

Председателю Правительства
Российской Федерации

г-ну Черномырдину В.С.

16.11.95 № РАН 1.15-1904

О срочной реорганизации системы
управления воздушным движением
России

Уважаемый Виктор Степанович!

Вашим распоряжением от 23.06.93 № 1124/Р я был назначен на должность
Председателя Комиссии по регулированию воздушным движением Министерства
транспорта Российской Федерации (Росаэронавигации).

Критическая ситуация, которая сложилась в силу целого ряда объективных и
субъективных причин в воздушном пространстве России, самым серьезным образом
затрагивает национальную безопасность страны, угрожает ее экономике, а также жизни
людей. Это вынуждает меня пойти на крайний шаг. А именно - просить Вас о личной
встрече. Мои предыдущие служебные действия в рамках необходимой субординации к
решению проблемы, к большому сожалению, не привели. Несмотря на согласованную
позицию основных заинтересованных ведомств (Госкомоборонпром,
Госкомимущество, МИД, Генштаб), положительное мнение администраций крупных
регионов страны и Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта о срочной
реорганизации системы управления воздушным движением, одобрение основной идеи
Президентом России 16 июля 1995 года вопрос не решается, а степень дезорганизации
при этом только увеличивается. Причина - позиция, занятая Министром транспорта РФ
Ефимовым В.Б. Моя просьба о встрече с Вами, однако, - не результат скрытого
служебного конфликта между мною и министром. Министр знает о моих действиях.
Мое обращение к Вам - это обязанность профессионала, а не администратора.
Обязанность человека, 30 лет из 50 лет жизни отдавшего делу управления воздушным
движением в СССР, а затем в России и вполне отчетливо осознающего, к каким
тяжелым экономическим и социальным последствиям - вместо впечатляющих реальных
выгод - может привести дальнейшее игнорирование проблем воздушного движения в
стране с самым протяженным в мире небом.

Надеюсь, Виктор Степанович, что Вы найдете в своем сверхплотном рабочем
графике необходимое минимальное время для встречи и, ознакомившись с сутью
проблемы, поможете ее принципиальному решению.

Председатель Росаэронавигации

В.Г.Шелковников

24 2027
11
61 5-

СПРАВОЧНЫЕ МАТЕРИАЛЫ
о состоянии системы управления воздушным
движением России
и
путях вывода ее из кризиса

Справка о состоянии системы управления воздушным движением в Российской Федерации

Система управления воздушным движением (УВД), функционирующая на всей территории Российской Федерации с 1983 г., находится в глубоком кризисе.

Ресурс основного аэронавигационного оборудования системы выработан на 80 %, а в регионах с высокой интенсивностью полетов (Москва, юг России, Поволжье, Западная Сибирь, Хабаровский край) выработан полностью, что приводит к закрытию центров УВД.

Объемы бюджетного финансирования системы постоянно снижаются. В 1993 г. из заявленных и принятых в законе о бюджете 44,8 млрд. руб. получено 13,5 млрд. руб. (33 % от заявки), в 1994 г. из заявленных 504 млрд. руб. принято в законе 106,8 млрд. руб., получено 59,8 млрд. руб. (12 % от заявки). В 1995 г. финансирование прекращено.

Выплаты заработной платы работникам системы УВД задерживаются по 3-4 месяца. Возобновилась угроза забастовок, идет отток высококвалифицированных кадров.

Складывается крайне сложная ситуация с обеспечением безопасности полетов в воздушном пространстве России. Несмотря на спад объема перевозок почти в 2 раза, доля тяжелых авиационных происшествий из-за неудовлетворительного состояния системы УВД возросла с 25-35 % в 70-80 гг. до 40-50 % в 90-х годах.

До 1990 года уровень безопасности полетов по сравнению со странами-членами ИКАО был ниже в 1,5 раза, в настоящее время он снизился до 3 раз, а при сохранении существующих тенденций "развития" системы УВД к 2000 г. понизится до 5-6-ти кратного.

На протяжении ряда лет не решается вопрос о едином полномочном органе в Российской Федерации, ответственном за вопросы использования воздушного пространства, регулирование и безопасность воздушного движения.

Система УВД России имеет огромный экспортный потенциал. Открытие новых международных трасс сулит увеличение доходов от аэронавигационных сборов до 450 млн. долларов.

Однако, освоение этих возможностей и преодоление стоящих перед системой УВД проблем неразрешимы без ее коренной реорганизации.

Многие страны (Германия, Новая Зеландия, Канада, Испания, США и другие), сталкиваясь с аналогичными проблемами и признавая неэффективность функционирования финансируемых из бюджета государственных национальных служб УВД, пошли по пути преобразования этих служб в акционерные компании, ориентированные на режим самофинансирования.

Проведенные ведущими специалистами страны проработки указывают на необходимость создания в России Государственной корпорации по организации воздушного движения, что позволит вывести систему УВД России из кризисного состояния.

