



АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ ХОЗЯЙСТВУЮЩИХ СУБЪЕКТОВ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ РОССИИ

В 2004 году состоялось заседание Клуба командиров в Нижневартовске на тему административной реформы в гражданской авиации. Тогда руководителями были высказаны довольно пессимистические оценки целесообразности проведения такой реформы.

Что мы видим в настоящее время? Организация федеральных органов управления ГА неоправданно затянулась, а их структура еще более усложнилась в связи с созданием Федеральной авионавигационной службы, кадровая «чехарда» продолжается. Авиационный бизнес в течение двух последних лет работает в условиях фактического отсутствия власти на федеральном и территориальном уровнях. События 2006 года – наглядное тому подтверждение.

На XXXII заседании Клуба командиров авиационного производства России (июль 2005 г., Екатеринбург) присутствовало более 100 человек, в том числе более 70 руководителей авиапредприятий, управлений, ассоциаций и других авиационных структур ГА России, Латвии, Франции, руководитель Федеральной службы по надзору в сфере транспорта Нерадько А.В., директор Департамента государственной политики в области ГА, геодезии и картографии Руппель К.К., начальник отдела Департамента госполитики в области ГА Смирнов В.П., главный советник аппарата Полномочного представителя Президента Российской Федерации в Уральском федеральном округе Ленская А.А., председатель Исполнительного комитета Межфракционного депутатского объединения «Авиация и космонавтика России» Госдумы РФ Цветков В.Г., руководство Клуба «Опыт», представители местных и отраслевых СМИ.

Состоялась премьера видеофильма «Уральский завод ГА. Стратегия успеха», созданного студией «Репортер» (г. Новосибирск) совместно с МАРАП.

Участники заседания почтили минутой молчания память безвременно ушедших в течение 2005 года коллег – членов МАРАП Смигановского Владимира Вячеславовича (управляющего директора фирмы «Домодедово Джет Сервис», члена Ассоциации с января 1994 г.), Федорова Вячеслава Григорьевича (генерального директора Камчатской РПСБ ГА, члена Ассоциации с декабря 1999 г.), Чернавина Вячеслава Федоровича (генерального директора ОАО «Международный аэропорт «Курумоч» в 1995-2003 гг., члена Ассоциации с июля 1997 г., председателя Приволжского РО и члена Совета МАРАП в 2001-2003 гг., золотого лауреата Первого Открытого национального конкурса «Руководитель года ГА России» в номинации «Честь и достоинство»), скончавшегося от инсульта в связи с последствиями конфликта с властью.

Вашему вниманию предлагаются материалы обсуждения на заседании Клуба актуальных проблем хозяйствующих субъектов ГА.

«Круглый стол» АДМИНИСТРАТИВНАЯ РЕФОРМА ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ: ПЕРВЫЕ ИТОГИ И ПЕРСПЕКТИВЫ

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



– Позвольте мне от имени Министра транспорта Российской Федерации Левитина И.Е. и от себя лично приветствовать вас, пожелать плодотворной работы.

Коротко об отраслевых итогах. Производственная деятельность. Львиная доля авиаперевозок по-прежнему сохраняется за крупнейшими авиакомпаниями: 50% объемов перевозок выполняют «Аэрофлот», «Сибирь», «Пулково», «Красноярские авиалинии», а в целом 30 наших ведущих авиакомпаний выполняют 93% объема перевозок. Пассажирооборот воздушного транспорта составил в 2004 г. 83 млрд. пассажиро-километров, что на 16,7% выше уровня предыдущего года. Достигнутый рост объема перевозок был обеспечен авиакомпаниями в условиях беспрецедентного роста цен на авиакеросин, которые в 2004 г. выросли на 48% и составили в среднем по стране 12,5 тыс. руб. без НДС. В абсолютном исчислении рост оказался выше, чем за четыре предыдущих года. Нефтяные предприятия поднимают цену на авиакеросин, и он, к сожалению, составляет до 50% себестоимости перевозок. При этом авиационные тарифы на внутренние пассажирские перевозки в 2004 г. выросли лишь на 6,7%. Это является, в основном, заслугой руководителей авиапредприятий.



