция воздушного транспорта Экспертного совета при Комитете Госдумы по транспорту, организована их работа. Проведено несколько заседаний секции, на которых определены основные направления экспертной работы в области воздушного законодательства на 2012 год, обсуждены предложения членов секции о ключевых направлениях его совершенствования, проведена экспертиза некоторых законопроектов, находящихся на рассмотрении в Комитете по транспорту.

Представители обеих СРО участвовали в парламентских слушаниях Госдумы на тему «Законодательное обеспечение саморегулирования в России: опыт и перспективы развития» (17 мая 2012 года) и «круглом столе» Совета Федерации по вопросу «Региональные авиaperезовки и авиатранспортная инфраструктура Российской Федерации» (26 июня 2012 года). На обоих названных мероприятиях состоялись выступления представителей МАРАП и СРО АБ. Так, на «круглом столе» Совета Федерации в прениях по теме заседания выступил генеральный директор МАРАП, который остановился на проблемах потери Россией лидерства в гражданском самолетостроении, низкого уровня безопасности полетов, архаичности отечественного воздушного законодательства, выпадающих доходов авиабизнеса в связи с вступлением страны в ВТО и др.

Подготовлены предложения в итоговые документы (рекомендации) названных мероприятий, а также в проект документа межфракционной Рабочей группы Государственной Думы по законодательному обеспечению присоединения России к Всемирной торговой организации «Меры по адаптации экономики Российской Федерации к условиям членства в ВТО».

Представители обеих СРО участвовали в съезде СТР (5 июля 2012 года), на котором, в частности, рассматривались проблема вступления России в ВТО и возможные последствия этого шага для предприятий транспортного комплекса страны, а также в разработке предложений по данному вопросу в итоговый документ съезда.

В завершение обзора деятельности МАРАП и СРО АБ в первой половине 2012 года хочется сказать, что мы находимся пока только в самом начале этого интересного, и, вместе с тем, сложного, весьма ответственного пути, и сколько-нибудь заметные и ощутимые для директорского корпуса гражданской авиации результаты этой деятельности еще впереди...