



АВИАПРЕДПРИЯТИЕ И ВЛАСТЬ: ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ В УСЛОВИЯХ АДМИНИСТРАТИВНОЙ РЕФОРМЫ

Взаимодействие руководителей авиапредприятий с представителями высших эшелонов авиационной, а затем и государственной власти, началось буквально с первых заседаний Клуба командиров. Здесь всегда шёл поиск решений злободневных для гражданской авиации вопросов, суть которых

сводилась к следующему: что происходит и что делать, чтобы выжить и развиваться в новых условиях? Диалогу с высшими органами власти не смогли помешать ни развал Советского Союза, ни даже упразднение Министерства гражданской авиации. Очевидная полезность диалога – в лучшем осмыслении сторонами происходящих в ГА процессов. Гипотетическая полезность – учёт мнения директоров при гармонизации интересов власти и бизнеса. В любом случае, эта тематика была и остаётся актуальной. Даже не углубляясь в 1990-е годы, вспомним о предмете нашего диалога с властью:

- *КК-26 «Проблемы управления государственной собственностью и обеспечения безопасности полётов», Июль 2000, Владивосток;*
- *КК-27 «Организация взаимодействия авиапредприятий с органами государственного управления», Февраль, 2001, Москва;*
- *КК-31 «Авиапредприятия и власть: взаимодействие в условиях административной реформы», Август, 2004, Нижневартовск.*

Совсем скоро, на КК-32 в Екатеринбурге – продолжение темы: «Административная реформа: первые итоги и перспективы», а пока Вашему вниманию представляются материалы Нижневартовского заседания.

ПРОЛОГ

АВГУСТ 04-го: С МОМЕНТА ОБЪЯВЛЕНИЯ АДМИНИСТРАТИВНОЙ РЕФОРМЫ ПРОШЛО НЕСКОЛЬКО МЕСЯЦЕВ. ВОПРОСОВ ВСЁ БОЛЬШЕ... ОТВЕТОВ – НИКАКИХ! ЗАДАВАТЬ ВОПРОСЫ НЕКОМУ, ТАК КАК НИКТО НЕ УПОЛНОМОЧЕН ОТВЕЧАТЬ. НАКАНУНЕ КК-31 УТВЕРЖДЕНЫ ПОЛОЖЕНИЯ О МИНТРАНСЕ, ФНС, ФАВТ. ОРГКОМИТЕТ ЗНАКОМИТСЯ С НИМИ НА ПРАВИТЕЛЬСТВЕННОМ САЙТЕ. НЕРАДЬКО А.В. ПРИВОЗИТ В НИЖНЕВАРТОВСК ОФИЦИАЛЬНЫЕ ДОКУМЕНТЫ. В НОЧЬ ПЕРЕД ЗАСЕДАНИЕМ ОРГКОМИТЕТ ПРОВОДИТ ЭКСПРЕСС-АНАЛИЗ ПОЛОЖЕНИЙ И ГОТОВИТ:

Ориентировочные вопросы для дискуссии на «Круглом столе»

1. Какой из федеральных органов исполнительной власти является специальным уполномоченным органом в области деятельности ГА?
2. Какой – выполняет функции упраздненной комиссии по делам ИКАО?
3. Распределение функций по обязательной сертификации, лицензированию и аттестации авиационного персонала?
4. Организация управления госимуществом:
 - 4.1. Взаимодействие с Федеральным агентством по управлению имуществом.
 - 4.2. Управление госпакетом.
 - 4.3. Целесообразность существования АГА (администрации гражданских аэропортов) после создания ФАВТ.
5. Сохранение подведомственных ГА учебных заведений.
6. Перспективы реорганизации территориальных управлений Минтранса.
7. Дублирование функций (на примере мобилизационной подготовки).



ФИЛИПЕНКО АЛЕКСАНДР ВАСИЛЬЕВИЧ губернатор Ханты-Мансийского автономного округа – Югры

– Уже становится хорошей традицией, когда люди, работающие в авиации, болеющие за авиацию, собираются на Югорской земле. Мне думается, что это имеет объективную причину, поскольку особенно на севере без авиации – никуда! Это правда.

Во многих северных территориях, к сожалению, авиация сегодня находится, так скажем, не в самом лучшем состоянии, но мы активно пользуемся авиацией и продолжаем летать. Ханты-Мансийский автономный округ – один из лидеров экономического и социального развития Российской Федерации. По территории – это приблизительно Франция или, возьмём поближе и попонятнее, – Украина. Поэтому в активном освоении такой большой территории, конечно, столь существенна роль транспорта как такового и в том числе, безусловно, роль воздушного транспорта.



Заявленная для сегодняшнего разговора тема – «Взаимодействие власти и авиации» – мне нравится. Она крайне актуальна. Если бы у нас такого взаимодействия не было, то, прежде всего, и людям было бы значительно труднее, и экономике региона, безусловно. С другой стороны, и авиация как таковая, давно «почила бы в бозе». Это тоже совершенно очевидно.

Мы отлично понимаем, что в наших условиях, как в экономическом, так и социальном плане практически не обойтись без активно и эффективно действующей авиации. Потому мы принимаем самое активное участие в создании условий для нормального функционирования всех авиационных предприятий округа (за редчайшим исключением), используем для этого все свои возможности. На мой взгляд, в целом наше сотрудничество развивается успешно, и мы достигаем необходимого результата. Сошлюсь на пример Нижневартовского авиапредприятия. Это – одно из лучших предприятий. Мы помогаем авиапредприятию обеспечивать выполнение функций перевозчика, а авиапредприятие помогает нам – власти – как организаторам жизни на этой территории.

Я хотел бы, заканчивая своё выступление, пожелать вам успешной работы. Убеждён, что позитивный результат будет. Потому что каждая встреча добавляет личные знакомства, происходит обмен опытом, вырабатываются новые решения и предложения по решению проблем, которых остаётся достаточно много. Я уверен в том, что в результате этой работы мы все вместе продвинемся чуть-чуть вперёд. Успехов! Спасибо за внимание.

ДМИТРИЕВ ЮРИЙ ЯКОВЛЕВИЧ
генеральный директор ОАО «Международный аэропорт
Волгоград», президент МАРАП



– Начиная с 9-го марта сего года, дня объявления административной реформы, руководители авиапредприятий вместе со своими коллективами обеспечили устойчивое функционирование воздушного транспорта России. **Всем присутствующим очевидно, что тема Клуба выбрана правильно.** Вчера, 4 августа, Постановлением Правительства России утверждены Положения о Министерстве транспорта РФ, Федеральной службе по надзору в сфере транспорта, Федеральном агентстве воздушного транспорта. **Премьер-министр России «учёл» сроки нашего заседания и успел перед уходом в отпуск подписать долгожданные положения.** Эти документы у вас на руках. Произведённый за прошедшую ночь экспресс-анализ данных документов мы предлагаем для публичного обсуждения, уважаемые коллеги. Сравнительная таблица функций, задач агентства и службы у вас тоже есть. **Мы призываем к конструктивному обсуждению состояния дел с проведением административной реформы и её возможных последствий.** Просим руководителей федеральных органов авиационной власти в своих выступлениях придерживаться подготовленных оргкомитетом вопросов по теме заседания Клуба.

Надеемся, что великолепные условия, которые создал многоуважаемый Владимир Григорьевич Пысенко, позволят провести конструктивное обсуждение главных проблем.

НЕРАДЬКО АЛЕКСАНДР ВАСИЛЬЕВИЧ
руководитель Федеральной службы по надзору в сфере транспорта



– Тема сегодняшнего совещания, безусловно, очень важная. Она беспокоит всех. Каким образом будет осуществляться взаимодействие власти? Кто сейчас власть в области гражданской авиации? Как будет дальше происходить развитие?

Прежде всего, хотел сказать о фоне, на котором сегодня проводится заседание Клуба командиров. С точки зрения Федеральной службы по надзору в сфере транспорта, фон достаточно благоприятный (с точки зрения увеличения объёмов перевозок, с точки зрения оживления авиационной деятельности в стране). С другой точки зрения, фон все же достаточно тревожный. Общая ситуация с обновлением парка авиационной техники, воздушных судов, прежде всего, свидетельствует о том, что мы начинаем испытывать дефицит самолетов, причём, новых самолетов. И очень важно будет в будущие годы решить эту проблему.

Возвращаясь к теме сегодняшнего заседания, хотелось бы напомнить слова из Обращения Президента России В. В. Путина к Федеральному собранию. В нём отмечается, что в России наступает период, когда власть обретает моральное право требовать соблюдения установленных государственных норм. В области транспорта **Федеральная служба по надзору в сфере транспорта как раз и будет тем органом, который будет требовать соблюдения установленных государственных норм в области законодательства, в области нормативно-правовых актов, общеобязательных для юридических и физических лиц.** Контроль и надзор для гражданской авиации не был никогда чем-то пугающим. Контроль и надзор – это не есть нечто неизвестное, он всегда присутствовал в нашей жизни. Международная организация гражданской авиации совсем недавно приняла универсальную программу по контролю за безопасностью полётов. Все мы были участниками той проверки,



которая уже дважды была проведена в РФ по соблюдению требований, изложенных в Приложениях 1, 6, 8 Чикагской конвенции международной ГА.