Развитие инфраструктуры. Темпы обновления и развития аэропортовой сети и объектов УВД явно недостаточны для обеспечения соответствия наземной базы уровню развития парка ВС и растущим объемам и видам перевозок. За 2004 г. количество аэропортов сократилось еще на 17 и сейчас их 394 (в основном, уменьшение идет за счет аэродромов с грунтовыми ВПП). Основная причина – недостаточное финансирование (в среднем 56-60%). В декабре 2004 г. Правительством решено дополнительно инвестировать в ГА около 600 млн. руб. (по году – почти 2 млрд. руб.). Однако этого недостаточно, особенно если учесть, что последние 10 лет инвестиции были очень незначительны. Тем не менее, удалось завершить реконструкцию ВПП в аэропортах «Иркутск» и «Хабаровск», заменить светосигнальное оборудование в Якутске и Перми.

Организация воздушного движения. Продолжаются работы по созданию укрупненных центров ОВД. Это Калининградский, Дальневосточный, Восточно-Сибирский районы. Подписано 15 соглашений о процедурах взаимодействия между центрами ОВД с сопредельными государствами в связи с внедрением сокращенных минимумов вертикального эшелонирования, в зонах и районах Единой системы над акваторией Черного моря и Калининградского РЦ. Завершена работа по переизданию перечня воздушных трасс.

Подготовка кадров. Удалось сохранить учебные заведения ГА в отрасли, но отсрочка дана лишь на два года. Поэтому важно мнение руководителей предприятий о том, должны ли сохраниться учебные заведения в ГА или они «уйдут» под Минобразование?

В развитие положений Воздушного кодекса РФ, как вы знаете, требуется принятие около 50 федеральных авиационных правил или правительственных постановлений. На сегодня удалось разработать и принять только около 20 документов. Работа над нормативно-правовой базой продолжается, хотя штат Департамента в результате реформы резко сокращен.

Идея административной реформы, возможно, и правильна, но несколько поспешна. Сначала необходимо выстроить правовой дом, а затем распределять полномочия. У нас же получается наоборот.

Тем не менее, Департаментом разработаны и утверждены следующие решения. Подготовлен проект постановления Правительства о внесении изменений в постановление Правительства № 466 по возмещению российским авиакомпаниями части затрат на уплату лизинговых платежей за авиатехнику российского производства. Теперь срок не ограничен 2010 годом, а вообще не оговорен.

Подписан приказ Минтранса № 77 о внесении изменений и дополнений в приказ Минтранса по производству досмотра пассажиров, членов экипажей ГВС, обслуживающего персонала, ручной клади в части ужесточения процедуры. После трагических событий 2004 г. в Правительство направлен план мероприятий, предусматривающий разработку нормативно-правовых актов по ужесточению требований к авиационной безопасности.

Подготовлены поправки к ст. 56 Воздушного кодекса, предусматривающие изменения в части формирования экипажей ГВС. Когда разрабатывался Воздушный кодекс, была попытка защитить рынок летного состава и в состав экипажей включать только граждан России. Сейчас мы сталкиваемся с тем, что уже не хватает летного состава. Однако теперь, обучая кубинский персонал на Ил-96, мы не можем его включить в состав экипажа. Парадокс, да?

Подписан приказ об утверждении ФАПов по медицинскому освидетельствованию летно-диспетчерского состава, бортпроводников. **По предложениям авиапредприятий отменены полугодичные ВЛЭКи.** Утвержден, зарегистрирован в Минюсте и уже действует приказ министра транспорта по изменению требований к эксплуатантам авиации общего назначения, который упрощает процедуру регистрации.

Утвержден приказ Минтранса России по ФАПам для объектов Единой системы ОВД, что позволяет решить многие вопросы в части налогового законодательства.



Утвержден приказ министра, который вносит изменения в 110-й приказ в части введения пониженных коэффициентов, ставок и сборов за аэронавигационное обслуживание в районе аэродромов, за взлет – посадку. Для АОН установлен коэффициент 0,25, и это понижение ставки для ВС менее 5 тонн дает им экономический стимул для развития.

Приказом Министра транспорта № 52 от 26.05.2005 г. упразднена сертификация организаций, осуществляющих деятельность по продаже и бронированию пассажирских и грузовых перевозок. Хотелось бы услышать вашу точку зрения как руководителей предприятий, насколько это актуально.

Утвержден приказ министра по ФАПам летной проверки наземных средств радиотехнического оборудования и светосигнальных систем аэродромов. Вступил в действие приказ министра, утверждающий Инструкцию по организации движения специального автотранспорта и средств механизации на гражданских аэродромах.