Государственная корпорация

Идея создания Госкорпорации исключительно проста:

1. Учреждение Государственной корпорации по организации воздушного движения (ОВД) в форме открытого акционерного общества, 100% акций которого находятся в государственной собственности.
2. Наделение Государственной корпорации функциями по подготовке и изданию подзаконных актов в области ОВД после утверждения их Наблюдательным советом, а также по самостоятельному ведению хозяйственно-финансовой деятельности.
3. Создание Наблюдательного совета Государственной корпорации во главе с Начальником Генерального штаба (что обеспечит формирование политики в области ОВД как в мирное, так и военное время); членами которого должны быть Главнокомандующий ВВС, Главнокомандующий войсками ПВО, руководство ФСБ, Госкомоборонпрома, Межгосударственного авиационного комитета, Минтранса, Минфина, Госкомимущества, ассоциаций эксплуатантов воздушного транспорта и государственных предприятий, осуществляющих аэронавигационное обслуживание, профсоюзных организаций.
4. Наблюдательный совет корпорации должен утверждать стратегию и тактику в области использования воздушного пространства и ОВД, утверждать подзаконные акты в этой сфере, определять приоритеты и контролировать распределение средств, полученных за аэронавигационное обслуживание, на содержание и модернизацию единой системы УВД (включая военный "ствол"), на развитие федеральной системы разведки и контроля за воздушным пространством в части создания единого радиолокационного, радионавигационного и связного полей в стране.
5. Государственная корпорация - функционирует на полном самофинансировании за счет доходов от взимания платы за аэронавигационное обслуживание, рост которых обуславливается вследствие энергичного открытия международных воздушных трасс (в настоящее время воздушное пространство России открыто для международных полетов только на 22 %, несмотря на то, что Россия имеет уникальное географическое расположение, благодаря которому воздушное сообщение между Европой и Азией, Северной Америкой и Азией по самым коротким маршрутам возможно только через ее территорию).
6. Учитывая стратегическое значение системы УВД для страны, президентом (директором) Государственной корпорации целесообразно назначить крупного, авторитетного военачальника.
7. При создании Государственной корпорации за специально уполномоченными федеральными органами исполнительной власти целесообразно сохранить:

установление федеральных правил использования воздушного пространства, организации управления воздушным движением и осуществление контроля за их соблюдением;

сертификацию технических средств системы УВД;

выдачу разрешений на эксплуатацию новых воздушных трасс;

лицензирование всех видов деятельности, связанной с организацией воздушного движения;

разработку мероприятий по мобилизационной подготовке и гражданской обороне в системе ОВД;

контроль за тарифной политикой Госкорпорации, установление размеров платы за аэронавигационное обслуживание;

расследование авиационных происшествий.

Создание Государственной корпорации:

- позволит избежать выделения бюджетных средств на содержание и развитие госпредприятий по ОВД, которые будут функционировать на принципах самоокупаемости и самофинансирования;

- обеспечит снижение расходов из бюджета на систему ПВО страны за счет адаптации и совместной эксплуатации средств УВД и ПВО;

- позволит в ближайшие годы увеличить доходы от аэронавигационного обслуживания до 450 млн.долл. США за счет повышения интенсивности воздушного движения, совершенствования структуры воздушного пространства, открытия оптимальных воздушных трасс, автоматизации процессов УВД, улучшения технической оснащенности органов УВД и т.п.;

- позволит дополнительно привлечь значительные средства в связи с тем, что иностранные инвесторы готовы представить средства на техническое оснащение российских органов ОВД только при условии, что распорядителем (заемщиком, ответчиком) этих средств будет не государство (правительственная структура), а организация, являющаяся самостоятельным хозяйствующим субъектом, представляющим интересы самой системы ОВД;

- даст мощный импульс к возрождению оборонных отраслей промышленности путем размещения Государственной корпорацией заказов на изготовление отечественных технических средств и систем ОВД, позволяющих использовать их как в мирное, так и в военное время;

- создаст экономически выгодные условия для отечественных авиакомпаний путем снижения аэронавигационных сборов при внутренних воздушных перевозках за счет получения дополнительных доходов для системы ОВД в связи с увеличением интенсивности международных полетов иностранных воздушных судов.



ПРЕЗИДЕНТ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

В.С.Черномырдину

Это совершенно новый подход к использованию воздушного пространства России, важный в международном аспекте.

При этом предвижу и серьезные материальные проблемы. Но надо все просчитать.

Идею поддерживаю.

Прошу действовать.

Б. Ельцин

Б.Ельцин

" 16 " июля 1995
Пр-970

Подлежит
зрату в Канцелярию
Президента
ВУ-П10-21489
Российской Федерации

* НА КОНТЕ *
СРОК ИСПОЛНЕНИЯ: 14 августа 95.

Министр
Вход
от " 21 " 07 1995
K-10/6685

ПРАВИТЕЛЬСТВО РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

г. МОСКВА

Минтрансу России (В.Б.Ефимову) – созыв,
Минобороны России (П.С.Грачеву),
ФСБ России (А.Е.Сафонову),
МИДу России (А.В.Козыреву),
Госкомоборонпрому России (В.К.Глухих),
Госкомимущество России (С.Г.Беляеву),
Минюсту России (В.А.Ковалеву)

Прошу рассмотреть в соответствии с поручением Президента Российской Федерации и внести предложения с проектом ответа Б.Н.Ельцину.



"19" июля 1995 г.

ВЧ-П10-21479

103132 Москва, Старая пл., д. 4
тел. (095) 206-47-48 факс (095) 206-47-48

ЕЛЬЦИНУ Б.Н.

15.11.1995 г.
№ А.д.с.-384

Уважаемый Борис Николаевич!

Россия, имеет уникальное географическое расположение, благодаря которому воздушные сообщения между Европой и Азией, Северной Америкой и Азией по самым коротким маршрутам возможны только через ее территорию.

За всю историю авиации в этом районе не установлено ни одной международной воздушной трассы несмотря на то, что международная организация гражданской авиации (ИКАО) признает ответственность России за управление воздушным движением над акваторией Северного Ледовитого океана.