Сейчас принято решение о создании специализированного федерального органа исполнительной власти по контролю и надзору в сфере транспорта. Фактически произошло разграничение полномочий. Министерство транспорта является органом в области государственной политики и нормативно-правового регулирования. Федеральная служба является уполномоченным органом по контролю и надзору за соблюдением законодательства и нормативно-правовых актов, в том числе международных договоров РФ, в гражданской авиации и на других видах транспорта. **Агентство является органом по осуществлению государственных услуг и управлению имуществом.** Исходя из этого, и формировалось Положение, определялись полномочия, права и ответственность Федеральной службы по надзору в сфере транспорта. Кроме того, в Положении, на мой взгляд, четко расписано, какие виды лицензий и какие виды сертификатов выдает служба. Этот раздел Положения вызвал достаточно оживленную дискуссию, которая проходила с участием авиационной общественности. В этой области мы руководствовались, прежде всего, документами Международной организации ГА. В частности, положениями о том, что хорошо зарекомендовавшим себя методом контроля за деятельностью эксплуатантов является выдача сертификатов. **Сертификацию деятельности юридических лиц осуществляет Федеральная служба по надзору в сфере транспорта. Сертификация объектов (это больше относится к ведению Закона «О техническом регулировании») передана в ведение Федерального агентства воздушного транспорта.**

То же самое касается ведения соответствующих реестров. Здесь у нас очень четкое разделение всех полномочий и ответственности с Федеральным агентством воздушного транспорта. И то же самое касается деятельности в области лицензирования. **Федеральная служба осуществляет в области ГА лицензирование всех видов перевозок багажа и грузов, Федеральное агентство воздушного транспорта – лицензирование доступа на маршруты.**

Самый главный – тот вопрос, который сейчас задают: кто же является теперь специально уполномоченным органом в области ГА? На него можно ответить так: **сейчас функции специально уполномоченного органа в области ГА распределены между Министерством транспорта, Федеральным агентством воздушного транспорта и Федеральной службой по надзору в сфере транспорта в пределах их компетенции. Это – основополагающий принцип административной реформы в области ГА.**

Что касается контроля и надзора в области ГА. Как и прежде, главное – ориентация на соблюдение требований в области обеспечения безопасности (безопасности полётов, безопасности полётов в части поддержания лётной годности, в части обеспечения авиационной безопасности). Никаких специальных требований, никаких специальных установок на то, чтобы пресекать инициативы в области развития авиационного бизнеса, не может быть. Ни в коем случае не ставится задача ущемления прав авиационного бизнеса. **Наша задача, задача контрольно-надзорного органа – способствовать развитию авиационного бизнеса.** Представителям бизнеса необходимо только помнить о том, что при осуществлении авиационной деятельности они должны руководствоваться законодательством, федеральными авиационными правилами и другими нормативными документами и, прежде всего, в области обеспечения безопасности. А также о том, что Федеральная служба будет заниматься не только вопросами безопасности, но и в целом контролем соблюдения законодательства в области транспорта.

Главный принцип деятельности контрольно-надзорных органов, в частности Федеральной службы по надзору в сфере транспорта, можно выразить словами, сказанными Президентом Российской Федерации: «У каждого, кто находится на службе у государства, есть своя личная ответственность перед ним, перед этим государством, и перед всем российским обществом». Так вот, у каждого инспектора службы будет своя личная ответственность, прежде всего, перед авиационной общественностью.

СУЛЕЙМАНОВ РОБЕРТ РАФАИЛОВИЧ вице-президент, генеральный директор МАРАП



– Александр Васильевич, будьте добры, краткие комментарии по тем вопросам, которые подготовлены оргкомитетом. На первый вопрос ответ уже получен: Министерство, Служба, Агентство – каждый в сфере своей деятельности, мы правильно Вас поняли, является уполномоченным органом?

НЕРАДЬКО А. В.

– Да, это зафиксировано в Положениях.

СУЛЕЙМАНОВ Р. Р.

– Вопрос второй: кто выполняет функции упразднённой комиссии по делам ИКАО?

НЕРАДЬКО А. В.

– Что касается второго вопроса, то сейчас **функции упразднённой комиссии по делам ИКАО не выполняет никто.** Вы знаете, что эта комиссия была сформирована из представителей различных



Министерств и ведомств. И Министерство транспорта уже внесло предложение о создании межведомственной комиссии по делам ИКАО. Функции секретариата комиссии сейчас выполняют соответствующие подразделения Министерства транспорта.

Что касается распределения функций обязательной сертификации, лицензирования и аттестации авиационного персонала, то я кратко изложил основные позиции Положения о Федеральной службе по надзору в сфере транспорта. Всё, что касается каждого вида лицензирования, специально прописано, чтобы не было различного толкования.

Что касается управления госимуществом, госпакетом, – это теперь прерогатива Агентства.

РУППЕЛЬ КАРЛ КАРЛОВИЧ
директор Департамента государственной политики в области
гражданской авиации, геодезии и картографии Минтранса России



– На сегодняшнем заседании Клуба командиров авиапроизводства присутствуют представители различных уровней власти. Это говорит о том внимании, которое уделяется авиации. Здесь уже отмечали успешную работу Нижневартковского авиапредприятия и его руководителя – Пысенка Владимира Григорьевича. Мы видим, что он – настоящий хозяин. И мы понимаем, что здесь, действительно, есть тесный контакт с губернатором, с мэром города, с районной властью. И здесь, действительно, есть хорошие результаты работы. Я надеюсь, что и в целом со всем авиационным сообществом у нас будет такой контакт.

По существу поставленных вопросов темы заседания.

За Министерством транспорта сегодня сохранилась, в общем-то, довольно-таки «скромная» функция – выработка политики и установление правил игры. Всего лишь! Координация и контроль деятельности подведомственных Служб и Агентств, точнее, установление этим Службам и Агентствам показателей и контроль их исполнения.

Что касается вопроса, кто является генеральным органом исполнительной власти в области ГА, то ответ на него можно получить, ознакомившись с Положениями. В Положениях об Агентстве, Службе и Министерстве эти функции прописаны. Но заметьте, что Агентство и Служба выполняют функции специально уполномоченного органа в части, их касающейся. **Функции авиационной власти выполняет Министерство транспорта. Все международные дела, все международные соглашения ведет Министерство.** Министерство, если перейти на простой рабочий язык, выработывает политику, устанавливает правила игры, Служба контролирует выполнение этих правил, Агентство организует работу. Вот этот триумвират. И он должен работать так же дружно, так же сплочённо, как мы и наблюдаем работу Нижневартковского авиапредприятия со всеми уровнями власти.

По поводу АГА – администрации гражданских аэропортов (аэродромов). Это предприятие было создано распоряжением Правительства Российской Федерации, и на его баланс необходимо было поставить всю неприватизированную часть имущества – взлётно-посадочные полосы, рулёжные дорожки и светосигнальное оборудование. В связи с созданием Федерального агентства воздушного транспорта решение этого вопроса застопорилось. Возникает вопрос, есть ли необходимость иметь две таких как бы «детские» организации? На мой взгляд, на сегодняшнем этапе эта необходимость имеется. Мы все прекрасно понимаем, и это было озвучено уже высокими должностными лицами, что **мы сегодня находимся на первом этапе административной реформы.** Агентство сегодня, хотя и является государственным органом, всё равно пока ещё не может держать на своем балансе это имущество. Как пойдёт развитие в дальнейшем – покажет время. Если всё будет идти нормально и Агентство справится с функциями собственника госимущества, то содержать лишние организации не будет необходимости.

Буквально несколько слов о действиях по сохранению подведомственных ГА учебных заведений. Здесь тоже идёт борьба. Её суть в том, что Министерство образования стремится сделать учебные заведения ГА подведомственными себе. Мы настаиваем на том, что авиационная отрасль имеет свою специфику, и на этом основании пытаемся сохранить их в подведомственности Министерства транспорта, точнее, Федерального агентства воздушного транспорта.

СУЛЕЙМАНОВ Р. Р.

– Карл Карлович, если вернуться к АГА – администрации гражданских аэропортов, то есть вот такой вопрос. Ведь не секрет, и пример Нижневартковского предприятия и многих других региональных предприятий говорит о том, что без поддержки бюджета местных властей практически решить проблему из центра невозможно. Вообще, **сама постановка задачи создания администрации гражданских аэропортов подразумевает централизацию финансовых потоков.** И, соответственно, она выключает регионы. Во всяком случае, мотивация регионов резко снижается. Ведь так, господин губернатор? Если все деньги будут уходить в центр, то неизвестно, вернутся ли они? Мы же знаем, что не вернутся. И потому...



ДМИТРИЕВ Ю. Я.

– Их забирают не для того, чтобы отдавать. Вот в чем дело-то!

СУЛЕЙМАНОВ Р. Р.

– ... И идея эта, в общем-то, сама по себе не нова. Большинство из нас работали в системе Министерства гражданской авиации и знает это. Сегодня, к примеру, модель Госкорпорации по ОрВД – это, фактически, модель Министерства гражданской авиации. Зачем сегодня дублировать функцию управления госсобственностью и в Агентстве, и в АГА?! Это же совершенно очевидное дублирование! Так, может быть, не надо сейчас это одеяло натягивать и вовремя остановиться?

РУППЕЛЬ К. К.

– Я, честно говоря, с удовольствием бы им его отдал. Но давайте не будем забывать, что есть территории, которые не имеют больших возможностей, которые находятся не на второй позиции в России, а на 89-ой позиции. Ведь почему-то все деньги крутятся в Москве, а Магадан-то, к примеру, тоже должен существовать! Полосу мы должны тоже там восстанавливать! Поэтому должна быть взаимная солидарность, взаимная выручка. Если зарабатывает компания, взлетает в Москве и садится в Магадане, почему же деньги должны оседать только в Москве? Понимаете? На мой взгляд, **аэропортов, которые действительно имеют важное федеральное значение, должно быть максимум 40. Всё остальное надо передать в собственность субъектам федерации.** Это то, над чем мы сегодня, собственно, и работаем. За счёт чего мы будем восстанавливать это имущество? Вопрос. Поэтому и создаётся вот это предприятие для того, чтобы сегодня уже не то, что развивать, воссоздать имущество. И министр сегодня сказал: если акционерные общества, у которых есть имущество, не подлежащее приватизации, не поставят его на баланс АГА, то они не будут финансироваться из федерального бюджета.

Это мы сегодня наблюдаем по Домодедово. Хотя в бюджете заложено 300 миллионов, но ни копейки они не получили, потому что идёт спорный процесс. Три миллиона платят за аренду (правда, они – немногие из тех, кто платит арендную плату), три миллиона платят в год, а три с половиной миллиарда просят на восстановление полосы! Как вы считаете, это разумно, нет? Должен быть всё-таки, наверное, разумный баланс. На мой взгляд, если уже переходить на аренду, то тогда надо посчитать стоимость полосы, срок её службы, поделить, определить некий процент сверх. Пожалуйста, вот этот вот процент и будет арендной платой. Вот тогда можно обращаться к бюджету. Вот тогда мы имеем моральное право просить из бюджета средства, чтобы восстанавливать это имущество.