Приказом министра отменено распоряжение № 449, которое ограничивало ввоз в Россию ВС старше 25 лет (отменено по формальным признакам по требованию Минюста).

Остаются не до конца урегулированными вопросы по имуществу, не подлежащему приватизации. Благодаря, возможно, и вашим обращениям, закон о конституционных соглашениях принят Думой и находится на рассмотрении у Президента.

Международная деятельность. Проведено достаточно много переговоров с авиационными властями иностранных государств, но, к сожалению, остается еще 141 соглашение, которое заключено и действует от имени СССР. При пересмотре этих соглашений мы добиваемся, чтобы наши компании, готовые выполнять международные полеты, имели на это юридическое право.

По итогам административной реформы. Хотелось бы послушать мнение руководителей предприятий о том, как на их деятельность повлияла реформа. Могу только сказать, что существующая структура и функции, выполняемые Росавиацией, явно недостаточны. Мы должны добиться, чтобы в Агентстве появились и летные службы, и инженерные составляющие, и службы по авиационной безопасности.

Реформирование авиационной промышленности. В целом мы поддерживаем идею создания объединенной авиастроительной компании. Однако мы хотели бы видеть в ОАК место науки, всех составляющих, которые обеспечивают работу авиапрома, и какой будет лизинговая компания – или останется посреднической структурой, или войдет в состав ОАК.

Наши требования к ОАК: она должна отвечать за весь жизненный цикл воздушного судна – от идеи разработки самолета до его списания, чтобы собственник ВС мог рассчитывать на весь его ресурс, а компания, продавшая самолет, поддерживала его в течение всего жизненного цикла. Тогда мы получим реальную цену этого воздушного судна.

Вижу полную целесообразность продолжения наших дальнейших контактов. Понимаю, насколько дорога ваша точка зрения, насколько дороги вы все как личности в отрасли. Спасибо вам. Готов к дискуссии.

НЕРАДЬКО АЛЕКСАНДР ВАСИЛЬЕВИЧ

Руководитель Федеральной службы по надзору в сфере транспорта

– Хотел бы сравнить заседания Клуба командиров с мероприятиями, которые проводятся группой «G-8». Каждый год лидеры крупнейших государств собираются и обсуждают за «круглым столом» насущные проблемы развития в мире. И каждый год председательство в группе «G-8» переходит поочередно к одной из стран «большой восьмерки». По аналогичному принципу построена и работа Клуба командиров. На его ежегодных заседаниях обсуждаются самые актуальные проблемы отрасли, а принимаемые решения, как мне представляется, могут иметь такое же важное значение для российской гражданской авиации, как и решения «большой восьмерки» – для всего мира.

Здесь присутствуют руководители крупнейших организаций ГА – авиапредприятий, аэропортов, заводов, учебных заведений. У каждого есть точка зрения на пути развития гражданской авиации, своя оценка хода административной реформы. Есть различия в мнениях, но есть и общее: все стратегические и тактические цели, любые пути развития ГА должны обеспечивать главное – ее безопасность и надежность.

О показателях безопасности. Гражданская авиация России сейчас перевозит немногим больше 30 млн. пассажиров, возможно, 37 млн. в 2005 году. Это объемы работы 1994-1995 гг. Тогда мы отмечали свыше 54-х авиационных происшествий в год. Мы все радовались снижению количества происшествий, но оно происходило на фоне уменьшения объемов работы (т.е. в месяц порядка 5 авиационных происшествий). В 2003 г. у нас было 9 авиационных происшествий, в 2004 – 17. За первое полугодие 2005 г. было 3 авиационных происшествия, два из них относятся к категории уникальных, их мы давно уже могли бы избежать. Порядок цифр говорит сам за себя. Это все было достигнуто сложным путем, прежде всего – ужесточением требований и реализацией основ





политики РФ в области авиационной деятельности, которые были утверждены Президентом РФ. Мы вместе с вами добились значительного улучшения относительных показателей безопасности полетов, которые ярче всего характеризуют работу авиационной системы.

В достижении этих результатов огромная роль принадлежит руководителям крупнейших авиапредприятий и организаций ГА, которые понимают, что руководитель любого, самого высокого уровня, в первую очередь, должен своим личным примером показывать отношение к обеспечению безопасности полетов и авиационной безопасности.