На первом заседании Совета по научно-технической политике при Президенте Российской Федерации Вы положительно отнеслись к идее открытия воздушного пространства России для международных полетов и интеграции аэронавигационной инфраструктуры России в мировое авиационное сообщество.

Открытие воздушного пространства:

окажет существенное влияние на экономическое развитие северных регионов России, а также создаст благоприятные условия для конверсии предприятий оборонной промышленности, работающих в области спутниковых технологий;

изменит аэронавигационную инфраструктуру мира, создаст экономические преимущества для отечественных и зарубежных авиакомпания;

позволит получать доходы до 450 млн.долл. в год за счет взимания платы за аэронавигационное обслуживание в воздушном пространстве России;

обеспечит развитие федеральной системы разведки и контроля воздушного пространства, финансирование и реализацию федеральной программы модернизации единой системы организации воздушного движения Российской Федерации.

Для реализации этой сложной задачи целесообразно создать Государственную корпорацию по управлению воздушным движением, контролю и использованию воздушного пространства в России, функционирующую на принципах самоокупаемости и самофинансирования.

Открытие воздушного пространства России для международных рейсов и создание Государственной корпорации поддерживают Генеральный штаб Вооруженных Сил и ФСБ, Минобороны, МИД, Комоборонпром, Госкомимущество, Ассоциация эксплуатантов воздушного транспорта.

Прошу Вас принять Указ Президента Российской Федерации по данному предложению (проект прилагается).

Принятое решение будет иметь положительный политический эффект в мире.

Руководитель Центра



Н.МАЛЬШЕВ

УКАЗ
ПРЕЗИДЕНТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

**Об открытии воздушного пространства
Российской Федерации для международных полетов**

В целях выполнения международных договоренностей по открытию воздушного пространства России для выполнения международных полетов, включения ее системы управления воздушным движением в мировую аэронавигационную систему, ускорения экономического развития регионов России, повышения безопасности полетов, создания благоприятных условий для конверсии оборонной промышленности в области спутниковых технологий п о с т а н о в л я ю:

1. Одобрить предложения Совета по научно-технической политике при Президенте Российской Федерации об открытии воздушного пространства России для международных полетов.

2. Согласиться с созданием Государственной корпорации по управлению воздушным движением, контролю и использованию воздушного пространства в форме открытого акционерного общества, 100% акций которого находятся в федеральной собственности, дочерними по отношению к которому являются региональные предприятия по использованию воздушного пространства и управлению воздушным движением.

3. Поручить Правительству Российской Федерации:

совместно с Центром президентских программ Администрации Президента Российской Федерации подготовить программу открытия воздушного пространства России, имея в виду придания ей президентского статуса;

в месячный срок подготовить необходимые документы по созданию Государственной корпорации по управлению воздушным движением, контролю и использованию воздушного пространства Российской Федерации и представить их на утверждение.

4. Указ вступает в силу с момента подписания.

Президент
Российской Федерации

Б.ЕЛЬЦИН



10.07.95



ПЕРВЫЙ ЗАМЕСТИТЕЛЬ
МИНИСТРА ОБОРОНЫ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

« 25 » мая 1995 г.

№ 312/5/165

МИНИСТРУ ТРАНСПОРТА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

В.Б.Ефимову

103160, г. Москва, К-160

на № _____

Уважаемый Виталий Борисович !

В Министерстве обороны Российской Федерации обеспокоены положением дел с Единой системой управления воздушным движением Российской Федерации (ЕС УВД), критическим состоянием технических средств, отсутствием бюджетного финансирования системы УВД как по линии Минтранса России, так и по линии Минобороны России, что в значительной степени снижает безопасность полетов и отрицательно влияет на решение задач авиацией Вооруженных Сил Российской Федерации. По нашему мнению, в последующие годы изменений положения с бюджетным финансированием в лучшую сторону не ожидается.

Для вывода системы УВД России из кризисного состояния, ее переоснащения техническими средствами, отвечающими интересам как Минобороны России, так и Минтранса России, в том числе международным требованиям по безопасности полетов, считаю целесообразным провести коренную реорганизацию системы УВД с целью перевода ее на самофинансирование.

При Вашем согласии специалисты Минобороны России готовы принять участие в работе межведомственной группы под руководством представителя Минтранса России, которой следовало бы поручить подготовку соответствующих предложений в Правительство Российской Федерации.

С уважением,
Генерал армии

М. Колесников.

29.06.95

КОНТРОЛЬ

Министерство транспорта Российской Федерации КАНЦЕЛЯРИЯ Входящий № 82-14/4973 от " 01 " 06 1995 г.
--

ГОСУДАРСТВЕННЫЙ КОМИТЕТ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ПО УПРАВЛЕНИЮ
ГОСУДАРСТВЕННЫМ ИМУЩЕСТВОМ
(Госкомимущество России)

ЗАМЕСТИТЕЛЬ
ПРЕДСЕДАТЕЛЯ

103685, Москва, Никольский пер., 9
Тел. 298-75-62

27.04.95 № ОК - 4061
На № РАН 1.15-654 от 25.04.95

Председателю Комиссии по
регулированию воздушного
движения Министерства
транспорта России
Шелковникову В.Г.

Уважаемый Валерий Георгиевич!

Государственный комитет Российской Федерации по управлению государственным имуществом рассмотрел предложения Комиссии по регулированию воздушного движения Министерства транспорта России о создании Государственной корпорации по управлению воздушным движением, контролю и использованию воздушного пространства:

В настоящее время Госкомимущество России занимается вопросами, связанными с совершенствованием организационно-экономической структуры системы организации воздушного движения Российской Федерации. При формировании существующей структуры системы ОВД имели место отдельные нарушения законодательства, связанные с порядком учреждения государственных предприятий по управлению воздушным движением и использованию воздушного пространства. Однако ликвидация достаточно эффективно функционирующих предприятий может привести к потере управляемости воздушным движением России.