Иного пути нет. Понимаете, не бывает так: давайте, мы будем зарабатывать на имуществе государства, государству за это ничего не платить, но государство будем просить, чтобы оно нам восстановило опять это имущество. Это ненормальная ситуация!

ФИЛИПЕНКО А. В.



Мне думается, что истина – где-то посередине. Совершенно правильно ставится задача поддержания тех авиапредприятий, которые сегодня нужны государству, но не могут себя содержать в силу объективных причин. Но и нельзя это делать за счёт других. Ведь сегодня мы живем в рыночных условиях.

ОВЧАРЕНКО СТАНИСЛАВ НИКОЛАЕВИЧ начальник Управления производственной деятельности Федерального агентства воздушного транспорта

– За последний год я побывал в Салехарде, в Ханты-Мансийске, в Тюмени, вот сейчас – здесь, в Нижневартовске. И могу отметить только хорошее, только положительное. Это – **образец того, как нужно строить эффективные взаимоотношения между предприятием и местной властью.** Будем стремиться к тому, чтобы и с центром были такие же отношения.

Федеральное агентство воздушного транспорта является федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по оказанию государственных услуг, управлению государственным имуществом в сфере воздушного транспорта (гражданской авиации). Одной из основных функций Федерального агентства является реализация государственной политики в области развития гражданской авиации. Но, должен признать, что хотя мы, наконец-то, получили Положение – документ, определяющий наши полномочия, права и ответственность, тем не менее, период становления будет ещё какое-то время продолжаться. В этом отношении абсолютно правы выступавшие передо мной коллеги – руководители.

ПАДЕРОВ АНАТОЛИЙ НИКОЛАЕВИЧ генеральный директор ОАО «Уральский завод ГА» (ПРАД)



– Но это практически невозможно без регламентов. Здесь тоже должны быть определённые регламенты, которыми будут регулироваться взаимоотношения между предприятиями авиационной промыш-



ленности и предприятиями Министерства транспорта. Таких регламентов сегодня нет. А без этих документов будет достаточно сложно работать и вообще обеспечивать нормальное функционирование ГА, равно как и обеспечивать безопасность полётов. Хотелось бы услышать ответы на эти вопросы.

ДМИТРИЕВ Ю. Я.

– Уважаемые командиры! Проблема на руке. Я прошу вас не ретушировать, не лакировать. Продолжаем серьёзное, деловое обсуждение поставленных вопросов. **Мы с вами – руководители предприятий вместе со своими коллективами – на передовой, мы работаем с пассажирами.** Поэтому нам дальше нужно определяться с перспективами этих реформ.

ИВАНОВ ВАДИМ НИКОЛАЕВИЧ
генеральный директор ФГУП «ГПИИНИИ ГА «Аэропроект»,
президент Ассоциации «Аэропорт» ГА



– Наша дискуссия называется «Авиапредприятие и власть». Вступая в дискуссию, я думаю, надо начинать, наверное, с формулировки: «А что такое власть?». Вроде бы все мы знаем, что это такое. Но я обратился к классике, посмотрел словарь Ожегова. Там есть несколько формулировок.

«Власть – право и возможность распоряжаться кем, чем-нибудь, подчинять своей воле» – это одна формулировка. И вторая: «лица, облеченные правительственными полномочиями». С разными, естественно, функциями.

Так вот, успех дальнейшего развития ГА зависит от чёткого взаимодействия, взаимопонимания этих двух властей при принятии решений, при контроле исполнения, при реализации этих решений.

А что нужно для этого взаимодействия, и какова должна быть власть, потому что это не просто слово или формулировка? Ведь это – люди, которые реализуют эту власть. Мне кажется, что должно быть несколько параметров. Эти параметры подходят и к той, и к другой власти, только разница в приоритетах. Сейчас скажу, в каких и почему? Ум – раз. Второе – умение и желание отвечать за принятые решения. Третье – широкий кругозор. Четвертое – уметь слушать, прислушиваться и соглашаться. Пятое – профессионализм. Заметьте, я профессионализм высшей власти поставил на пятое место. Если говорить о власти в авиапредприятиях, то я бы профессионализм поставил на третье место после ума и умения отвечать за принятые решения. Почему? Потому что чем выше власть в такой многогранной сфере, как гражданская авиация, тем сложнее быть профессионалом во всех делах. А вот власть в авиапредприятиях должна быть высокопрофессиональной. Профессионалы – генеральный директор, руководители – должны в тонкостях знать все технологические процессы, уметь работать с людьми и готовить решения для высшей власти, чтобы совместно доказательно принимать их окончательно на уровне верхнего эшелона.

Проблем у нас много, и мы немного потеряли время. Мне представляется, что **взаимодействие, в первую очередь, сейчас должно быть направлено на развитие правового поля.** Первая совместная важнейшая задача, первое направление, где мы должны работать совместно с властью, – **Закон «Об аэропортах».** Три года, по-моему, прошло, если не больше, как подготовлен проект, он уже в чём-то устарел, надо его быстро перелопачивать и выходить на инстанции Думы. Потому что без этого закона очень сложно работать руководителям аэропортов, да и вообще властям всех уровней. А ведь там, в первой и второй редакциях, были чётко прописаны положения, которые устраивали всех, ведь прошли их массовые обсуждения.

Второй очень серьёзный вопрос, его уже затронули сегодня, – это **Закон «О техническом регулировании».** Друзья мои, до 2007-го года остаётся практически два с половиной года. Во-первых, надо определиться в отношении технических регламентов. Я знаю по неофициальным каналам, что есть какая-то комиссия, то ли при Президенте, то ли при Правительстве, которая над этим уже работает. А в соответствии с этим законом, вот Карл Карлович нам напомнил, любое физическое лицо может подать заявку и разрабатывать регламенты. Но это на самотёк пускать нельзя! Это очень серьёзное дело! Это касается заводов, аэродромов и всех других сфер нашей деятельности. Поэтому, я считаю, должно быть протоколно прописано, что составление регламентов – дело профессионалов! И в этом направлении нужно работать уже с завтрашнего дня.

Следующий вопрос – аэропорты местных воздушных линий. Мы на Правлении ассоциации два года назад поднимали эту проблему. Ведь проблема осталась, ничего не изменилось за два года.

По моему мнению, во-первых, местные воздушные линии нужно отдать регионам. Многие администрации хотят их взять себе (я разговаривал с рядом губернаторов, или с их заместителями). Федеральной власти не под силу: просто денег нет и физически невозможно ими заниматься. А на местах без них жить нельзя, вот и надо их отдать на места. Ведь правильно? Других-то видов транспорта нет. А там можно продумать разумную идеологию. Я, может быть, скажу крамольную вещь, но я, например, считаю, что **их можно было бы продать и в частные руки с определёнными**



ограничениями со стороны государства. А что в этом плохого? Куда они денутся? С нашей территории не улетят. Но установить определённые требования к тому, кто купит их, и серьёзно, очень серьёзно, контролировать выполнение этих требований.

О механизмах взаимодействия. Ведь нас, авиапредприятий, агентств, заводов – тысячи. И каждое предприятие по отдельности не может выходить на высший уровень. И у высшей власти нет времени с каждым заниматься. *Помните у Маяковского такую фразу: «Голос единицы тише писка. Кто его услышит? ...»?!* Вот именно поэтому по инициативе снизу были организованы эти ассоциации. Ведь жизнь заставила объединиться. И эти **ассоциации объединяют наши интересы, каждая по своему направлению. Через эти ассоциации, я считаю, и должно происходить общение с высшей властью.** Коротко, конкретно, выжимки, подготовленные решения ради интересов аэропортов, например.

Теперь в отношении АГА. Ведь задумка-то была, дорогие друзья, совсем другая. В Москве четыре аэропорта гражданской авиации. И по образу аэропорт де Пари, управлений аэропортов вашигтонских, лондонских была попытка сделать подобное. Потом как-то – раз и решили: давайте по всей стране организуем. Мне кажется это абсолютно неверным, тем более, при теперешней структуре, когда есть Агентство. Нам говорят: то – подождите, то – святое дело Агентства этим заниматься, распределять. Я глубоко убеждён, что этого нельзя делать! И все аэропорты «встанут на уши»: они заработали с трудом прибыль, а кто-то – дядя – возьмёт эту прибыль отнимет и скажет: «Давай отдадим в Магадан». Это недопустимо! У нас же вроде как демократия, рынок. Вот поэтому и нельзя! Моя позиция, и она у меня не спонтанная, а давно продуманная: я считаю, что в принципе, может быть, и нужно общее управление московскими аэропортами. Московскими аэропортами! И то я сейчас уже сомневаюсь. В принципе, с появлением Агентства – это вопрос. Ну, пусть поработают люди... Но моё глубокое убеждение, эта структура – непонятно какая. И пока два года её существования – два года, если не больше! – показали, что это что-то такое непрочное.

Думаю, работа-то только начинается. Появились Положения, которых мы ждали полгода, может быть, больше. По ним есть, конечно, какие-то вопросы. Но нам сейчас надо засучивать рукава. Меня что радует? Что высшая власть гражданской авиации представлена людьми, которых мы знаем и с которыми мы много лет работаем. Поэтому мне представляется, что сейчас, после выхода всех этих Положений просто нужно садиться вместе за один стол, упорядочивать все действия. Никто тому не мешает. И единство, и понимание есть уже, и оно отточится, будет более конкретным. И я думаю, что это только будет на пользу делу, на пользу нашей гражданской авиации.

НЕРАДЬКО А. В.

– Уже двое выступающих говорили о Законе «О техническом регулировании». И хотя однажды некий специалист, не из ГА, уже обвинял меня в том, что я не следую курсу законодательства, я тем не менее считаю, что мы следуем курсу международного законодательства в области гражданской авиации. Авиация, как известно, трансгранична. И мы не можем жить изолированно от всего мирового авиационного сообщества. Вот именно это разделение требований к национальной и международной гражданской авиации и обернулось для нас проблемой шумов, другими проблемами.

Второе – то, что относится к критическому элементу в развитии ГА, – это нормативно-правовое регулирование. В документах ИКАО записано, что руководитель ведомства гражданской авиации (а у нас это министр) должен обладать полномочиями принимать, изменять, вносить дополнения в нормативные документы, регламентирующие деятельность гражданской авиации. Это нисколько не противоречит Закону «О техническом регулировании», в котором содержится статья 4, которая ссылается на приоритет международного законодательства. Нередко звучат предложения закрыть глаза на эту статью и следовать дорогой технических регламентов.

