



ПОСЛЕСЛОВИЕ ПЕРВОЕ: ИТОГИ РАБОТЫ КАО В 2007 ГОДУ



ПРЕСС-РЕЛИЗ КОЛЛЕГИИ АВИАЦИОННОЙ ОБЩЕСТВЕННОСТИ (КАО) о заседании 29 ноября 2007 года

29 ноября 2007 года в г. Москве в здании «Госкорпорации по ОрВД» состоялось заседание Коллегии авиационной общественности, на котором подведены итоги деятельности Коллегии в 2007 году.

Участники заседания отметили, что **деятельность Коллегии** в 2007 году осуществлялась **в полном соответствии с Миссией и Регламентом КАО и оправдала намерения ее создателей**. Особо было подчеркнуто, что профессионалы и авиационная общественность дали высокую оценку **качеству итоговых документов заседаний КАО** по вопросам «Отечественный парк воздушных судов (самолеты): состояние и перспективы» от 17.04.2007 и «Современное состояние и перспективы развития аэропортовой сети Российской Федерации» от 13.07.2007, **достигнутому за счет консолидации предложений участников основных видов деятельности ГА**.

Вместе с тем участники заседания с сожалением констатировали: несмотря на актуальность поднятых Коллегией проблем и **стремление оказать конструктивную помощь** властям с целью их практического решения, **органы государственного регулирования ГА не отреагировали** должным образом **на предложения Коллегии**, подготовленные профессионалами. В связи с этим сопредседатели **КАО** были вынуждены **14 ноября 2007 года обратиться непосредственно к Председателю Правительства России Зубкову В.А.***

Состоялась содержательная дискуссия по проекту плана работы Коллегии **на 2008 год**, в результате которой была **сформирована тематика предстоящих заседаний КАО**. Принято решение обратиться к Министру транспорта РФ Левитину И.Е. с предложениями о проведении торжественных мероприятий, посвященных 85-летию Гражданской авиации России, с широким привлечением авиационной общественности и средств массовой информации; о присвоении торжественным мероприятиям статуса «Авиационного съезда».

Рассмотрены заявления руководящих органов **ОПАР, ПРИАС ГА России, ПЛС России** о присоединении к КАО. Названные отраслевые профсоюзы **приняты в члены Коллегии**.

Сделано **официальное предложение ФПАД России и ПАРРиС России рассмотреть возможность присоединения к КАО** в целях консолидации усилий на решении актуальных проблем ГА.

В преддверии Дней Республики Саха (Якутия) в Москве, посвященных 375-летию вхождения Якутии в состав России, состоялась **преьера документального видеофильма «Аэропорт Якутск. Путь в небо начинается с земли»**, созданного Новосибирской студией «Репортер» при участии МАРАП в рамках совместного проекта «Аэропорты России в реальном масштабе времени».

В соответствии с Уставом и процедурными документами МАРАП генеральному директору ФГУП «Госкорпорация по ОрВД», Герою России Горбенко В.М. и генеральному директору НОУ ВКШ «Авиабизнес» Григорьеву Ю.М. **вручены удостоверения и нагрудные знаки членов Ассоциации**.

В заседании приняли участие руководители организаций – создателей и членов Коллегии, отраслевых профсоюзов, «Госкорпорации по ОрВД», НОУ ВКШ «Авиабизнес», ООО «Авиа-Медиа» (разработчик Центральной нормативно-методической библиотеки по поддержанию летной годности ВС на базе компьютерных технологий), представители авиакомпаний – эксперты КАО и Партнерства «Безопасность полетов».

* Публикуем обращение КАО к Зубкову В.А.



Заседание Коллегии авиационной общественности 29.11.2007 г., Зал переговоров в здании ФГУП «Госкорпорация по ОрВД»



Слева направо: **Ивановский Н.Н.**, сопредседатель КАО, президент МАРАП; **Сулейманов Р.Р.**, вице-президент, генеральный директор МАРАП; **Смирнов О.М.**, сопредседатель КАО, президент Фонда «Партнер ГА»



Тимошкин В.Е., сопредседатель КАО, исполнительный директор Ассоциации «Аваремонт»



Кёстер П.В., сопредседатель КАО, председатель Генерального Совета МОО «Гражданский контроль»



14.11.2007, исх. № 211

О рассмотрении предложений
по развитию гражданской авиации

**Председателю Правительства
Российской Федерации
Зубкову В.А.**

Уважаемый Виктор Алексеевич!