Мы разделяем Вашу точку зрения о необходимости создания организационно-правовых условий, позволяющих проводить единую техническую и экономическую политику в области организации воздушного движения России. Учитывая мировой опыт коммерциализации системы ОВД, мы поддерживаем Ваши предложения о создании Государственной Корпорации по управлению воздушным движением, контролю и использованию воздушного пространства.

В.Г. Качанов

В.Г. Качанов

Вход. № РАН-1435
5.05 1995г.



МИНИСТЕРСТВО
ИНОСТРАННЫХ ДЕЛ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

121200, г. Москва Г-200,
Смоленская-Сенная площадь, дом 32/34
Телефон 244-16-06

27.3.1995 № 1054/9н
На № РАН I-15-365 от 13.03.95 г.

ПРЕДСЕДАТЕЛЮ КОМИССИИ
ПО РЕГУЛИРОВАНИЮ ВОЗДУШНОГО
ДВИЖЕНИЯ МИНИСТЕРСТВА ТРАНСПОРТА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

В. Г. ШЕЛКОВНИКОВУ

Уважаемый Валерий Георгиевич,

В МИД России Ваше обращение по вопросам повышения уровня безопасности полетов воздушных судов рассмотрено.

Разделяем Ваши соображения на этот счет.

Полагаем, что создание государственной корпорации, отвечающей за аэронавигационное обслуживание с замкнутым контуром финансирования могло бы реально способствовать упрочению единой системы управления воздушным движением, позволило бы гибко реагировать на потребности предприятий УВД в оснащении современным оборудованием и укомплектовании квалифицированным персоналом.

Шаги в этом направлении, на наш взгляд, вполне корреспондировались бы с получающим все большую поддержку в ИКАО опытом передовых в авиационном отношении стран по созданию национальных автономных органов аэронавигационного обслуживания.

Это, как представляется, подкрепляло бы усилия по поддержанию в мировом авиационном сообществе имиджа России - как одной из ведущих авиационных держав, что имело бы особо актуальное значение в связи с выдвижением кандидатуры Российской Федерации для избрания вновь в Совет ИКАО по первой группе государств в ходе предстоящей в сентябре - октябре с.г. 31-й сессии Ассамблеи ИКАО.

ЗАМЕСТИТЕЛЬ МИНИСТРА

С. КРЫЛОВ

РАН 1038	
Вход. №	3 4 1995 г.
на	1 листах

1054/9н
23.3.95
1995



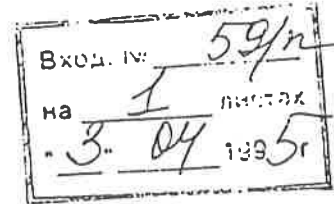
МИНИСТР
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ПО ДЕЛАМ ГРАЖДАНСКОЙ ОБОРОНЫ,
ЧРЕЗВЫЧАЙНЫМ СИТУАЦИЯМ
И ЛИКВИДАЦИИ ПОСЛЕДСТВИЙ
СТИХИЙНЫХ БЕДСТВИЙ
(МЧС России)

103012, Москва, Театральный проезд, 3
Тел.: 925-07-50
Телетайп: 114-833 "ОПЕРОН"
Факс: 924-19-46

23.03.1995

№ ДЛ-422-5

На № _____ от _____



14

Директору программы
безопасности полетов
Международного фонда
авиационной безопасности

Пантелееву А. В.

Уважаемый Анатолий Федорович !

Ваше письмо по поводу статьи опубликованной в газете "Известия" от 28 февраля 1995 года "Как разрывают небо России" в Министерстве Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий рассмотрено.

Необходимость решения поставленных Вами вопросов не вызывает сомнения и отвечает экономическим и стратегическим целям страны.

Исходя из вышеизложенного, Министерство Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий согласно, что данный вопрос необходимо решать в кратчайшие сроки на правительственном уровне со всеми заинтересованными министерствами и ведомствами.


С. Шойгу

Исп. : Суслов С. Л.
Тел. : 926-35-14

Секретарю
Совета безопасности

Лобову О.И.

Уважаемый Олег Иванович !

Воздушный транспорт России переживает в настоящее время серьезный кризис. Существенно снизился объем воздушных перевозок, наблюдается значительное отставание от западных стран по уровню безопасности полетов и качеству обслуживания пассажиров.

Российское воздушное пространство охватывает свыше 25 млн. кв. км, включая 9 млн. кв. км над открытыми водами и в полярной области. Общая протяженность воздушных трасс составляет более 600 тыс. км, в том числе 125 тыс. км воздушных трасс для международных полетов. Ежедневно над территорией России выполняются полеты более 7500 воздушных судов, в том числе 300 - зарубежных авиакомпаний. Только в Московской воздушной зоне за сутки обслуживается до 2000 воздушных судов.

Ухудшается ситуация на транссибирских магистралях в связи с увеличением в 5 раз за последние годы транзитных полетов воздушных судов зарубежных авиакомпаний. Эти трассы не обеспечены наземными средствами, соответствующими международным требованиям (требованиям ИКАО), что приводит к снижению уровня безопасности воздушного движения и большим экономическим потерям (катастрофа тяжелого зарубежного самолета обходится до 1,0 млрд. долларов).

