



САМОРЕГУЛИРОВАНИЕ: КОНЕЦ ИЛЛЮЗИЙ ИЛИ ТОРЖЕСТВО РЕАЛИЙ?

Нарастание кризисных тенденций в гражданской авиации, начавшееся во второй половине 2008 года, в одночасье стало суровой реальностью. Бесконечные антикризисные заседания на различных уровнях наглядно показали то, что в эйфории от ранее наметившихся темпов роста авиаперевозок перестала быть заметной неэффективность системы управления гражданской авиацией. **Неготовность авиационной власти и авиационного бизнеса к консолидации даже перед угрозами кризиса была наглядно продемонстрирована в период массовых сбоев в деятельности отечественных авиаперевозчиков и аэропортов.** Бесконтрольный рост цен на авиатопливо, о котором постоянно говорили наши директора, стал катализатором неблагоприятных тенденций. Задержки и отмены рейсов, казалось бы, благополучных авиакомпаний нанесли невосполнимый ущерб и интересам пассажиров, и репутационной составляющей гражданской авиации.

Минтранс России стал антикризисным штабом, в который постоянно приглашались руководители авиакомпаний и аэропортов по критериям, известным только организаторам этих заседаний. В тот период **руководство министерства, по сути дела, взяло на себя функцию СРО**, пытаясь гармонизировать разнонаправленные интересы участников рынка. **О существовании закона о СРО забыли** даже те, кто был нашими усилиями приобщен к этому делу. Что тут говорить о тех, кто в силу обстоятельств о механизмах саморегулирования и не догадывался?!

Казалось бы, **о саморегулировании надо забыть до лучших времен и не тешить себя очередными иллюзиями.** Однако большинство членов Советов МАРАП и СРО АБ решили не расслабляться, несмотря на кризисные явления. **Удалось сформировать внушительную команду экспертов наших СРО** из авторитетных и широко известных в авиационных кругах профессионалов, как ранее работавших в отраслевых органах управления, так и работающих на авиапредприятиях/организациях в настоящее время. Список экспертов был утвержден на совместном заседании Советов МАРАП и СРО АБ 17 октября 2008 года. Эксперты рассматриваются нами в качестве главного интеллектуального ресурса в развитии механизмов саморегулирования в гражданской авиации.

Автором этих строк была подготовлена Концепция стратегии развития СРО АБ и МАРАП, на основе широко известной методологии – Системы сбалансированных показателей (Balanced Scorecard, BSC) – ССП. Концепция была рассмотрена и одобрена на совместном заседании Советов этих организаций 18 февраля 2009 года. Признано необходимым разработать на основе предложенной Концепции собственно Стратегию деятельности МАРАП и СРО АБ в условиях кризиса, направленной на защиту интересов членов указанных организаций.

Ядром концепции являются **Модель взаимосвязи уровней стандартов и правил авиационного бизнеса (рис.), сферы деятельности и стратегические направления СРО АБ и МАРАП.** В качестве примера стратегического направления можно назвать «Мониторинг авиабизнеса», который предлагается проводить по линии СРО АБ силами независимых экспертов. Таким образом, можно повысить объективность оценки субъектов предпринимательской деятельности, которую предполагают проводить авиационные власти в условиях кризиса.

Р.Р. Сулейманов

кандидат экономических наук, доцент



МОДЕЛЬ ВЗАИМОСВЯЗИ УРОВНЕЙ СТАНДАРТОВ И ПРАВИЛ АВИАЦИОННОГО БИЗНЕСА