Я не представляю, как будет работать гражданская авиация, если изменения в технический регламент обслуживания воздушного судна нам понадобится вносить на уровне либо закона, либо, на худой край, – Постановления Правительства Российской Федерации. Я не представляю, сколько времени и усилий потребует для этого. Вы знаете, сколько вносится изменений в регламенты технического обслуживания, сколько принимается бюллетеней, особенно по новым воздушным судам. И всё это придется принимать вот таким длинным путем.

Вы знаете, что **когда Госслужба гражданской авиации существовала в составе Министерства транспорта,** мы добились в Правительстве понимания: авиация живёт своими оперативными действиями, быстрыми действиями во имя обеспечения безопасности. И Правительство приняло два Постановления, предоставляющие руководителю ГСГА право принимать нормативно-правовые акты в области обеспечения безопасности полётов.

Мне представляется, что **руководителям авиапредприятий надо выразить своё отношение к этой проблеме.** Или мы идём вот этим долгим путём технических регламентов. Либо мы всё-таки придерживаемся положений международного законодательства в этой области. Это очень важно! И



самое главное, чтобы это было высказано руководителями авиапредприятий! Не руководителями лабораторий различного рода, различных научно-исследовательских институтов, а именно руководителями предприятий. Вам жить, в конце концов, вам работать, вам нести ответственность своими деньгами, деньгами предприятий, деньгами своих подчинённых, деньгами своих работников, в конце концов!

ТИМОШКИН ВЯЧЕСЛАВ ЕВДОКИМОВИЧ исполнительный директор ассоциации «Авиаремонт»



– В чём вообще наш корпоративный интерес? В привлекательности ГА. Привлекательность складывается из безопасности полётов и цены на авиаперевозки. И то, и другое – в наших руках. И тем, и другим мы занимаемся. Я говорю лишь о малой части – о поддержании лётной годности, на которую серьёзные авиапредприятия тратят порядка 30 % своих расходов.

В чём проблема? Как сдерживать рост стоимости авиаперевозок? Мы как-то регулируем процесс там, где это – наши затраты, наша модернизация производства, наши технологические решения. Но есть вещи, в которых мы не участвуем. Это – стоимость энергоресурсов и, что наиболее остро ощущается, это – стоимость запасных частей и комплектующих изделий.

Да, нам удалось в 1999–2001 году как-то стабилизировать эти вопросы с помощью антимонопольного комитета, при большой поддержке ГСГА, наконец. Удалось как-то сломать и Росавиакосмос, в конце этого периода он начал нас поддерживать. И мы два года жили сравнительно безбедно. **Сейчас вновь началась эпопея роста цен на запасные части.** Происходит это по обычной схеме. Сначала – отказ в поставках, потом – увеличение цен вдвое. Сейчас мы радуемся, что у нас хоть как-то растут объёмы, но мы можем вполне сесть на мель в начале следующего года.

Поэтому я соглашаюсь с Александром Васильевичем Нерадько в отношении Закона «О техническом регулировании»: есть смысл не очень распространять его в рамках гражданской авиации. Но в рамках смежных отраслей, в рамках работы с Авиапромом нам он «до зарезу» необходим.

Например, военные ремонтные заводы заключили генеральные соглашения с заводами авиапромышленными. В них и та, и другая стороны подписались: они будут соблюдать все ГОСТы, которые регламентируют техническое сопровождение, поставки запасных частей и другие вопросы, которые мы сейчас не регулируем. У них работа строится на основе Закона «О государственном оборонном заказе». Как ремзаводы ВВС, так и заводы авиапромышленности обязаны выполнять гособоронзаказ.

Что остаётся нам? А мы можем поставить в один ряд с этим законом регламент «Лётное поле», который берётся разрабатывать Монахов Александр Васильевич (это Межотраслевая авиационная ассоциация) – человек, в общем-то весьма относительно связанный с авиацией, т. к. он занимался системами управления. Там есть раздел, который называется «Техническое обслуживание и ремонт». А мы при этом остаемся в стороне.

Я считаю, всё то, что сейчас военные вместе с авиапромышленностью записали в генеральном соглашении, обязательно должно быть в регламенте. **И не надо изобретать велосипед. Надо просто соблюдать ГОСТы, которые существовали и существуют до сих пор и ещё должны просуществовать до 2007-го года. Но эти ГОСТы стали необязательными. Если же они попадут в регламент, то станут обязательными. И это записано в Законе «О техническом регулировании».**

Я хотел бы призвать наше бизнес-сообщество не торопиться. Надо сначала разобраться, в чем роль каждого участника этого сообщества в разработке и введении такого регламента. Интерес, я думаю, у нас здесь общий. И участие в этом процессе, я считаю, – одна из важнейших задач.

У нас уже с помощью Анатолия Николаевича Падерова налажены контакты с промышленностью. Но главная проблема – это проблема финансирования.

Скажу для сведения. Государство берёт на себя разработку шести основных регламентов. Кто помнит закон – там предусматриваются основные и специальные. Так вот на шесть основных регламентов государство выделяет 2 миллиарда рублей. А всего предусматривается разработка двух тысяч регламентов. Прикиньте примерно по деньгам, что это может стоить! Довольно-таки солидная сумма. И этот вопрос некорпоративно решить практически невозможно. **Надо думать, определяться, что нам нужно разрабатывать.** Я думаю, что мы можем разрабатывать не весь регламент, а только в своей части. В части, касающейся промышленности, пусть промышленность и разрабатывает вместе с МАПОм. А мы готовы разрабатывать в части поддержания лётной годности и в части ремонта. Это в наших интересах.

РУППЕЛЬ К. К.

– Технический регламент в законе обозначен как некий документ, который определяет по перечисленным позициям безопасность человека, здоровье человека, экологию человека. То есть в нём должны быть разработаны некие фундаментальные нормы, которые должны быть закреплены на



уровне закона. И **никто не говорит о том, что этим регламентом мы отменяем международные нормы**. Нет! Они просто должны дополнять эти регламенты. Но они не должны часто пересматриваться. И это – тоже плюс для компаний. А то сегодня, условно говоря, власть введет одну норму, завтра ей придет что-то в голову – другую норму. Это же – ненормальная ситуация! Когда основополагающие нормы будут заложены в виде закона и получат развитие в федеральных авиационных правилах, в других нормативных документах, я думаю, это только обогатит нашу систему и сделает её более гибкой.



ЕЛИСТРАТОВ АНДРЕЙ ВЛАДИМИРОВИЧ начальник Управления надзора за поддержанием лётной годности гражданских воздушных судов ФСНСТ

– Я предлагаю рассматривать Воздушный кодекс, который соответствует международным стандартам, как технический регламент. Если есть в нём недостатки, давайте доработаем *этом* Воздушный кодекс. Но **Воздушный кодекс действует давно, стабильно**. Все уже знают его болевые точки. И не надо целиком и полностью менять концепцию, так как каждый авиатор уже знает прекрасно каждую статью этого Воздушного кодекса. Знает, какая статья кодекса регулирует его деятельность. Думаю, надо произвести вот такую модернизацию нашего законодательства. При этом мы будем соответствовать и пункту 4 статьи 4 Закона «О техническом регулировании». Плюс ко всему надо учитывать, что регулирование деятельности в ГА осуществляется путём регулирования деятельности юридических лиц, т.е. организаций. На них, как раз, и распространяются положения Чикагской конвенции. Закон «О техническом регулировании», если строго к нему подходить, – это требования к объектам, требования к сертификации воздушных судов. Так что впрямую его нормы не применяются, и это было учтено при разработке Положений о Министерстве, о Службе и Агентстве. Принята также концепция, что сертификация юридических лиц – это фактически лицензирование юридических лиц, как это делается на других видах транспорта.



ОЛЕЙНИК ВАДИМ КОНСТАНТИНОВИЧ советник президента ЗАО «АВИКОС»

– Действующий Воздушный кодекс уже прошел какой-то период адаптации. И к нему необходимы, естественно, дополнения, изменения, особенно в связи с последними реформами, в том числе в связи с принятием Закона «О техническом регулировании». В своё время была создана рабочая группа (я тоже в неё входил), которая подготовила перечень тех статей, которые надо изменить в связи с выходом Закона «О техническом регулировании». Потом группа распалась. В её выводах была записана рекомендация полностью пересмотреть кодекс, под видом его «лечения», как бы. Я, конечно, не выступал за полный пересмотр кодекса. Но то, что **Воздушный кодекс требует сейчас определённых изменений, для меня не подлежит сомнению**. И это – процесс непростой. А поскольку он через Думу проходит, а это год может пройти, то надо к этому приступать. Во всяком случае, Воздушный кодекс требует «лечения».

Об утвержденных Положениях о Министерстве, о Службе и Агентстве. Мы их почитали. В них есть масса вопросов, которые требуют осмысления и, может быть, каких-то дополнительных подзаконных актов, приказов министра или каких-то ещё документов.

ПАДЕРОВ А. Н.

– Уважаемые коллеги! Вопрос этот очень важен. Надо все-таки иметь нормативные документы, с помощью которых можно осуществлять ремонт и техническую регламентацию воздушных судов и вообще, в принципе, всей авиационной техники. Таких документов, которые бы соответствовали новому закону, на сегодняшний день у нас нет. Это раз. А этим законом государство одновременно, как бы, снимает с себя ответственность за те ГОСТы, по которым мы раньше работали. Это два.

Третье: есть конкретное предложение. **В отрасли должен существовать научно-технический союз**. Не знаю, был он когда-то? Конечно, когда у нас было НТО, то такой союз был. Но сегодня его нет. Нас всех сегодня, в принципе, объединяют единые цели и задачи. И как раз в этом союзе можно было бы рассматривать вопросы, готовить предложения, создавать какие-то группы, кому-то что-то поручать. Я думаю, что это было бы правильно, если бы мы в отрасли имели такой научно-технический союз. Вот это предложение я предлагаю рассмотреть.

СУЛЕЙМАНОВ Р. Р.

– Это заявка от хозяина следующего клуба!

ПАДЕРОВ А. Н.