У нас уменьшилось количество авиапредприятий, тенденции эти сохраняются. Сейчас 179 действующих авиапредприятий, что позволило сконцентрировать производство и оставаться в эффективной и активной работе наиболее крупным производственным объединениям. К сожалению, остаются еще слабые региональные авиакомпании, ряд из которых в ближайшее время прекратит существование из-за роста цен на топливо, невозможности приобретения новой топливо-эффективной техники.

Поэтому очень **важно мнение руководителей, мнение членов МАРАП, их отношение к проблеме приобретения ВС с использованием ограничительных таможенных пошлин.**

Весьма актуальна проблема соответствия международным стандартам. Это, прежде всего, необходимость оснащения наших ВС шумопоглощающими конструкциями, улучшенными системами предупреждения столкновения с землей, радиомаяками, системами зональной навигации. Приказ Минтранса по оснащению ВС радиомаяками позволил получить российской ГА отсрочку на год по полетам в Европу без улучшенных систем предупреждения столкновения с землей. Затраты на оснащение этих систем просто несоизмеримы. Когда наступил первый этап введения ограничений на полеты воздушных судов, все-таки это прошло для нас достаточно безболезненно: не было ограничений полетов большого количества ВС. Впереди очередной этап. Он коснется, в первую очередь, вертолетных авиапредприятий. С 1 января 2006 г. без улучшенных систем предупреждения столкновения с землей воздушные суда РФ для полетов в Европу допускаться не будут.

Об административной реформе. Мы обсуждали с руководителями авиапредприятий, территориальных управлений ВТ, как в ходе реформы не потерять самого важного – темпов развития гражданской авиации и уже достигнутых результатов в обеспечении безопасности полетов. Все сошлись во мнении, что **государственное руководство гражданской авиацией заключается в разработке нормативов, правил, стандартов и контроле-надзоре за их соблюдением.** Можно по-разному относиться к тому, что сейчас создана такая структура по всем видам транспорта, но представляется, что нам удалось все-таки не расплыть те малые силы и средства, которые у нас были в составе ГСГА, в составе территориальных управлений Минтранса. **К сожалению, реформа не позволяет Агентству, Минтрансу осуществлять контрольно-надзорные функции.** И может получиться так, что они просто пропадут, как исчезли и многие другие функции в ходе этой реформы, поэтому сейчас их приходится вводить в Положения о министерствах, агентствах, о службах.

Несмотря на реформу мы сумели сохранить тот потенциал и те показатели, которые были наработаны в последние три года. В 2006 г. нас ожидает проверка ИКАО уже по гораздо большему объему вопросов, чем в 2000 и 2002 годах, практически по всем аспектам авиационной деятельности, по всем приложениям к Чикагской конвенции ИКАО. **И мы должны доказать международным экспертам, и прежде всего – самим себе, что мы достойны занимать высокое место в мировой гражданской авиации.**



ДМИТРИЕВ ЮРИЙ ЯКОВЛЕВИЧ

генеральный директор ОАО «Международный аэропорт Волгоград», президент МАРАП

– У нас есть бесценный капитал и лучший учитель. Это – опыт работы в Российской Федерации, в государстве огромном по масштабам и непросто по развитию регионов.

Итак, административная реформа. В результате мы получили дублирование функций, возрастающий бумажный оборот.

На страницах правительственного сайта мы прочитали, что создается Федеральная аэронавигационная служба. Но мы не понимаем, как дальше должны взаимодействовать стандарты и правила, разработанные ранее, как будут взаимодействовать аэропорт, авиакомпания с этой службой. Главком ВВС неоднократно повторял, что у воздушного пространства должен быть один хозяин. Мы относимся с уважением к Министерству обороны, но **мы знаем, какие хозяева военные. У них совершенно другой менталитет,** всю жизнь была потребительская функция. Пысенок, Падеров, другие наши руководители – вот это действительно хозяева.

Вопросов много: сертификация, аренда, выкуп земли (не забудьте, 2006 год наступает!), керосин, возрастающее налоговое бремя, – все это непросто, все скажется на тарифе, на пассажирах и опять будет их отток. Мы должны ставить проблемы, предлагать наши решения, а потом отслеживать и продвигать их реализацию.

