

ИСХ.№ КТР – 9/84 от 12 ноября 2012г.

Президенту России

В.В. Путину

Уважаемый Владимир Владимирович!

Прошу Вас обратить внимание на проблему, связанную с реализацией инициативы ОАО «Аэрофлот – российские авиалинии», поддержанной некоторыми представителями исполнительной власти, в т.ч. Министерства транспорта РФ, о внесении изменений в ст. 56 Воздушного кодекса РФ в части исключения обязательного требования наличия гражданства Российской Федерации для членов летных экипажей гражданской авиации.

На своей встрече в октябре 2012 года с генеральным директором ОАО «Аэрофлот» Савельевым В.Г., Вы указали, что данное предложение необходимо обсудить с профсоюзами.

Конфедерация труда России выражает серьезную озабоченность в связи с указанной законодательной инициативой.

Основным аргументом авиакомпаний-инициаторов, является якобы имеющаяся проблема нехватки квалифицированного персонала, что не позволяет должным образом обеспечивать потребность авиапредприятий для удовлетворения имеющегося спроса на авиаперевозки, как внутри России, так и за ее пределами.

Между тем, в настоящее время, соответствующие авиационные учебные заведения, выпускают достаточно молодых пилотов гражданской авиации для полного обеспечения потребности российского рынка необходимым количеством специалистов. Кроме того, в ходе военной реформы, из рядов вооруженных сил постоянно увольняются специалисты, имеющие необходимый опыт самолетовождения, которых можно было бы переучить на гражданские летные специальности, без серьезных финансовых затрат.

К сожалению, ведущие российские авиакомпании, в т.ч. ОАО «Аэрофлот» не желают вкладываться в дополнительную подготовку (переподготовку) молодых специалистов, а так же действующих вторых пилотов, количество которых на сегодняшний день достаточно для полного обеспечения авиакомпаний вторыми пилотами и командирами летных экипажей.

Специализированные авиационные Интернет-ресурсы переполнены объявлениями гражданских пилотов о поиске работы в авиакомпаниях. К сожалению авиакомпании не заинтересованы в наборе специалистов, которых, придется направлять на дополнительное обучение и повышение квалификации.

Авиакомпании хотят получить все, сразу и желательно бесплатно, т.е. без вложений в обучение и дополнительную подготовку персонала. Такой подход противоречит всей имеющейся мировой практике в области гражданской авиации.

Иностранные авиакомпании вкладывают в подготовку собственных пилотов значительные средства, получая на выходе высококлассных специалистов, способных обеспечить безопасные авиaperевозки на самом высоком уровне.

Проигрыш Российской Федерации на рынке подготовки собственных авиаспециалистов обусловлен специфической кадровой политикой отечественных авиакомпаний, которая на протяжении последних 15-20 лет сводилась к переманиванию готовых пилотов из более слабых авиакомпаний, не способных достойно конкурировать с такими гигантами как Аэрофлот, Ютэйр и S7. А реальную подготовку новых кадров, которые должны прийти на смену опытным пилотам, практически ни кто из упомянутых выше авиакомпаний, не проводил. Не достаточно вкладывалось средств и в закупку современной тренажерной техники, практически не финансировались учебные заведения.

Благодаря отсутствию должного внимания к данной проблеме со стороны ведущих авиакомпаний и государственных органов, отвечающих за авиационную и транспортную отрасль, большинство учебных заведений оснащены устаревшими оборудованием и летной техникой, не позволяющим готовить полноценных специалистов, готовых сразу после учебной скамьи преступить к летной работе на сложной иностранной технике (Аэробус, Боинг и т.п) без дополнительной подготовки в тренажерных центрах авиакомпаний или иностранных специализированных учебных заведениях.

Теперь, когда ресурсы внутреннего рынка командиров летных экипажей сильно истощены, авиакомпании, вместо проведения переподготовки собственных вторых пилотов, желают получить квалифицированные кадры командиров летных экипажей из зарубежных пилотов за якобы более низкую цену.

Самым серьезным препятствием на пути реализации подобных планов авиакомпаний является ст. 56 Воздушного кодекса РФ, устанавливающая ограничение для членов летных экипажей гражданской авиации в виде обязательного наличия гражданства России.

Отмена данной ограничительной нормы ст. 56 Воздушного кодекса РФ неминуемо и скоро приведет к следующим последствиям:

1. На внутренний рынок авиaperевозок в РФ придут малоквалифицированные кадры из стран ближнего зарубежья (бывшие республики СССР), где подготовка пилотов была практически сведена на ноль еще раньше, чем в России. Профессионалы из западных авиакомпаний готовы будут работать в российских авиакомпаниях только при условии высокого уровня заработных плат (выше, чем у российских пилотов на 20-30%), и сравнимых с европейскими социальными гарантиями. Это обстоятельство, наряду с обязательным наличием знания русского языка не ниже 4 (рабочего) уровня по шкале ИКАО, согласно требований Воздушного кодекса РФ и международных договоров в области гражданской авиации, будет являться препятствием для привлечения высококлассных западных специалистов. Привлечение же единичных квалифицированных пилотов из стран СНГ, во-первых – подорвет и без того слабые авиакомпании этих государств, что неизбежно вызовет политическую и экономическую напряженность между нашими странами, а во-вторых, - приведет к снижению уровня социальных гарантий российских пилотов.

2. Учебные заведения, обучающие российских пилотов, будут практически уничтожены, за ненадобностью, так же, как это произошло в ряде других отраслей. Из авиационной отрасли окончательно уйдут квалифицированные преподаватели и инструкторы.

3. Российская Федерация постепенно будет терять суверенитет в области авиаперевозок и подготовки специалистов, что приведет к еще большей зависимости России от экономически более сильных, в настоящее время, стран. Практически будет потерян экономический суверенитет России в собственном воздушном пространстве.

4. Встанет вопрос безопасности воздушного сообщения, поскольку допуск иностранных граждан к управлению воздушными судами, в условиях террористической активности, может привести к событиям, аналогичным случившемуся 11 сентября 2001 года в США.

5. Постепенное вытеснение с внутреннего российского рынка отечественных авиакомпаний иностранными, ввиду гарантированного более качественного и безопасного обслуживания

Конфедерация труда России просит Вас рассмотреть возможность практической и скорейшей реализации предложений, способствующих быстрому и наиболее безболезненному решению возникшей проблемы, а именно:

- активизировать работу по привлечению в гражданскую авиацию пилотов ВВС РФ, увольняемых с военной службы;

- ускоренное обучение выпускников ВУЗов гражданской авиации по профильным дисциплинам, тренажерной и летной подготовке для получения свидетельства пилота (применение программ MPL);

- увеличение финансирования летных училищ с привлечением помимо бюджетных, средств заинтересованных авиакомпаний, в т.ч. путем подписания прямых договоров на целевое обучение пилотов для конкретных авиакомпаний;

- принятие целевой программы переоборудования летных училищ современной тренажерной и летной техникой;

- создание частно-государственного партнерства, в т.ч. с целью организации коммерческих тренажерных центров, оборудованных наиболее современными тренажерными комплексами, с целью снижения расходов отдельных авиакомпаний на содержание собственных центров обучения;

- привлечение инструкторского состава ведущих авиакомпаний для обучения и тренировки курсантов;

- проведение авиакомпаниями при поддержке Минтранса России и Минобразования России мероприятий по профориентации в средних учебных заведениях.

С уважением,

Президент КТР

Член Совета при Президенте РФ

по развитию гражданского общества
и правам человека



Кравченко Б.Е.