– **Я подтверждаю, что мы с удовольствием примем вас всех на следующем заседании клуба**. Кроме чисто производственного интереса, у нас есть еще стадо пятнистых оленей, которых мы привезли



с Дальнего Востока. Поголовье насчитывает где-то тысячу голов. У нас мужчины смогут ознакомиться, что такое вот панты и как это влияет на состояние здоровья!

АНДРЕЕВ ВЛАДИМИР ИВАНОВИЧ
сопредседатель Клуба «Опыт», руководитель группы советников
ОАО «Аэрофлот», директор ФСВТ России в 1999–2000 гг.



– Уважаемые друзья! Мы сегодня обсуждаем проблему «Авиапредприятие и власть». Мне кажется, **мы должны, в первую очередь, определиться, кто для чего предназначен?** Мне в какой-то степени легче об этом говорить, потому, что, заступив на должность руководителя федеральной службы, я прямо заявил о своей позиции, и этим руководствовался в своей деятельности. И в какой-то степени я сейчас повторяю то, что говорилось мною ранее.

Первое. **Власть никогда не наградит предприятие счастьем.** Вы, наверное, это все понимаете. Хотя **власть предназначена именно для того, чтобы служить предприятиям. Власть создана для «низов», но не «низь» – для «верхов».** Вот это, наверное, первый принцип, который мы должны понимать, для того чтобы определяться в том, как должны взаимодействовать предприятие и власть.

С этим утверждением, очевидно, далеко не всё согласится. Каждый из присутствующих на клубе имеет право и возможность отстаивать свою жизненную позицию. **Всю жизнь, когда был руководителем, я руководствовался именно этот принципом.**

Второе. В формулировке темы заседания записано: «взаимодействие в условиях административной реформы». Реформа – это понятие довольно-таки «растянутое», и точно с ним не определиться. Наверное, исходя из того, как сформирована новая структура федеральных органов исполнительной власти, можно предполагать, что сейчас мы вправе говорить о взаимодействии в новых условиях.

Такого, что предполагается в административной реформе для авиации, еще никогда не было. К примеру, уважаемый **Вадим Николаевич Иванов**, является директором института и одновременно – президентом ассоциации. Как говорится, у него есть две фуражки. Но эти две фуражки на одной голове! **Теперь же создана структура, когда три человека отвечают за одно дело.** Это – совершенно другая ситуация, в которой раньше не приходилось работать гражданской авиации. И именно эти условия во многом будут определять, как нужно выстраивать взаимодействие.

На мой взгляд, взаимодействие, в первую очередь, должно выстраиваться на уровне федеральных органов исполнительной власти – Министерства транспорта, Федеральной службы по надзору в сфере транспорта и Федерального агентства воздушного транспорта. Сегодня в ходе дискуссии, мы в какой-то степени с точки зрения авиапредприятий могли бы подсказать власти, каким образом должно строиться это взаимодействие, для того чтобы нам не потерять динамику и, таким образом, не запустить болезнь, которая только-только появляется, как бы внутрь. Это – один срез проблемы.

Следующее. **Развитие всегда идёт через противоречия.** Это мы с вами знаем. **Противоречия выявляются только на производстве.** В кабинетах, наверху, каким бы гениальным там человек ни был, всего не предусмотреть. Уже сегодня те детали и частности, которые здесь выявляются и обсуждаются, позволяют сделать вывод, что нам **настоятельно требуется сгруппироваться. У нас есть ассоциации, и правильно, что они работают и выдают предложения власти. Но теперь в высших эшелонах власти разобраться сложнее. У нас теперь одни из них нормативы и правила устанавливают, другие – организывают и исполняют, а третьи – контролируют и надзирают.** Именно с этих позиций Положения о них написаны. Как здесь говорилось Александром Васильевичем, Карлом Карловичем и Станиславом Николаевичем, идёт процесс формирования новых органов госуправления. **Нам надо сформулировать, что же мы хотим от власти, от каждого органа управления.** По сути эти органы до некоторой степени самостоятельны, хотя и подведомственны Министерству транспорта.

Теперь по законотворчеству и по нормотворчеству. Я совершенно **убеждён, что затягивание с принятием определённых решений – это самое плохое, что может быть со стороны власти.**

Власть обязана делать только одно – принимать решения! Лучше, если бы эти решения были правильные, своевременные, удовлетворяющие потребности и снимающие противоречия. Иногда мы видим, как даже один орган (по себе даже признаюсь, так тоже бывало) тянет, откладывает принятие решения, иногда слишком надолго. И начинается выскивание: то не так, да это не так. **Я убеждён: лучше принимать решения своевременно.** Пусть они будут не до конца продуманные (мы их потом доработаем), чем авиапредприятия будут работать без каких-то нормативов и правил.

СУЛЕЙМАНОВ Р. Р.

– Авиапредприятиям предстоит теперь работать по недостаточно известным правилам! **Власти, у которой три фуражки на трёх головах, еще предстоит эти правила определить. Крайне важно, чтобы власть при этом взаимодействовала с авиапредприятиями, руководители которых,**



в свою очередь, подключив ассоциации или напрямую, взаимодействовали с властью. Кроме того, предвижу трудности, с которыми столкнутся новые органы власти при разделении существующих территориальных управлений Минтранса на две части, подведомственные ФНЧСТ и ФАВТ.



КОСТИН ВЛАДИМИР ВИКТОРОВИЧ генеральный директор ОАО «Новосибирский АРЗ»

– Остановлюсь на некоторых вопросах, которые сегодня для нас, заводов, остаются не разрешёнными.

Во-первых, сегодня только заводы, организованные в свое время Министерством ГА, обладают всей полнотой технологического цикла ремонта как самолётов и вертолёт, так и их агрегатов. **Нынешняя позиция заводов-изготовителей не поставят нам запасные части, приводит к резкому удорожанию стоимости ремонта, и, соответственно, – тарифов на перевозки и пассажиров, и грузов. Мы неоднократно обращались по этому поводу к отраслевому руководству, но вопрос остаётся на сегодняшний день не отрегулированным.**

Я бы хотел обратить внимание представителей власти на то, что наши заводы всегда имели, и сегодня ещё имеют, мобилизационные ресурсы, запасы и т.д. Что, например, мы – единственный завод, который ремонтирует вертолёты Ми-26. Мобилизационных запасов за Уралом для ремонта этих вертолётов нет. Ступинский завод, который втулки ремонтирует и сегодня, естественно, ещё сам на этом зарабатывает деньги, отказывается поставлять нам и мобилизационные мощности, и, соответственно, то, что требуется для ремонта. Если что-то случится, у нас нет дублирования в системе ремонта этих стратегических машин.

Во-вторых, у нас **исчезли многие стандарты, регулирующие взаимоотношения между заказчиками по ремонту авиационной техники и ремонтными заводами.** Потому, что на рынок вышли военные заводы Министерства обороны. Там многое решается проще, легче и... в нарушение многих правил, а нам в ГА работать становится всё труднее. Соответственно, этот вопрос тоже нужно отрегулировать.

И последнее. **Определённый этап своего развития перед административной реформой мы завершили тем, что организовывали центры технического обслуживания и ремонта как самолётов, так и вертолёт.** Дело очень нужное, но здесь наметились две линии. Одна линия – линия «Росавиакосмоса», который заявил: «Мы будем это делать». В рамках Минтранспорта тоже сказали: «Мы будем это делать». Затем **началась административная реформа, образовалась ситуация вакуума.** Образовано Минпромышленности, которому подведомственны многие заводы Росавиакосмоса. Но не за горами время, когда этот процесс завершится, и мы опять вернёмся к этому вопросу. Очевидно, что лучше сегодня его отрегулировать, чтобы потом не оказаться в очень сложном положении.



БОРОДИНА ЭВЕЛИНА НИКОЛАЕВНА генеральный директор ОАО «Тюменское ЦАВС», президент Ассоциации агентств воздушного транспорта

– Мы попали в новую спираль реорганизации нашей авиационной отрасли. Вообще-то можно считать, что в последние годы это для нас нормальное состояние. **Мы постоянно реорганизуемся, авиационные структуры постоянно находятся в ожидании:** какие будут утверждены Положения, как будут распределены функции, чем будут заниматься органы власти?

Карл Карлович рассказывал нам, кто будет определять «правила игры» и кто будет контролировать их соблюдение. Но игроки-то – все здесь сидящие, тот, кто организует производство. В результате получается, что те структуры власти, которые работали прежде, ещё не сделали того, что нужно. Новые пока не сделали, потому что они ещё организуются. В результате же у нас на рынке воздушных перевозок, как водится, полная неопределённость, отсутствие стабильности, отсутствие конструктивного взаимодействия и с федеральной авиационной властью, и с её структурами на местах.

Здесь очень образно рассказали о том, что **у нас появился «Змей Горыныч о трех головах». Как кому Богу мы будем теперь молиться? С кем работать? Разве на местах это упростит работу? Кому от этого стало легче? Очень большой вопрос – как мы будем работать сейчас? Что сейчас будет на местах? Сколько дверей будет в наших региональных управлениях – две, три, одна? Вообще, с кем сотрудничать?**

Поэтому, мне кажется, проблемы при предстоящей реорганизации существуют. Первая – во **взаимодействии.** Как у нас не было нормативной базы, по которой мы должны работать, так её и нет. Эти вопросы задавались неоднократно. И я об этом тоже говорила. Правильно здесь говорят, **все ассоциации созданы не от хорошей жизни, а оттого, что предприятия самостоятельно не**



могут решить свои вопросы, что мы не можем работать более без взаимопонимания как между собой, так, особенно, с властью. Потому что создаются одни документы, которые не связываются с другими, или они вообще отсутствуют. У нас нормативная база (по перевозкам), существует, стыдно сказать, с каких лет! Нет нормальной документальной базы! Ведь раньше в Министерстве гражданской авиации это делалось, это умели, этим занимались. **Сейчас же мы только реорганизуемся, мы только ждем. Это, мне кажется, сейчас – самая большая проблема.** Проблем много у всех: у нас – агентств, у авиапредприятий, у аэропортов, у заводов, в принципе у всех авиационных структур. И, дай Бог, чтобы новые органы власти быстрее прошли организационную фазу и чтобы эти властные структуры смогли действовать согласованно, оперативно, на деле решать насущные проблемы развития предприятий и отрасли. Это, наверное, сейчас самая главная наша задача.