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

– Горжусь тем, что я тридцать лет – генеральный директор «Аэропроекта». Но сейчас выступаю как президент Ассоциации «Аэропорт» ГА и высказываю мнение генеральных директоров аэропортов. На международной конференции в мае я уже говорил – в ГА России нужна вертикаль власти! **Мы, руководители аэропортов, обеспокоены тройственностью власти.** Так получилось по жизни, что за 30 лет руководства я пережил шесть министров и глубоко убежден – руководить гражданской авиацией должен один человек! **Нельзя расчленять гражданскую авиацию!** Возможно, кто-то с этим не согласен, но я «уходящий лебедь» и не стесняюсь это сказать – мне больно. Я всю жизнь отдал гражданской авиации и считаю: неправильно то, что у нас «змеи с тремя головами». Умные головы, умные все мужики, толковые и преданные делу, но **хозяин должен быть один. Если в доме нет одного хозяина, дом идет вразнос!**

О наземной базе. Как президент Ассоциации я недавно был приглашен в Комиссию по естественным монополиям при Совете Федерации. Когда я выступил и сказал: «Дайте нам закон об аэропортах, мы не можем без него жить, ведь сейчас же раздраз с землей, с арендой, ценами и так далее», меня опять поддержали – пятый раз. Но я сказал: «Удар-то в вату!». Тем более, что присутствовавший там директор департамента, по-моему, юридического сказал: «Живем 10 лет без закона и проживем еще». Да, мы живем, но **руководят нами такие люди, которые не понимают, что такое закон об аэропортах...**

Мне бы очень хотелось, чтобы этот Клуб командиров сделал такой документ по этому вопросу, а я готов его нести куда угодно – в Совет Федерации или там куда скажете.

Министр проводил «круглый стол», обсуждался закон о передаче федеральной собственности аэропортов в муниципальную. Карл Карлович тогда озвучил, что будем передавать за деньги. Это абсурд! Я сказал на всех уровнях: **«Спасибо, если возьмут без денег наши местные воздушные линии и аэропорты!»**

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

– Гражданская авиация у нас представляет собой как бы три «столба» – перевозчики, аэропорты и система ОВД; есть ремонтные заводы, ВУЗы и так далее. В Советском Союзе Министерство ГА, при всех различиях интересов, координировало и регулировало их деятельность. Мне совершенно не понятен эксперимент по разделению ответственности на трех человек в Минтрансе как федеральном органе исполнительной власти и специально уполномоченном органе в области гражданской авиации. **Эта система порождает конфликты, а вместо решения вопросов растет бумажный оборот.**

Административная реформа. В программе заседания обозначена тема «Административная реформа и ее итоги». Думаю, **правильнее было бы написать: «Административная реформа и ее последствия для ГА».** Практика показывает: **нет лучшего варианта завалить какое-либо дело, как поручить его регулирование нескольким человекам.** Чувствуя ответственность за гражданскую авиацию, мы в течение года были вынуждены подстраиваться и думать, **что предпринять, чтобы реформа не вызвала тяжелых последствий.**

Через МАРАП надо высказать нашу твердую позицию всем ветвям власти в стране и сказать, что дальше может быть еще хуже. У нас есть примеры, об этом Юрий Яковлевич достаточно четко сказал: «Не знаем, куда обращаться, не знаем, кто решает эти вопросы, не знаем, куда писать». Время идет, а **гражданская авиация – это такая отрасль, в которой нельзя откладывать решения.**

Динамичность, оперативность, недопустимость промедления – это очень важно в ГА. Этот затянувшийся эксперимент начался с малого: внутри Минтранса функции на трех человек поделили, теперь поделили уже между федеральными органами исполнительной власти, и еще ждем чуда! «Все красиво на бумаге, да забыли про овраги».

Вопрос о Федеральной авиационной службе не нов, он возник в 1999-2000 гг. **Военным пришлось в голову осчастливить гражданскую авиацию, потому что в ней, якобы, не умеют управлять воздушным движением.** Тогда решение о создании ФАНС не было принято, но сейчас эта идея снова всплыла. Правильно сказано, у неба должен быть хозяин. Если сейчас три органа управляют и появится четвертый, да еще замкнутый на Правительство, – это такое будет «ноу-хау», что все мы ахнем.

Буквально тезисно. Первое: никогда локация в гражданской авиации не будет эффективна для системы разведки воздушного противника. Локаторы ГА стоят по трассам, в районе аэропортов, а противник не полетит по трассам к нам в страну. Второе: локаторы ГА имеют поле управления по нижней границе выше 4-5 тысяч метров в Европе и 6-7 тысяч метров в Сибири, на Дальнем Вос-



токе. Третье: помехозащищенность первичных локаторов ГА не выдерживает никакой критики, эта техника не может быть применима для управления боевыми действиями. Кроме того, система управления ГА в нашей стране не является какой-то частью системы боевого управления вооруженными силами или силами ПВО и ударной авиацией. Это тоже – лукавство и подмена понятий.