Большую остроту приобретает проблема повышения безопасности полетов интенсивно развивающейся малой авиации, играющей важную роль при решении деловых и хозяйственных задач. Обеспеченность полетов этой авиации на малых высотах техническими средствами не превышает 25%.

Указанные обстоятельства привели к тому, что уровень безопасности воздушного движения над территорией России сегодня в 3-4 раза ниже уровня передовых западных стран и продолжает снижаться, а ежегодные экономические потери пользователей воздушного пространства из-за несовершенства системы практически равны средствам, выделяемым на ее эксплуатацию и развитие.

Основной причиной создавшегося положения является недостаточная техническая оснащенность и уровень отечественной системы управления воздушным движением (УВД). Многие технические средства, которыми в настоящее время оснащены аэропорты России,

разрабатывались в бывшем СССР без учета требований ИКАО и за прошедшее время морально устарели и выработали ресурс. Попытки изменить создавшееся положение и ускорить процесс производства нового оборудования для модернизации системы УВД наталкиваются сегодня на экономические трудности.

Решение указанных выше проблем возможно при правильном построении экономической системы, охватывающей весь процесс модернизации, разработки, производства, закупки и эксплуатации технических средств, обеспечивающих необходимую безопасность полетов воздушных судов всех ведомств в воздушном пространстве России.

Создание такой системы приобретет особую важность в связи с тем, что 20.04.95 г. Правительство Российской Федерации утвердило Федеральную программу модернизации Единой системы организации воздушного движения Российской Федерации на период до 2005 года.

В Министерстве транспорта и Госкомоборонпроме подготовлены предложения по построению системы, которая позволит воздушному транспорту зарабатывать свой бюджет и использовать его для приобретения оборудования в интересах поддержания необходимой безопасности полетов. Существование этих предложений сводится к следующему:

- создание условий для активного привлечения в сферу воздушного транспорта инвестиций и кредитов;
- активная поддержка совместных предприятий, создаваемых для производства оборудования УВД на базе предприятий оборонного комплекса;
- разумное налогообложение предприятий, обеспечивающих работу воздушного транспорта, позволяющее использовать заработанные средства на обновление и поддержание технических средств УВД.

Реализация указанных предложений дает возможность воздушному транспорту России с одной стороны выйти на уровень международных требований, а с другой стороны обеспечить оборонные предприятия России заказами современной техники для УВД.

Масштаб проблем отечественного воздушного транспорта, их значение для реализации и защиты стратегических национальных интересов России, ее безопасности таковы, что эти проблемы, по нашему мнению, заслуживают специального рассмотрения в Совете Безопасности.

Министр транспорта

В. Ефимов

Председатель Госкомоборонпрома

В. Глухих

27 06 95. В.Ф. 8/4688

СЕКРЕТАРЬ
СОВЕТА БЕЗОПАСНОСТИ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

16

г. Москва

Председателю Правительства
Российской Федерации

В.С.ЧЕРНОМЫРДИНУ

« 21 » ИЮЛЯ 1995 г.
№ А21-793

Уважаемый Виктор Степанович!

В организации воздушного движения над территорией Российской Федерации сложилась критическая ситуация. Растет количество случаев нарушения порядка использования воздушного пространства (в 1991 году их было 68, в 1993 г. - 69, в 1994 г. - 232), что крайне осложняет задачу дежурных сил ПВО по охране государственной границы в воздушном пространстве, ведет к росту затрат, связанных с обеспечением действий дежурных сил по пресечению несанкционированных полетов воздушных судов.

Недостаточное государственное финансирование Единой системы управления воздушным движением (ЕС УВД) не обеспечивает в ряде регионов России поддержание безопасности полетов на уровне, соответствующем требованиям ИКАО. Морально и технически устаревшие средства управления системы УВД снижают пропускную способность авиалиний, сдерживают использование их потенциальных возможностей для получения валюты, которая могла бы быть направлена на модернизацию ЕС УВД.

Отсутствие современной нормативно-правовой базы, регламентирующей организацию воздушного движения (поручение Правительства Российской Федерации от 5 января 1994 г. № ОС-П7-00139 о разработке Воздушного Кодекса к апрелю 1994 г. не выполнено), не позволяет согласовать усилия Минтранса и Минобороны России по реализации Федеральной программы модернизации ЕС УВД Российской Федерации до 2005 года (постановление Правительства Российской Федерации от 20 апреля 1995 г. № 368) и созданию Федеральной системы разведки и контроля воздушного пространства (Указ Президента Российской Федерации 1994 г. № 143с).

ОС-П10-23081



02 08 К-10/9150

В этих условиях полагал бы целесообразным:

✓ 1. Поручить Минтрансу и Минобороны России в двухмесячный срок представить согласованный проект Федерального закона - Воздушного Кодекса Российской Федерации.

2. Рассмотреть предложения Минтранса и Госкомоборонпрома России о создании Государственной Корпорации по организации воздушного движения, осуществляющей свою деятельность на принципах самофинансирования, и развертывании производства технических средств УВД на базе предприятий оборонного комплекса.

С уважением,



О.Лобов



Государственный комитет
Российской Федерации
по оборонным отраслям
промышленности

**Научно-технический
центр**

101959, Москва, Мясницкая ул., 35
"23" 03 1995 г. № 82/НЦ

Председателю
Комиссии по регулированию
воздушного движения
"Росаэронавигация"

В.Г. Шелковникову

Уважаемый Валерий Георгиевич !

Складывающаяся критическая обстановка с безопасностью полетов вызывает серьезное беспокойство и озабоченность со стороны российской промышленности, производителей технических средств и систем УВД.