ДМИТРИЕВ Ю. Я.

– Раз мы начали считать – три фуражки, три головы у Змея Горыныча, я тоже посчитаю. Разрешите? Семь видов транспорта у нас сейчас в Минтрансе. Соответственно, в Службе надзора 10 управлений, из которых четыре отвечают за воздушный транспорт, т.е. мы приоритетны. В то же время, доля воздушного транспорта в общем объеме пассажирских перевозок по России составляет около полутора процентов. С чем связаны вот эти приоритеты, хотелось бы знать?

ЕЛИСТРАТОВ А. В.

– С тем, что на воздушном транспорте наиболее развито нормативно-правовое обеспечение. Это выяснилось при проработке нормативной базы по другим видам транспорта. Правительство сказал: «Теперь мы строим правовое государство. На стол – закон, на стол – постановления, на стол – правила, положения, утвержденные Постановлением Правительства». Причем не то Постановление Правительства, которым вводилось раньше Положение о Министерстве транспорта. Все ранее существовавшие положения были отвергнуты. На стол – законодательную базу. Отсутствует регулирование по какому-либо вопросу, а вы отвечаете за этот вопрос, тогда будьте любезны, создавайте новую легитимную законодательную базу. В данном случае оказалось, что у авиаторов наиболее проработаны правовые вопросы. Авиация – это всё-таки международный вид транспорта, и художественно мы свою нормативную базу подтягивали до международных стандартов. Исходя из этого и были расставлены приоритеты.

ЗЛЕНКО НИКОЛАЙ НИКОЛАЕВИЧ генеральный директор ФГУП «Пермские авиалинии»

– Два небольших примера из опыта «Пермских авиалиний» к вопросу о взаимодействии власти и авиапредприятия.

Я могу со всей ответственностью сказать, что **за последние полтора года собственник имущества Федерального государственного унитарного предприятия «Пермские авиалинии» – Министерство имущества – не решило ни одного вопроса, касающегося управления имуществом авиапредприятия.** Ни одного вопроса с марта прошлого года! Я не имею претензий к Минтрансу, к Государственной службе ГА, которая решала свои вопросы, а Минимущество – нет!

Наше предприятие осталось, как бы, в прошлом веке – федеральное государственное унитарное предприятие. Вопрос с собственностью не решён. Мы оказались между тремя крупными собственниками. Аэродром – собственность Министерства обороны. По линии финансирования мы попали в федеральную целевую программу «Комплексное развитие транспорта», и финансирование идёт по линии Минтранса на реконструкцию аэродрома, ВПП и т.д. Кроме того, финансирование идет из бюджета Пермской области по решению законодательного собрания субъекта федерации.

В плане приватизации для нашего предприятия определён 2004 год. Сразу встаёт вопрос о выделении имущества. А как его выделять? Минобороны владеет ВПП, владеет перроном, владеет рулёжными дорожками, а деньги вкладывает область!

Губернатор обращается к министру имущественных отношений Газизуллину: «Просим учесть интересы области в предстоящем акционировании». Министр отвечает: «Мы учтём ваше участие, точнее, ваше финансовое членство среди директоров будущего акционерного общества». Губернатор «встаёт в позу» и финансирование развития аэродрома из бюджета области прекращается.

К 2004 году мы пришли с тем, что у нас по балансу на 150 миллионов владелец аэродрома – Минобороны. На 90 миллионов (когда введём эту новую наземную систему, будет на 184 миллиона) владелец – Минтранс. На вложенные 238 миллионов претендует владелец – администрация области как субъект федерации. Сегодня у нас на балансе только удлинение полосы – 90 миллионов. Остальная стоимость полосы – на балансе Минобороны, а вложения области – на балансе УКСа администрации области.

Куда, позвольте мне спросить, я должен платить за взлёт–посадку, за амортизацию? Две трети – в администрацию области, кусочек – Министерству обороны и кусочек – Минтрансу получается?





Когда министр задает вопрос: «Имеете ли вы договор с Минтрансом по отчислениям за взлёт-посадку и куда вы эти деньги деваете?», – я отвечаю: «Не имеем!»

Вопрос поставлен весьма серьезно! Из-за такой неразберихи с имуществом, нынешний губернатор заявляет: «Пока не будет решён имущественный вопрос, администрация области прекращает финансирование развития аэродрома». В этом году было запланировано 40 миллионов, из них 10 – на проектные работы по аэровокзалу, 30 миллионов – на реконструкцию перрона. Денег мы не получили!

Хуже того, если в прошлом году не работало только Минимущество (в части исполнения Закона о федеральном государственном предприятии), то в этом году не работает и наше отраслевое министерство. В этом году должен был состояться конкурс по определению подрядчика на реконструкцию аэродрома. В мае конкурс провели, но никакого решения не приняли из-за реорганизации Правительства в связи с административной реформой. Предприятие теряет строительный сезон, мы теряем деньги, и вопрос не решается никак!

Поэтому я считаю, что те законы, которые приняты Думой, и те постановления, которые приняты Правительством, прежде всего, должны исполняться! Тогда мы увидим, работают эти законы или не работают. Увидим, какие проблемные ситуации есть у авиапредприятий, и имеют ли высшие органы власти моральное право, о чем сегодня заявил господин Нерадько А.В., требовать исполнения законов или не имеют? **Может быть, мы, в свою очередь, имеем моральное право что-то потребовать от Правительства?** Это первый вопрос, который я хотел сегодня осветить.

И второй вопрос, о политике по созданию региональных самолётов и приобретению самолётов российского производства.

28 июля этого года я был на научно-техническом совете в ОКБ Туполева. Меня удивило, почему программу «Проект-3000», программу приобретения российскими авиаторами самолётов семейства Ту: Ту-204, 214, 204-300 и 334 предлагал частный предприниматель из Чувашии господин Хохлов. Почему там не было никого из отраслевого руководства, например, господина Елистратова? Вообще, почему отрасль не принимает участия и не является организующим органом в этом направлении? Мне непонятно, почему?! Почему ОКБ даже не приглашает никого из отрасли? Приехали руководители предприятий, приехали только частные предприниматели из Чувашии, они же – лучшие друзья ОКБ. Создали там совместное предприятие «Проект-3000» и предлагают нам собираться под этим проектом. Мне это непонятно!

ЕЛИСТРАТОВ А. В.

– По поводу предпринимателя из Чувашии. Этот предприниматель, прежде всего, пришёл в Государственную службу ГА, представил свой бизнес-план, который был всесторонне рассмотрен. Предлагается, действительно, дело. Предприниматель находит банковские средства, для того чтобы финансировать массовую постройку российских воздушных судов. Чтобы идти в ОКБ ему, естественно, надо, прежде всего, заручиться поддержкой тех, кто у него будет закупать эти воздушные суда. Так что проработка вопросов с точки зрения Государственной службы ГА по этому вопросу была подробная и внимательная.

По поводу поддержания лётной годности ВС. На июнь 2004 года в реестре гражданских воздушных судов числится 5 тысяч 751 воздушное судно. Однако в реальной эксплуатации находится 2 тысячи 754 воздушных судна. Простой оставшихся 52-х процентов связан, в основном, либо с неэффективностью эксплуатации этих воздушных судов, либо с отсутствием спроса на эти перевозки, либо с невозможностью поддержания лётной годности: недостаточно средств на восстановление лётной годности этих воздушных судов.

Было отмечено, что в настоящее время с поддержанием лётной годности, – ведь все знают, что около 20-ти процентов авиационных происшествий происходит именно из-за отказов авиационной техники, – сложилась не очень благоприятная ситуация, нарастающая.



ФРИДЛЯНД АЛЕКСАНДР АБРАМОВИЧ

профессор МГТУ ГА, научный руководитель Научно-методического центра по анализу и контролю финансово-экономического состояния авиапредприятий «Аэропрогресс»

– Обращусь к тематике, связанной с управлением госимуществом, которую затронул Николай Николаевич в своем ярком, образном выступлении. В принципе это – один из важнейших вопросов эффективности отрасли. **Эффективность отрасли – это, в первую очередь, забота собственника.** Как ни странно, самым главным собственником, несмотря на многие-многое годы реформ, у нас до сих пор является государство. Это и ГУПы, и пакеты акций, и неприватизированное имущество УВД и аэродромов.

А что государство имеет от этой собственности? Я хотел бы привести две цифры, которые здесь до сих пор ещё не звучали. **Отчисления собственника государству от выручки ГУПов составля-**



ют примерно 0,13 от одного процента их выручки. Отчисления акционера государству, там, где государство имеет пакеты акций, составляют несколько больше, – 0,47 процента от одного процента суммарной выручки акционерных обществ. Видите, насколько мизерны эти цифры?! **Они говорят о том, что государство преследует не экономические цели.** В чём причины? Да в том, что у государства есть другие – не экономические цели владения этой собственностью. Раньше собственность была в ведении Минимущества. Сейчас, в связи с реформой и выходом Положения об Агентстве, центр тяжести в значительной мере возвращается в отрасль. Поэтому данную проблему уже имеет смысл обсуждать здесь, на столь высоком собрании руководителей авиапредприятий.

Система управления государственным имуществом, сегодня не выстроена эффективным образом и здесь следует обратить внимание властей на два аспекта. **Один аспект – это как построена система управления.** Второй – это то, что упомянул Вадим Николаевич Иванов, – **нормативная база.** Если посмотреть, как, по каким процедурным, методическим основаниям она выстраивается, то видно, что нормативная база внятно не сформирована, в большей части имеются «дыры». Хотелось бы пожелать, чтобы она всё-таки была создана при участии всех заинтересованных сторон, если мы заинтересованы в эффективном развитии гражданской авиации.

СМИРНОВ ВАЛЕРИЙ ПАВЛОВИЧ генеральный директор Клуба «Опыт»

– Что, на мой взгляд, вытекает из сегодняшней ситуации. Не буду говорить о трёх фуражках, понятно, что они разного размера и на разных головах. Но **все три фуражки к вам будут ездить,** имейте это в виду.