Говорят, что можно за счет средств ГА установить локаторы двойного назначения. Однако есть же международные правила: нельзя в военную технику вкладывать то, что получается как сбор за управление воздушным движением. К тому же гражданская авиация оборудует рабочие места для военных секторов, выплачивает все платежи по коммунальным услугам, поэтому, наверное, обижаться военным в наших зонах, районах совершенно не приходится.

У меня предложение: нашей МАРАП в ходе дальнейшей дискуссии надо твердо заявить свою позицию по поводу создания ФАНС.



ВАХРУШЕВ АЛЕКСЕЙ НИКОЛАЕВИЧ

генеральный директор ООО «Лизинговая компания «Авиакор–Лидер»

– Мои наставники учили, что вся история авиации написана кровью. В конечном итоге, подобные эксперименты влияют и на безопасность полетов, и на старение авиатехники. И все связано с нехваткой, в конечном итоге, денег.

Возьмем **налоги на аэропорт**. Чем больше налогов, тем меньше денег аэропорты тратят на свое развитие, значит, меньше будет выделяться средств на обеспечение безопасности полетов. Чем больше налоги и расходы по эксплуатации воздушных судов, тем меньше средств на безопасность полетов. Чем больше берем денег с пассажиров, тем меньше их зарабатываем, потому что пассажиры уходят от нас в другие компании. Все эти вещи взаимосвязаны, поэтому ко всяким экспериментам в ГА надо подходить либо вдумчиво и осторожно, либо не проводить их вообще.

Другая проблема – **создание объединенной авиационной корпорации. Безусловно, в авиапроме глубочайший кризис, вызванный недостатком средств**. Нет денег у наших перевозчиков на закупку техники, на то, чтобы создавать передовую технику, такую, чтобы авиакомпания могли выгодно эксплуатировать ее. В структуре МГА СССР была служба, которая определяла и заказывала «модельный ряд» той техники, которая нужна ГА. **В современной России авиапром до сих пор не может дать нам тот самолет, который мы хотим**. И если они будут сейчас, создавая ОАК, вариться в собственном соку, то опять сделают не то, что нужно гражданской авиации. Руководителям авиапредприятий, руководителям отрасли, отраслевым институтам ГА надо хорошо подумать, какие проектные параметры, какое техническое задание выдать в ОАК.

Поэтому мне бы хотелось, чтобы Клуб командиров, руководители авиапредприятий каким-то образом скоординировались через МАРАП и подсказали промышленности: каким должен быть региональный самолет, чтобы любая авиакомпания на нем могла зарабатывать деньги, а не только тратить; каким должен быть магистральный самолет; какие типы ВС нам вообще нужны и в каком количестве.



ВАСИН ИВАН ФЕДОТОВИЧ

председатель Совета Клуба «Опыт», заместитель Министра гражданской авиации СССР в 1980-х гг., представитель СССР в ИКАО (конец 1980-х – 1990-е гг.)

– Члены Клуба «Опыт», Клуба ветеранов высшего руководящего состава ГА, благодарны вам за приглашение участвовать в таком представительном собрании.

Более 50 лет я связан с гражданской авиацией. Законодательство мы раньше сами разрабатывали. А теперь мы перешли на рыночную систему. Что, ее задача – только потребительский спрос? За предьявленные услуги – плати и ни о чем больше не думай? Мы столько жалоб слышим от вас, встречаясь в Клубе «Опыт», и не оставляем их без внимания. Недавно Министр транспорта встречался с нами, членами Клуба. Мы говорили о руководстве: **если руководитель – настоящий профессионал – идет дело в этой рыночной системе, тяжело, но идет. Но разве можно назначать некомпетентного человека по протекции управлять, тем более отраслью?! Компетентность важнее всего при отборе руководителей!**

Что такое Росавиация после реформы? Это убудочная организация получилась, извините за выражение! Три управления, и ни авиации нет там, ни инженерной техники. И Нерадько вынужден был взять их, чтоб эти функции хоть как-то сохранить. **Был у нас Госавианadzор СССР, пусть бы и теперь надзор был независимым**. Но для управления гражданской авиацией должен быть полноценный орган, который бы по существу назывался Росавиацией! Мы написали от Клуба «Опыт», от нашей группы проект Положения о Федеральном агентстве и его структуру! А где оно, у министра спрашиваем, это наше Положение? Ответ: «В правительственную комиссию отдали, они оттуда все повыкинули».