Процессы дробления существовавших организационных структур гражданской авиации безусловно приводят к ослаблению управления авиационными предприятиями отрасли, существенному снижению эффективности использования финансовых ресурсов, что существенно снижает темпы и возможности конверсирования предприятий оборонных отраслей в интересах системы управления воздушным движением и, главным образом, обеспечения необходимого уровня безопасности полетов.

В этой связи НТЦ Госкомоборонпрома России выражает свою поддержку усилиям "Росаэронавигации" в создании Государственной корпорации по использованию воздушного пространства и управлению воздушным движением в составе Минтранса России в виде акционерного общества, 100% акций которого принадлежит государству.

Такая реорганизация авиационных структур позволит реализовать требуемую эффективность управления всеми структурами, влияющими на безопасность управления воздушным движением, существенно улучшить взаимодействие промышленности с новой организацией в части определения технической политики, аккумуляции финансовых средств и размещения заказов в интересах УВД.

Директор

 С.Новиков



ПРАВИТЕЛЬСТВО МОСКВЫ
ДЕПАРТАМЕНТ ТРАНСПОРТА И СВЯЗИ

103032, Москва, ул. Тверская, 13
Телефон: (095) 292-16-54
(095) 924-12-29

Телеграф: Москва, К-32-мэрия
Телекс: 414140 MAYOR SU
Телетайп: 114376 МЭР

Телефакс: (095) 292-17-78
(095) 200-53-62
E-mail: m@dts.munic.msk.su

№ 4-19-4436/5
на № 4245/П-56 от 3.03.95

1250830, г. Москва,
Ленинградский проспект,
дом 37
директору программы
безопасности полетов
Международного фонда
авиационной безопасности,
А. Пантелееву

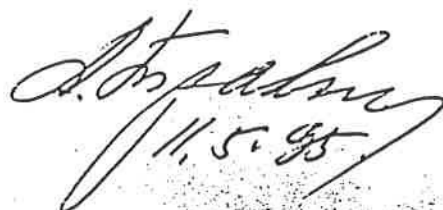
Департамент транспорта и связи рассмотрел статью "Убийство в аэропорту" опубликованную в газете "Известия" от 12.03.95

Специально, проблемы затронутые в статье имеют место и в настоящее время. Совет в кратчайшие сроки.

Департамент считает целесообразным поддержать инициативы международного фонда по обеспечению безопасности воздушного движения.

Заместитель руководителя  Е.М. Сарбаев

Абдулов А.И.
302-48-23


11.5.95

907/12
11.05.95



ПРАВИТЕЛЬСТВО МОСКВЫ
ДЕПАРТАМЕНТ ТРАНСПОРТА И СВЯЗИ

103032, Москва, ул. Тверская, 13
Телефон: (095) 292-16-54
(095) 924-12-29

Телеграф: Москва, К-32-мэрия
Телекс: 414140 MAYOR SU
Телетайп: 114376 МЭР

Телефакс: (095) 292-17-78
(095) 200-53-62
E-mail: m@dts.munic.msk.su

7.02.95 № 4-19-9251/5-1

на № РАН 92-1081 от 5.02.95

Зобову Н.Ф. / *Земельный*
Бригадир
Аптукову Р.Л. *Иркутск КМ*
ИУ - Карелия

В. Шелковников

В. Шелковников

"26" августа 1995 года

Председателю Комиссии по
регулированию воздушного
движения.

В. Шелковникову

Москва, 125836,
Ленинградский проспект,
дом 37

Департамент транспорта и связи рассмотрел Ваше обращение по вопросу финансирования системы управления воздушным движением.

Департамент считает целесообразным поддержать предложение о создании специальных региональных местных фондов для финансирования аэронавигационных проблем с привлечением средств банков, бирж, страховых компаний, производственных предприятий, зарубежных инвесторов.

Данное предложение позволит ускорить техническое оснащение воздушных трасс, аэродромов, организовать новые международные авиалинии с использованием новых спутниковых технологий.

Заместитель руководителя

А.М. Фартуков

А.И. Абдулов
202-43-23

(с и не обг. не)

РАН 421-7
23 8 1995.
Листок



МЭР-
ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ПРАВИТЕЛЬСТВА
САНКТ-ПЕТЕРБУРГА

193060, Санкт-Петербург, Смольный
Телефон 278-14-33
Факс 278-18-27

14.07.95 № 26/2506
На № ФРБ/А-56 от 03.03.95

125836, Москва, Ленинградский пр.,
д.37, М.ФАБ

Директору программы безопасности
полетов Международного Фонда
Авиационной безопасности
господину Пантелееву



Уважаемый господин Пантелеев!

Статья Бочарова "Как разрывают небо России", опубликованная в газете "Известия", производит сильное впечатление.

И хотя я не специалист в вопросах авиации, проблемы, поднятые автором, задели меня глубоко. Речь ведь идет о человеческих жизнях, и не просто безнравственно, но преступно ставить эти жизни в зависимость от отношений между двумя ведомствами - гражданским и военным. И когда от несогласованности действий этих ведомств гибнут люди, ситуацию надо менять, и немедленно. Как именно менять - должны сказать специалисты. Что касается меня, то "американское" решение вопроса - в военное время небом распоряжаются военные чины, в мирное - гражданские лица, кажется вполне разумным.

Конечно, мы - не Америка. Но я убежден, что решение должно быть найдено. Автор пишет, что причина всех бед - отсутствие Воздушного кодекса. С него и надо начинать.

Проблема, которую Геннадий Бочаров поднял в своей статье, касается каждого. И я приветствую усилия Международного Фонда Авиационной безопасности, направленные на то, чтобы сделать ее достоянием гласности.