В чем противоречия? Как известно, сертификация – это подтверждение соответствия предъявляемым требованиям. Лицензирование означает разрешение на определённый вид деятельности. Не надо путать эти понятия.

Воздушный кодекс, статья 60 со всеми изменениями, которые сегодня продолжают действовать, предусматривает федеральные авиационные правила, исполнение которых обязательно для всех. Существует еще одна система – система авиационных правил, которые издает Межгосударственный авиационный комитет. Что с этим делать, ведь в Воздушном кодексе записано: «Обязательны к исполнению только ФАПы»?

Итак, сегодня в наличии две системы сертификации! Что в этой ситуации делать хозяйствующим субъектам? Кто на эти вопросы ответит? Все почему-то об этом молчат.



КОЗЛОВСКИЙ В. Б. генеральный директор НПК «ПАНХ»

– Начну с примера как раз про взаимоотношения властей. Пример конкретный, по авиации ПАНХ, которую называют еще малой, хотя какая она малая! **В налоговом кодексе прописали, что транспортные средства, не подлежащие налогообложению, – это пассажирские и грузовые воздушные суда, основным видом деятельности которых является осуществление пассажирских и грузовых перевозок. О транспортных судах, которые выполняют авиационные работы, забыли!** А это – большое количество смешанных предприятий и специализированные предприятия ПАНХ. Таким образом, сегодня мы через «лошадиные силы» вынуждены платить такие налоги, которые, извините меня, больше, чем стоимость самой авиатехники. Это вот как раз пример отсутствия взаимодействия с властью при подготовке законодательных актов. Кстати, таких примеров очень много. Это налоговый кодекс, а это значит, что Минтранс проблему не решит. Нужно выходить с законодательной инициативой на Государственную Думу. Кто этим будет заниматься? Мы послали несколько соответствующих запросов в ГСГА. Получили соответствующий ответ: «Читайте налоговый кодекс». Да умеем мы читать! **Нас научили читать налоговый кодекс лучше, извините меня, чем, наверное, уважаемых наших чиновников, потому что мы платим налоги.** Вопрос: кто будет эффективно взаимодействовать по нормотворчеству уже не внутри ГА, где у нас много проблем наметилось, а с высшими эшелонами власти. Напрашивается рекомендация: во всех структурах, и в первую очередь в Минтрансе, необходимы конкретные структуры юридического или смешанного характера, которые бы взаимодействовали со всеми ветвями власти по авиационным вопросам.

Вот хорошее предложение у нашего генерального (генерального директора МАРАП – ред.) прозвучало, что все ассоциации могут и должны привлекаться к разработке и согласованию документов, затрагивающих интересы авиапредприятий. В структуре государственных органов должно существовать нечто такое, что бы взаимодействовало с нашими ассоциациями.

Ещё конкретный пример – как в свое время НПП писалось? Вижу, Иван Федотович кивает и соглашается со мной. **Создавалась комиссия из представителей всех направлений деятельности, от управления и предприятий.** Собирались в Ульяновске, закрывались на ключ как в Ватикане.





Заканчивали разработку документа, потом он проходил апробацию и только тогда выходил в свет. Мне кажется, нужно навести самый серьезный порядок в этом деле. Сейчас, когда положения о новых авиационных властях подписаны и эти структуры формируются, важно не упустить момент!

РУППЕЛЬ К. К.

– Через Правительство, через Государственную Думу, ну, сами понимаете, что это довольно-таки длительный путь. Есть второй путь, более короткий, напрямую через депутатов, которые представляют регионы, хотя, к сожалению, среди них нет представителей нашей отрасли. **После встречи министра транспорта с авиационным сообществом принято решение о создании общественного экспертного совета. Предполагается, что на нём будут обсуждаться все проблемы, которые озвучат ассоциации, Клуб командиров, какие-либо предприятия.** Предполагается создание неких рабочих групп, которые будут работать над конкретными проблемами. Я считаю, это правильная идея.

Другое дело, что мы должны не только поднимать проблемы, но и принимать участие в их решении. **Лучше вас никто не знает возникающие на местах нестыковки. В основном у нас проколы возникают именно на стыках.** Поступил некий документ, и если в нём нет слова «авиация», ну и слава Богу, – смотреть его не будем. Не смотрим, а там абсолютно прямые вопросы, которые затрагивают налоговую базу, затрагивают другие документы, которые непосредственно касаются авиации. В рамках этого общественного экспертного совета, который, предполагается, будет собираться минимум раз в квартал, и будут обсуждаться актуальные проблемы и находиться пути их решения.

КОЗЛОВСКИЙ В. Б.

– Опять же мы говорим об общественном совете! Извините, но...

РУППЕЛЬ К. К.

– Не раздуешь же штат! Ведь, если дали 40 человек на ГА, геодезию и картографию!

КОЗЛОВСКИЙ В. Б.

– Думаю, что даже если каждый будет работать в регионах с депутатами, в порядке законодательной инициативы, то они совершенно из другой области, они не авиационные люди. Нужна профессиональная юридическая поддержка. Нужен «административный ресурс», всё-таки какое-то образование, которое хотя бы все наши общественные деяния анализировало и в какой-то степени исполняло.

РУППЕЛЬ К. К.

– То есть будем говорить открыто – нужны финансы!

ШЕСТАКОВ ВЛАДИМИР ИВАНОВИЧ

и. о. генерального директора ГП «Международный аэропорт Нижний Новгород»



– Николай Николаевич из Перми поднял очень серьезную проблему. В Нижнем Новгороде произошла по существу передача федеральной собственности в собственность субъекта федерации. После банкротства 94 с половиной процента акций вновь созданного акционерного общества попало в субъект федерации – правительство области. Сейчас, как вы знаете по поговорке «Палка всегда о двух концах», у меня огромная проблема – договорные отношения по использованию федерального имущества, которое не подлежит приватизации (взлётно-посадочная полоса и комплекс где-то порядка 108-ми миллионов). Местное территориальное управление федерального имущества «выкатило» за месяц 55 тысяч долларов арендной платы без НДС. Это по существу – миллион 900 тыс. рублей. В нашем аэропорту, в связи с его незагруженностью, хоть мы являемся основным запасным для Москвы, на сегодня достигнута практически та же планка, что и в Перми – всего 157 тысяч пассажиров в год. В прошлом году было 123 тысячи. В любом случае это темпы, которые не позволяют нам быть прибыльными. **Мы по существу напоминаем плывущего человека с отрицательной плавучестью, которому вдруг этой арендной платой заколачивается в самый низ спины якорь где-то в одну треть веса тела. Мы должны перейти в режим подводной лодки, в лучшем случае, и лечь на дно.**

Этот вопрос серьезнейший. Я обратился с ним в Минимущество. Там прорабатывали несколько вариантов, в т.ч. и передачу этого комплекса в доверительное управление. Естественно, аэропорт может взять на себя, допустим, только, функции поддержания эксплуатационной годности, не более. А вопросы реконструкции? Они назрели, подана соответствующая заявка на 164 миллиона рублей. Естественно, будут пытаться отдать это субъекту федерации, который будет крайне возражать против такого решения. Ситуация требует обязательного вмешательства Минтранса.

Я считаю, что впереди у многих эта проблема возникнет, если её сейчас не решить кардинально. **В Нижнем Новгороде пытаются проводить очередной эксперимент. Да, лучше бы на собаках!** Просьба к Карлу Карловичу, помогите, пожалуйста! **Проблема серьезнейшая, глобальная и, в принципе, она впереди у всех аэропортов, которые идут по линии акционирования и передачи субъектам федерации.**

**ИВАНОВ В. Н.**

– Вот здесь в кулуарах говорилось о том, как это прекрасно – единое предприятие! Сильное! Рентабельное! **Зачем, спрашивается, ломать то, что хорошо работает?!** Моя позиция: ломать надо то, что плохо работает! И искать другие, новые формы, чтобы заставить работать хорошо. Но если хорошо работает единое предприятие, пусть и большое, Пулково, например, зачем насильно ломать?!

РУППЕЛЬ К. К.

– Вадим Николаевич, ты мне друг, но истина дороже. Действительно, я тоже никакого смысла в этом делении не вижу. Но в Вашем вопросе был подтекст...

РЕПЛИКИ:

– Пулково зачем ломают?!

– А Краснодар зачем сломали?!

ВАСИН ИВАН ФЕДОТОВИЧ
председатель Совета Клуба «Опыт»,
заместитель Министра гражданской авиации СССР в 1980-х гг.



– Дорогие друзья! Я в полном смысле этого слова имею право называть вас именно друзьями, ибо мы с вами прошагали вместе в ГА не один десяток лет. Мы очень благодарны командиру и предприятию за то, что пригласили здесь провести заседание Клуба. Пригласили всех, кто является соучастниками этого командирского движения. Движения патриотического, могучего, которое почти 20 лет не позволяет похоронить ГА в нашей России – великой авиационной державе! **От имени Совета Клуба «Опыт» еще раз благодарю МАРАП за то, что она нашли возможным три года назад выйти с инициативой и создать Клуб из ветеранов высшего руководящего состава, начиная от начальников управлений и министров включительно.** Клуб существует и работает вместе с вами. МАРАП является юридическим учредителем этого клуба. Мы – ветераны постарались вас, директоров, не подводить. Цель у нас одна – всемерно содействовать развитию ГА нашими знаниями и опытом. Учтите, мы в клубе не пенсионеры, мы – ветераны!

Мы работаем безвозмездно, для отрасли и благодарны всем предприятиям – юридическим членам клуба, которые поддерживают нас материально.

На базе клуба при ГСГА была создана группа экспертов. И что вы думаете? Из 23 человек – все бывшие министры, заместители, начальники главков и др.

Ну, как вы обойдетесь без нас? К примеру, я в свое время трижды был председателем комиссии по разработке Воздушного кодекса.

Здесь **зашёл спор: какие у нас в государстве главенствующие документы?** Что касается международных организаций, я вам скажу из опыта работы в ИКАО следующее: если государство добровольно вошло в состав международной организации и подписало те документы, которые издает МО, то эти документы имеют приоритет над всеми другими.