Что касается связей с промышленностью – **докатились до того, что даже федерального агентства по авиационной промышленности нет в структуре Минпрома**. А мы какие-то итоги подводим...



Да у нас теперь «пятиглавое» хотят сделать управление гражданской авиацией! А почему проблемами безопасности и лицензирования и рядом других занимаются не государственные органы в лице МАК?

Живем по законам ИКАО. В них сказано четко, кто управляет всеми полетами на трассах. Не могут у нас армейские специалисты по УВД заменить гражданских. Хозяином воздушного пространства по Конституции является государство. Мы, как государство, входим в международные организации и управлять ГА должны по международным стандартам, но с учетом нашей специфики.

Желаю вам больших успехов в работе, а мы вам Клубом «Опыт» будем помогать.

ПАДЕРОВ АНАТОЛИЙ НИКОЛАЕВИЧ

генеральный директор ОАО «Уральский завод ГА» (ПРАД), председатель КК-32



— Мы много говорим о безопасности полетов, о безопасности на транспорте и забываем о том, что существует еще и другая безопасность. Если сегодня более 70% пассажиров не могут добраться с Дальнего Востока до столицы, и не только на самолете, но и поездом, то это уже связано с государственной безопасностью. За безопасность государства отвечает Правительство. Где этот вопрос рассматривался, чтобы обеспечить ее? Если будет увеличено количество пассажирских перевозок, мы решим массу других проблем. Конечно, это вопрос не только Минтранса, это касается и Министерства регионального развития, и региональной власти.

Как решается этот вопрос, где эти программы? Мы их не видим. Какова роль аэропортов, авиакомпаний, заводов? Этого тоже не видим. Какова роль Министерства промышленности? Подготовлен документ о создании авиационного холдинга, но в этот холдинг вошли только самолетостроители. Простите, а на чем собираются летать эти самолетостроительные компании? Подписали один документ о создании холдинга и решаем все проблемы? Это делаем только ради того, чтобы отвлечь внимание, куда-то уйти на задний план. Проблема не решается.

Убедительная просьба к представителям власти все-таки рассмотреть вопрос повышения эффективности работы ГА в сфере обеспечения безопасности страны. Чтобы люди могли перемещаться на надежной технике, в любом направлении, без каких-либо существенных ограничений. Вот тогда будет понятна и политика Правительства.

Надо искать стратегические перспективы развития не только всей транспортной системы, но и воздушного транспорта страны.

ЦВЕТКОВ ВЯЧЕСЛАВ ГЕННАДЬЕВИЧ

председатель Исполкома Межфракционного депутатского объединения «Авиация и космонавтика России» Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации



— Уважаемые коллеги, друзья. Разрешите поблагодарить вас за приглашение на этот форум и передать приветствие от председателя нашего депутатского объединения Г.И. Райкова.

Вся страна находится пятнадцать лет в поисках здравого смысла и что-то у нас с этим не здорово получается. Если проследить, сколько за 15 лет у нас прошло и идет реформ, то, скажем, как гражданская авиация называлась, не все и припомним: МГА, ФАС, ФСВТ, ГСГА и т.д. В начале недели вышел один журнал, в котором прозвучала интересная мысль: если проанализировать логику большинства решений, то ее можно было бы объяснить только в том случае, если бы их принимали враги России.

Когда начиналась проработка этой административной реформы, примерно более полугодом существовало несколько рабочих групп в Минэкономразвития, в администрации Президента, прописывались и притирались функции, исключались избыточные. Большая была проведена работа, но за две недели до принятия решения что-то произошло, и мы имеем то, что имеем. Положительным это назвать вряд возможно.

Такая же проблема в законодательстве: откуда возникает инициатива по многим законам? Центры принятия решений, скорее всего, лежат в плоскости корпоративных интересов. Предложения же надо выносить на дискуссию, смотреть в системе.