С уважением,

Мэр Санкт-Петербурга

А.А.Собчак

Вход. №	131/к
на	1 листах
"18" VIII	1995 г



Российская Федерация
Республика Карелия
Председатель Правительства
Республики Карелия

185028 Петрозаводск, пр.Левина 19
Телекс 165114 KSOVM SU Телетайп 165394 ФЛАГ
Факс 7-41-48 Тел. 7-24-78, 7-64-48

от 22.08.95 № 1-11-6
на № РАН 9.2 от 27.07.95г.

Председателю Комиссии
по регулированию воздушного
движения (Росаэронавигация)
Шелковникову В.Г.

23

Уважаемый Валерий Григорьевич!

Правительство Республики Карелия рассмотрело Ваши письма по вопросу открытия новых международных воздушных трасс с использованием спутниковых технологий и позицию Президента Российской Федерации по указанному вопросу.

Учитывая значительную протяженность международных воздушных трасс, проходящих через наш регион (около 1000 км.), удобное географическое расположение Карелии с точки зрения развития международных воздушных сообщений, Правительство Республики Карелия поддерживает Ваши перспективные инициативы, которые, полагаем, позволят более оперативно решать вопросы организации, контроля и использования воздушного пространства России, создадут условия для целенаправленного использования средств на техническое оснащение и развитие системы управления воздушным движением.

Председатель Правительства
Республики Карелия

В.Н. Степанов

РАН	2660
Выс.	29 8 1995г.
на	1 листах



РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ
АДМИНИСТРАЦИЯ ОРЛОВСКОЙ ОБЛАСТИ

302021, г. Орел, пл. Ленина, 1

Телефон: (086-00) 6-73-37 Телетайп: 148013 Бури
Телефакс: (086-00) 4-25-30

25 МАИ 1995 № 2-423

На № _____ от _____

Председателю комиссии по
 регулированию воздушного
 движения "Росаэронавигация"
 Минтранса РФ

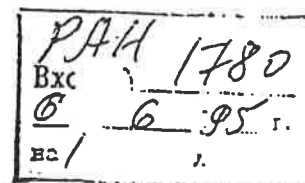
Шелковникову В.Г.125836, Москва, А-167, Ленинг-
радский пр.37

Уважаемый Валерий Георгиевич!

Ознакомившись с проектом Указа "Об обеспечении деятельности системы управления воздушным движением, контроля и использования воздушного пространства РФ" направленный Вами в адрес администрации, еще раз подтверждаем, что разделяем Вашу точку зрения о необходимости создания организационно-правовых условий, позволяющих проводить единую техническую и экономическую политику в области организации воздушного движения России, а также создании Государственной корпорации.

Первый зам. главы администрации

А.Е. Васильковский
 13.6
 Заместителям, Травникову А.И., Устюжаниной Е.В.
Кореньков В.Г.
 27.06.95
Шелковников В.Г.
 28.06.95 г.
 В.Шелковников
 "09" июня 1995 года
 Кореньков 67427





Свердловская область
ГЛАВА АДМИНИСТРАЦИИ

620031, г. Екатеринбург,
пл. Октябрьская, 1
Телефон: 58-96-14

23.03.95 № 0408-213
На № ФАБ/П-56 от 03.03.95 г.

Директору программы
безопасности полетов
Международного фонда
авиационной безопасности

Пантелееву А.

Прочитав статью "Как раздирают небо России", поддерживаю мысль, что в военное время небом России должны распоряжаться военные специалисты, а в мирное - гражданские лица и поддерживаю создание корпорации по управлению воздушным движением.

Заместитель главы
администрации

А.Н.Королев



АДМИНИСТРАЦИЯ СВЕРДЛОВСКОЙ ОБЛАСТИ

620031, г. Екатеринбург, пл. Октябрьская, 1

Телефон: 58-96-14

22.08.95 № 0302-632
 На № РАН 9.2-1189 от 27.07.95

Председателю комиссии
 по регулированию
 воздушного движения
 (Росаэронавигация)

Мелковникову В.Г.
 125836, Москва, А-167,
 Ленинградский пр. 37

Уважаемый Валерий Георгиевич!

Правительство Свердловской области рассмотрело проект Указа Президента Российской Федерации "Об открытии воздушного пространства Российской Федерации для международных полетов" над воздушным пространством России и сообщает, что, учитывая территориальное положение Уральского региона в центре России и дальнейшее развитие международных трасс через этот узел, что существенно может влиять на экономическое развитие:

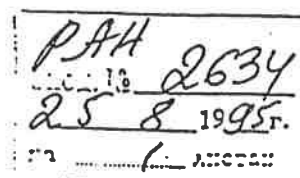
① Одобрить предложения об открытии воздушного пространства России для международных полетов с использованием спутниковых систем.

② При реализации этой сложной задачи целесообразно создать Государственную корпорацию по управлению воздушным движением, контролю и использованию воздушного пространства России.

③ Правительство Свердловской области готово изыскивать возможность по финансовой и организационной поддержке решения этих задач и осуществлять тесные взаимоотношения с Государственным предприятием "Уралаэронавигация".

Заместитель главы
 администрации

А. Н. Королев





ГЛАВА
РЕСПУБЛИКИ КОМИ
КОМИ РЕСПУБЛИКАСА
ЮРАЛЫСЬ

167010, г. Сыктывкар,
ул. Коммунистическая, 9

05.04.85 № 03-08/824

На № _____

Директору программы
безопасности полетов
Международного фонда
авиационной безопасности

27

Пантелееву А.Ф.