Другой вопрос: возбраняются ли государствам национальные законы – авиационные или другие? Нет. Мы такие нестандартные, что и по сей день не все международные документы признали. Мы представляем разногласия в ИКАО, они публикуются. Иными словами, определяем, какие международные стандарты принимаем к действию, а какие нет. Поэтому главнейшим документом для нас, как и Конституция РФ, является Воздушный кодекс. Это основа основ. На его базе разрабатываются федеральные авиационные правила и т.д.

Что в этом отношении будет делаться после этой административной реформы? Реформа во многих направлениях правильно определила направления движения. Однако со многим предстоит определиться. **Требуется разработать и принять множество документов, вытекающих из перераспределения функций между новыми органами управления.** Должны ли мы с вами сидеть и ждать, когда это будет? Нет!

Законы всегда изменялись, дополнялись, перерабатывались, но нельзя игнорировать всё, что «кровью написано»!

Наша группа ветеранов недавно участвовала в работе «круглого стола», который проводил министр, а Карл Карлович выступал с докладом. Кроме него выступили и те, которые близко авиации и не нюхали, но готовы всю нормативную документацию переработать. Такие-то ФАПы выбросить, такие-то – отменить, считают, что стандарты не обязательны для исполнения. Пусть они сначала отрасль изучат, по авиакомпаниям походят!

Да разве мы можем с вами упустить эту работу из своих рук?! Чтобы нашей гражданской авиации кто-то на стороне готовил нормативную документацию!

Конечно, в этом, в первую очередь, нужно определиться министру транспорта, авиационному департаменту Минтранса, государственной службе по надзору в сфере транспорта, федеральному



агентству воздушного транспорта. Образовать рабочие группы. Мы поможем в обязательном порядке. Надо установить чёткую, продуманную систему. После этого «круглого стола» принято решение образовать совет при министре. Надеемся, нас попросят направить туда настоящих людей, которые бы не тормозили работу, а помогли развитию. И не обюрокрадили бы это дело.

Что, у нас мало здесь ходоков-посредников было? Предлагают свои услуги по «проталкиванию» документов. Только заплатите и говорят, что сделают. У нас с вами таких не должно быть и не будет! Мы вам поможем по-честному, безвозмездно.

К сожалению, не всё зависит от нас. Последствия событий, которые произошли в авиации за последнее десятилетие, сразу не преодолеть. Но постепенно авиация выбирается. Я думаю, что если будем действовать вместе, пока мы живы и здоровы, то авиации погибнуть не дадим и поспособствуем ее развитию! Поручкой тому и ваше общественное объединение – Международная ассоциация руководителей авиационных предприятий! Честь Вам и слава!

ДМИТРИЕВ Ю.Я.

– Сейчас из зала поступает, и много, письменных вопросов по поводу нашего взаимодействия с властью.

Александр Васильевич, к сожалению, мы с Вами не завершили работу по совершенствованию сертификации, которую планировали проводить совместно. Мы свои предложения Вам представили. Теперь структура власти изменилась, а проблемы остались. **Давайте попробуем продолжить, допустим, через месяц-другой, после того, как новые органы власти сформируются.** Надо возобновить деятельность рабочей группы, состоящей из опытных руководителей. Вновь заняться серьёзным анализом и подготовить наши предложения в агентство, в службу и, тем более, в Минтранс.

РЕПЛИКА

– Мы не нашли ни в одном из представленных документов, кто правопреемник ГСГА и порядок назначения и освобождения работников федеральных органов.

РУППЕЛЬ К.К.

– **Да, насчет правопреемственности нигде не написано.** Это сделано сознательно. Агентство выполняет эту функцию. Насчет территориальных управлений, вот сейчас буквально принесли документ, подписанный 30 июля. В нём сказано о том, что территориальные органы транспортной инспекции и межрегиональные территориальные управления, территориальные управления воздушного транспорта пока закрепляются Министерством транспорта России за федеральной службой по надзору. Затем будут выделяться соответствующие управления в регионах. Сейчас всех закрепили за федеральной службой, потом 410 единиц будут переданы в агентство.

СУЛЕЙМАНОВ Р.Р.

– Будет ли изменён порядок назначения руководителей государственных авиапредприятий?

РУППЕЛЬ К.К.

– Есть Закон о государственных унитарных предприятиях. Там чётко прописан механизм назначения руководителя ФГУП.

СУЛЕЙМАНОВ Р.Р.

– Правильно ли я понял, что все организации, которые ранее были подведомственны ГСГА, теперь перешли в ведение ФАВТ? И второй вопрос: даже если когда-нибудь ФГУПов не останется, а будут акционерки, но с какой-то долей собственности государства, то кто будет осуществлять это влияние? Агентство на федеральном уровне или его территориальные органы? Третий вопрос: если от агентства по имуществу эта функция переходит к ФАВТ, в авиационное ведомство, то тогда какими же ресурсами оно будет это делать? Ранее уже кто-то говорил, что представители государства на 20 минут прилетают на собрание акционеров?

РУППЕЛЬ К.К.

– Я постараюсь ответить. Фридрих А.А. правильно в своем докладе, по-моему, показал степень влияния государства на управление федеральной собственностью и сколько времени чиновник тратит. Так, **по-моему, чем меньше времени он тратит на собрание акционеров, тем меньше вреда приносит предприятиям.**

КОЗЛОВСКИЙ В.Б.

– Прошу уточнить, как разделены функции сертификации и лицензирования между новыми и старыми органами управления?

ЕЛИСТРАТОВ А.В.

– Функции Межгосударственного авиационного комитета мигрировали из одной службы в другую службу. Потом было принято решение, что сертификацию типов авиационной техники и расследование авиационных происшествий оставить за независимой организацией. И поэтому в положении о Федеральной службе по надзору есть функция расследования опасных событий, за исключением событий, связанных с ГИБДД и авиационных происшествий. А сертификация типов осталась за МАКом.

**СМИРНОВ В.П.**

– Год назад Министерство обороны отказало МАКу в военных представителях на заводах. Это означает: система сертификации в МАКе работает неполноценно. **Это означает: за этот год всё, что не сертифицировали, любым юридическим лицом может подвергнуться сомнению, и этот сертификат может быть признан недействительным.** Это – вопрос государственного уровня и его значение нельзя умалять. Надо определиться в правовом отношении. Последнее соглашение МАК подписал с Европой, что означает: МАК опять является органом от России по данным вопросам.

ДМИТРИЕВ Ю.Я.

– У нас получается 6 уровней управления. Плохо ли это, хорошо ли – покажет время. **Предвижу, что будет с бумаготворчеством.** Сейчас бумаги исчисляются килограммами. В акционерное общество высылаются килограммы отчётов. **Сейчас 5-6 различных инстанций. Завтра бумаг будет приходиться больше, они будут дублироваться нижестоящими уровнями, затем поступать к нам.** Приходить, опять-таки, через управление. Затем весь этот вал пойдёт назад. Мы замучаемся отвечать, писать эти документы. Чиновники же ничего другого больше делать не будут, как заниматься бумаготворчеством.

РУППЕЛЬ К.К.

– **Вопросы ведения статистики полностью упущены во всех трёх положениях: о министерстве, службе, агентстве.** Кто будет заниматься статистикой? На основании чего будут делаться анализы, составляться планы, определяться какие-то перспективы? Вот эта проблема из проблем.

ЛОГУНОВ ВИТАЛИЙ ВЛАДИМИРОВИЧ руководитель Приволжского ОМТУ ВТ Минтранса России

– Скажу о взаимодействии органов власти. Пользуясь вот высоким статусом нашего заседания, вношу предложение. **Сейчас формируются территориальные органы службы надзора и агентства.** По надзору картина более-менее ясная. Стоит задача создать ещё и территориальное агентство. Многое зависит от тех людей, которые будут руководить этим агентством. На сегодняшний день в ряде регионов на эти должности пытаются пройти люди, которые не полностью владеют обстановкой, есть и конъюнктуришки. Хотелось бы, чтобы прислушивались и к мнению руководителей, знающих обстановку, людей на местах.

Сегодня те органы власти на местах, которые занимаются согласованием кандидатур, почему-то берут на себя и функции назначения. Вот я на сегодняшний день не знаю, кто всё-таки предполагается у нас на агентство. Говорят, шесть человек. Сегодня дальневосточники меня тоже спрашивают: «А кто у тебя будет руководителем агентства?». Не знаю. **Мы же говорили вот раньше на совете ГСГА и МАСАП, помните, и Александр Васильевич говорит: работать по руководящим кадрам совместно.**

**СУЛЕЙМАНОВ Р.Р.**

– Действительно, хотелось бы продолжить нашу добрую традицию совместной работы с ГСГА по кадровым вопросам. У нас есть совместный предмет деятельности, есть практика взаимодействия и с федеральными органами и на региональном уровне (через региональные отделения МАСАП).

ДМИТРИЕВ Ю.Я.

– Формально время на рассмотрение проблем нашего взаимодействия с властью в условиях административной реформы истекло. **Пока вопросов больше, чем ответов.** Наша совместная задача в дальнейшем сделать наоборот. «Три фуражки...», «Змей Горыныч...» – непривычно, конечно. **Придётся директорам привыкать к трём новым структурам. Мы всё-таки люди битые, опытные, прошли огонь и воду. Мы вместе найдём взаимопонимание, продолжим старые и установим новые деловые контакты в новых условиях! Не подведём гражданскую авиацию, а самое главное – не подведём наших пассажиров!**

Слово хозяину будущего заседания Клуба.

ПАДЕРОВ А.Н.

– Уважаемые коллеги! Конечно, это очень приятная миссия. Но, во-первых, – о том, что мы сегодня здесь обсудили. **Мы, директора, сегодня находимся на самом лезвии этих достаточно острых проблем взаимоотношений с властью, представляя интересы наших авиационных предприятий.** Наше заседание – это определённого рода школа. Школа, в которой мы учимся, когда мы начинаем понимать собственную роль и когда власть тоже начинает понимать заново собственную роль. Мы вместе переосмысливаем свою роль в обеспечении развития гражданской авиации Российской Федерации.

Во-вторых, я **хочу поблагодарить всех присутствующих руководителей авиапредприятий за честь, которая оказывается Уральскому региону в проведении следующего заседания Клуба командиров авиапроизводства России, и выразить слова глубокой признательности за это доверие!**

*Материал подготовлен на основе видеозаписи заседания.
Некоторые сокращения обусловлены ограничениями площадей журнала.*