Чтобы повернуть парламент лицом к авиационной отрасли, три года назад мы создали Межфракционное депутатское объединение, потому что Комитеты, в основном, обеспечивают внутреннюю работу парламента. По идее, вам, профессиональной элите, нужно было несколько лет назад создать или сыниницировать такое объединение и сделать его своим «государевым ухом», площадкой для лоббирования отраслевых интересов.

Мы отвергли 15 лет назад модель жесткого вертикального администрирования. По логике, взамен должна прийти «жесткая горизонталь». Функционирование вашего Клуба и МАРАП, как нам представляется, — одна из моделей, которая могла бы успешно жить и развиваться. Мы готовы сделать все, чтобы вместе с вами эффективно работать.

ДМИТРИЕВ Ю.Я.

– Пошла какая-то конкретика. С «горизонталью» нашей уже Дума соглашается, после двадцати лет! Алексей Валентинович сейчас выскажет, возможно, мысли издалека.

**ШАЛАГИНОВ АЛЕКСЕЙ ВАЛЕНТИНОВИЧ**

директор ООО «Инженерно-промышленная компания «LAS-1»,
представитель МАРАП в Латвийской Республике

– Нет, это будет не взгляд издалека, это будут как бы «заметки натуралиста». По моим наблюдениям, главный казус административной реформы заключается в том, что **администрирование в ГА вообще исчезло, вертикаль, правильно было замечено, «легла в горизонталь»**. Сохранились главные функции системы ГА, если мы признаем ее системой. Технологическая безопасность – есть у нас надзорные органы; хозяйственные функции – есть Агентство; стратегические цели – есть департамент Карла Карловича уважаемого. Но **любой**, тем более такой **сложной социально-технической системе для развития и поддержания жизнеспособности нужен администратор. Нужна разработка правил поведения составных частей этой системы. Нужен контроль** за выполнением этих общих правил, и, наконец, необходимо руководство в порядке административной подчиненности. **Все это исчезло**. И мнения участников заседания говорят о том, что мы это, вы это осознали. И **сейчас мы ищем эти общие правила**.

**СУЛЕЙМАНОВ РОБЕРТ РАФАИЛОВИЧ**

вице-президент, генеральный директор МАРАП

– Через почти год с начала реформы мы говорим, что **все происходит так, как мы, в общем, и прогнозировали**. В специальном выпуске журнала «МАРАП» по итогам Нижневартовска вы увидите, что в 2004 г. мы говорили ровно о том, о чем говорим сегодня. Правила, о которых мы говорим, либо остались еще из МГА, либо появились какие-то новые, непонятно как зарегистрированные. В то же время, усилиями, в частности, Ассоциации агентств завершена работа по совершенствованию сертификации, которую мы начинали, кстати, совместно с Александром Васильевичем еще с Питера. Пусть для кого-то это спорно – отмена сертификации АВС. Нас может рассудить только время. Тем не менее, такой прецедент создан, и компании теперь берут на себя ответственность за то, доверяют они агентству или не доверяют продавать те или иные перевозки. Это уже «горизонталь».

Напомню, что **мы с вами перерегистрировали нашу МАРАП** и внесли в нее принципиальное изменение – **это теперь саморегулируемая организация** (об этом мы тоже говорили в 2004 г.). Многие руководители высказывали мнение, что пришло время **восполнить функции, упущенные административной реформой**. Совершенно очевидно, что **если мы этого сами не сделаем, то будет и еще масса реорганизаций, вне зависимости от мнений директорского корпуса**.

Подводя некоторые итоги, можно, наверное, согласиться с тем, что надзор должен быть независим от исполнения. Но вот ради чего развитие и текучка оторваны друг от друга, для меня непонятно. Как можно заниматься государственной политикой одному органу, Департаменту Минтранса, а ФАВТ вроде как управляет собственностью, за этот год «успешно» растеряв даже те минимальные рычаги, которые были в ведении ГСГА и которые перехватило теперь Росимущество. Сейчас это все потихоньку, вялотекущей шизофренией ушло туда, и практически любая сделка согласовывается бесконечно долго. Есть такие примеры, и совершенно непонятно, как будет дальше.

И последний момент. Речь идет о том, что вступление в силу закона о лицензировании предполагает существенное уменьшение числа объектов, подлежащих лицензированию. Директора спрашивают, к чему это приведет? Какой-то ясности в этом вопросе нет. Если кто-то из присутствующих здесь представителей органов федеральной авиационной власти на этот вопрос ответит, мы будем благодарны.