Коллегия авиационной общественности (КАО), выражая крайнюю озабоченность состоянием дел в гражданской авиации России (ГА), обращается к Вам, как к новому председателю Правительства РФ, со следующими предложениями.

В текущем году КАО рассмотрела и представила в органы власти комплексные предложения по ключевым проблемам ГА: «Отечественный парк воздушных судов (самолеты): состояние и перспективы» (17.05.2007, исх. № 038), «Современное состояние и перспективы развития аэропортовой сети Российской Федерации» (15.08.2007, исх. № 0195). Предложения авиационной общественности не вызвали должной реакции органов исполнительной власти.

В связи с этим направляем Вам упомянутые материалы заседаний КАО и просим обязать соответствующие органы исполнительной власти не только рассмотреть наши предложения, но и приступить к их практической реализации с учетом решений, принятых президиумом Госсовета 13.11.2007 г. в г. Красноярске.

Готовы к конструктивному сотрудничеству в целях решения изложенных и иных актуальных проблем гражданской авиации, состояние дел в которой характеризуется следующим:

1. После распада СССР гражданская авиация не может выйти из состояния системного кризиса. Все эти годы авиационная общественность неоднократно представляла предложения по совершенствованию деятельности ГА в высшие органы законодательной и исполнительной власти РФ, но они не принимались во внимание.

2. Управление отраслью фактически дезорганизовано в результате бесконечных реорганизаций и административной реформы 2004 года. Ответственность за функционирование ГА размыта между несколькими федеральными органами власти, их взаимодействие не налажено, принимаемые решения недостаточно компетентны. Упразднив авиационную администрацию как единый уполномоченный и ответственный орган, Россия отошла от общепринятого в мировой практике принципа государственного регулирования деятельности ГА. Снизилась оперативность деятельности госорганов как в части, непосредственно касающейся ГА, так и в вопросах управления госсобственностью. Ослабилось их влияние на состояние дел в регионах. Неоправданно возросли бюджетные затраты на содержание столь сложной структуры управления. В «штабах» отрасли наблюдается нехватка высокопрофессиональных специалистов. Недостатки, выявленные в ходе реформирования системы управления ГА, не устраняются, а международная практика во внимание не принимается.

3. Существующие «концепции», «стратегии» и «федеральные целевые программы» развития отдельных звеньев авиатранспортного комплекса страны не увязаны между собой и недостаточно учитывают интересы граждан и авиационного бизнеса. Большинство из этих документов в последние годы готовились келейно, в ходе разработки не обсуждалась с профессионалами и представителями авиационной общественности.

4. Гражданская авиация и гражданское самолетостроение функционируют сами по себе, хотя объективно от их взаимодействия зависят перспективы дальнейшего развития отечественного авиатранспорта. Несмотря на многократно увеличившиеся бюджетные средства российский авиапром не в состоянии удовлетворить в настоящее время и ближайшем будущем потребности отечественных авиакомпаний в новых воздушных судах.

5. Нормальному процессу расширенного воспроизводства в отрасли препятствует крайне недостаточный уровень бюджетного финансирования развития ГА, и, в первую очередь, ее наземной инфраструктуры, научных исследований и системы подготовки специалистов.

6. Происходит интенсивное проникновение на отечественный рынок иностранной авиатехники и авиакомпаний. Это стало возможным вследствие воздействия перечисленных факторов в сочетании с отсутствием государственной программы поддержки летной годности действующего и нового парка воздушных судов, недостатков инвестиционной, промышленной, налоговой и таможенной политики в области ГА. Вступление России в ВТО в таких условиях создаст для отечественной гражданской авиации новые серьезные проблемы.

Особенно плачевно состояние отечественной деловой авиации. При общем интенсивном росте объемов авиаперевозок, выполняемых этой авиацией (до 40% в год) доля российских перевозчиков составляет 3-5%. Основной объем перевозок осуществляются зарубежными авиакомпаниями на воздушных судах иностранного производства.

7. Федеральная и ведомственная нормативно-правовые базы не соответствуют современным требованиям. Существующее правовое поле не способствует эффективному ведению авиационного бизнеса и более полному удовлетворению потребностей экономики и потребителей услуг ГА. Формирование новых нормативно-правовых документов идет крайне медленными темпами, отстающими от современных потребностей.

