



САМОРЕГУЛИРОВАНИЕ АВИАЦИОННОГО БИЗНЕСА: ИЛЛЮЗИИ ИЛИ РЕАЛЬНОСТЬ

По своей сути наш Клуб командиров и ассоциация, да и любая иная общественная или некоммерческая организация, являются саморегулируемыми организациями (СРО) поскольку регулируют свою деятельность самостоятельно. На принципах саморегулирования действуют такие признанные в мире структуры как ИКАО, ИАТА и многие другие.

О чем же мы собираемся говорить, если все, казалось бы, и так ясно? Ясность заканчивается там, где интересы СРО пересекаются с интересами других структур: бизнеса, власти или общества. Примером тому 20-летняя история взаимодействия Клуба, МАРАП и наших коллег из других ассоциаций с органами власти. Сегодня подобные контакты зависят от доброй воли сторон и ни к чему особенному эти стороны не обязывают. **Это – реальность.**

Иллюзии связаны с принятием и вступлением в силу Федерального закона от 1 декабря 2007 года № 315-ФЗ «О саморегулируемых организациях», который устанавливает «правила игры» между властью и бизнесом. В первую очередь, это касается перераспределения функций регулирования предпринимательской деятельности.

Предлагая тему КК-35, мы исходили из того, что для начала представителям авиационного бизнеса, авиационной власти и авиационной общественности надо разобраться в новых правилах поведения. Затем запустить в гражданской авиации «винт саморегулирования» (рис. 1). Особую актуальность рассмотрение этих механизмов приобрело после выхода Постановления Правительства РФ от 23 июня 2008 года № 467 о совершенствовании государственного регулирования в области гражданской авиации.

Реальность в том, что МАРАП, как единственная в ГА многопрофильная ассоциация, руководствуясь законом, **организовала создание** единой консолидированной **СРО авиационного бизнеса (СРО АБ) из числа авиапредприятий**, возглавляемых членами ассоциации, других субъектов предпринимательской деятельности в ГА и смежных отраслях экономики. При этом в соответствии со стратегией, принятой в 2004 году, и упомянутым законом, **МАРАП трансформируется в СРО субъектов профессиональной деятельности** – руководителей авиапредприятий.

Деловая среда СРО АБ изображена на рис. 2. Наш подход основывается на том, что все хозяйствующие субъекты ГА объективно технологически взаимосвязаны и работают на единую цель – оказание услуг пассажирам и клиентуре. Следовательно, разработка и контроль соблюдения стандартов и правил, составляющих основу саморегулирования предпринимательской деятельности, должны находиться в компетенции единого СРО. В этом случае **СРО АБ становится системой** (рис. 3), которая консолидирует и отражает общие позиции не только авиапредприятий, но и ассоциаций различных сфер деятельности ГА, и, таким образом, существенно разгружает авиационные власти от избыточных управленческих функций. Такая практика саморегулирования авиационного бизнеса оправдала себя во многих зарубежных странах.

Миссия и стратегические цели СРО АБ приведены на рис. 4.

Приоритетной сферой деятельности СРО АБ должны стать системные проблемы ГА (рис. 5).

СРО АБ представляется в качестве компактного органа (рис. 6) высококвалифицированных специалистов, тесно взаимодействующих с профильными комитетами отраслевых ассоциаций, органами сертификации/ лицензирования и специалистами субъектов предпринимательской деятельности-членов СРО АБ. В свою очередь, **руководство СРО АБ призвано**, используя механизмы саморегулирования, консолидировать и отстаивать интересы авиационного бизнеса путем конструктивного взаимодействия с органами авиационной, представительной и исполнительной власти на федеральном и региональном уровнях.

Уникальные возможности, которые получают предприниматели в результате создания СРО АБ, приведены на рис. 7.

В целом СРО АБ должна стать органом саморегулирования и консолидации субъектов предпринимательской деятельности всех сфер гражданской авиации.

Девиз СРО АБ: Влияние через саморегулирование.

Давайте основываться на этом, чтобы от иллюзий перейти к реальности!

*Р.Р. Сулейманов,
кандидат экономических наук, доцент*