Этот факт может существенно дискредитировать отечественную гражданскую авиацию в глазах мирового авиационного сообщества в ходе предстоящей в мае 2008 года проверки ее деятельности инспекцией ИКАО. Из 9300 вопросов, по которым производятся такие проверки, более половины не находят своего отражения в документах нормативной правовой базы российской ГА.



8. Отсутствие продуманной кадровой политики, неоправданная ротация руководящих кадров и специалистов аппаратов управления ГА привели к снижению качества принимаемых решений и негативно сказались на состоянии безопасности полетов.

9. Отсутствие (вопреки мировой практике) независимого органа по расследованию авиационных происшествий, решения которого были бы обязательны для всех министерств и ведомств, привело к необъективному во многих случаях расследованию их причин и, вследствие этого, – к невозможности устранения предпосылок для их возникновения в дальнейшем.

10. Состояние инфраструктуры отрасли (ее основных фондов и материально-технической базы) и, в первую очередь, аэропортов и аэродромов ГА, находящихся в федеральной собственности, на сегодняшний день нельзя признать в полной мере обеспечивающим безопасность полетов. В целом износ основных фондов инфраструктуры гражданской авиации приблизился к 80%. При таком уровне износа любая техническая и производственная система теряет устойчивость.

11. За последние 17 лет на территории России фактически прекратилась деятельность более 1000 (!) из 1450 аэродромов, разрушены межрегиональные авиационные связи и произошла существенная деформация рынка авиационных перевозок.

12. Не менее разрушительны и социальные последствия указанных выше процессов. В результате закрытия и вывода из эксплуатации аэропортов и аэродромов многие десятки тысяч человек потеряли рабочие места, а миллионы граждан России, проживающих в данных местностях, лишены возможности реализовать свое конституционное право на свободу передвижения.

13. Снижение конкурентоспособности отечественной ГА на мировом авиационном рынке и падение авторитета России как авиационной державы являются признанным фактом в глазах международной общественности. Наиболее наглядное свидетельство этого – резкое сокращение за последние два десятилетия объема авиаперевозок со 140 млн. до 38 млн. человек в год. За этот же период авиаперевозки в США возросли более чем в 2 раза и приближаются к миллиардному рубежу.

14. Отсутствует конструктивное взаимодействие между Минтрансом, включая подведомственные ему Росавиацию и Ространснадзор, и отраслевыми общественными и некоммерческими организациями. Указанные органы фактически игнорируют предложения профессионалов и авиационной общественности по повышению эффективности и безопасности функционирования хозяйствующих субъектов и отрасли в целом.

На основании вышеизложенного, ответственно заявляем, что в своем нынешнем состоянии гражданская авиация России не способна в полной мере и с требуемым качеством выполнять свои основные функции в интересах экономики и граждан страны, сложившаяся в ней ситуация не способствует нормальному развитию авиационного бизнеса и обеспечению национальной безопасности России.

Для справки: информация о КАО размещена на сайте www.marap.ru

Приложение: 1. документы КАО на 35 листах;
2. перечень органов власти, получивших указанные документы на 4 листах.

Сопредседатели КАО:

Президент Некоммерческой организации «Ассоциация агентств воздушного транспорта», Заслуженный работник транспорта РФ

 **Бородина Э.Н.**

Президент Общественной организации «Международная ассоциация руководителей авиапредприятий», Почетный работник транспорта России

 **Ивановский Н.Н.**

Председатель Генерального Совета Межрегиональной общественной организации содействия защите прав граждан «Гражданский контроль»

 **Кёстер П.В.**

Президент Некоммерческой организации «Ассоциация “Аэропорт” гражданской авиации»

 **Назарян В.В.**

Президент Фонда развития инфраструктуры воздушного транспорта «Партнер гражданской авиации», Заслуженный пилот СССР

 **Смирнов О.М.**

Исполнительный директор Некоммерческого партнерства «Ассоциация “Авиаремонт” авиаремонтных заводов гражданской авиации РФ»

 **Тимошкин В.Е.**

Генеральный директор Объединения работодателей «Ассоциация аэронавигационного обслуживания»

 **Шабаетв Н.А.**

*Исполнитель: Р.Р. Сулейманов, координатор КАО
(383) 222 47 77, 222 18 82, marap-info@yandex.ru*