Михайлович Анатолий Федорович

Согласен с автором статьи "Как разрывают небо России" Г. Бочаровым, опубликованной в газете "Известия" от 28 февраля 1995 года (№ 92). Изложенные проблемы настолько объективны, что если их не решить, то невозможно будет предсказать те беды, которым подвергнется наша отечественная авиация и все, что касается дальнейшего развития и сотрудничества с иностранными авиакомпаниями.

Автор предлагает варианты выхода с учетом мирового опыта и заботой о государственном подходе к решению проблем.

Вполне согласен, пора создавать государственную корпорацию управления воздушным движением. Это поднимет доверие иностранных компаний по авиационным международным перевозкам над территорией России и обеспечит безопасность полетов.

Глава Республики Коми

А. Спиридонов

Шелковникову

28

Российская Федерация
АДМИНИСТРАЦИЯ ТЮМЕНСКОЙ ОБЛАСТИ

Комитет по управлению государственным имуществом

625000, г. Тюмень, ул. Володарского, 45

Тел. 29-37-32

№ 797/АК240312:05 г.

Председателю государственного комитета
 Российской Федерации по управлению
 государственным имуществом

Беляеву С.Г.

Уважаемый Сергей Георгиевич!

Тюменская область является регионом, играющим наиболее важную роль в Российской Федерации, имея ввиду ее запасы нефти и газа. В Тюменской области насчитывается 56 перспективных на нефть и газ районов, открыто 488 месторождений углеводородного сырья, 157 находятся в разработке. Трудно переоценить роль и значение этих энергетических ресурсов в экономике России.

Учитывая всю важность Тюменской области для России, задача усовершенствования авиатранспортной инфраструктуры для поддержания развития данного региона является первоочередной. На сегодняшний день завершается процесс формирования в Тюменском регионе государственного предприятия по обеспечению воздушного движения "Тюменьазроконтроль", осуществляющего регулирование воздушного движения, в его состав вошло большинство служб движения и радиотехнического обеспечения полетов, а это означает что процесс демополизации авиационных структур проходит успешно. Однако неопределенный правовой статус Росавионавигации, а именно она определена, как центральный правительственный орган со всеми полномочиями и ответственностью за формирование федеральных и региональных органов обеспечивающих управление воздушным движением, ставит под сомнение окончание данного процесса.

Исходя из вышесказанного, в целях стабилизации данного положения, считаем целесообразным создать надежную и рациональную государственную структуру, где бы были объединены субъекты хозяйственной деятельности, ориентированные на принцип самокупаемости, как это уже сделано во многих странах, в которых были созданы авиационные государственные корпорации. Государственная корпорация как государственная система защищала бы юридические и экономические интересы региональных государственных предприятий обеспечивающих управление воздушным движением.

Первый заместитель председателя комитета

(Подпись)
 А.В.Колосов

ПРОГРАММА РАЗВИТИЯ ТЮМЕНСКОЙ ОБЛАСТИ
ФОНД РЕАЛИЗАЦИИ ПРОГРАММЫ

Тюмень, ул. 50 лет ВЛКСМ, 45а
Тел. 24 - 48 - 02, факс 24 - 48 - 40

Р/с N 2467590 в Сибнефтебанке г. Тюмени
МФО 268314, к/с 700161097 РКЦ Запсибкомбанка

Исх. N 3

"23" марта 1995 г.

Председателю Совета Министров
Правительства РФ

Черномырдину В.С.

Уважаемый Виктор Степанович!

Тюменский регион, расположенный в Западной Сибири, является одним из самых больших регионов России. Регион представляет собой самый богатый источник нефти и газа. Огромные расстояния между населенными пунктами и суровый климат делают воздушный транспорт в регионе наиболее практичным средством транспорта. Улучшение региональной авиационной транспортной системы региона будет способствовать разработке природных ресурсов региона.

Тюменская область в силу названных гео-политических и экономических особенностей и ее места в развитии экономики России чрезвычайно заинтересована в формировании федеральных структур, обеспечивающих эффективную работу по привлечению инвестиций и реализации инвестиционных проектов. В настоящее время федеральными и региональными органами проведена достаточная работа по привлечению и выполнению конкретного проекта инвестиций. Одна из важных составных частей этого проекта - модернизация системы УВД Тюменского региона. В данном проекте Росаэронавигация определена, как центральный правительственный орган со всеми полномочиями и ответственностью за формирование необходимых ресурсов для обеспечения финансирования проектов, за безопасность воздушного движения от взлета до посадки.

К сожалению на данный момент из-за неопределенности правового статуса Росаэронавигации и экономического принципа функционирования данной государственной структуры управления воздушным движением у существующих и потенциальных инвесторов возникают вопросы о юридической и организационной обеспеченности инвестиционных проектов.

Исходя из вышеизложенного, в целях стабилизации процесса модернизации и привлечения большего числа инвесторов, необходима надежная и рациональная государственная структура, где были бы объединены субъекты хозяйственной деятельности, ориентированные на принцип самокупаемости. Мы считаем разумными предложения по применению в наших условиях опыта других стран (Германия, Новая Зеландия, США, Англия) по формированию государственной системы управления воздушным движением, созданием государственной корпорации, которая бы позволила значительно активизировать работу по привлечению иностранных инвестиций для модернизации федеральной системы УВД и защищала юридические и экономические интересы участников в инвестиционных проектах.

Председатель Правления Фонда реализации
" Программы развития Тюменской области "



Н.Филатов



**АДМИНИСТРАЦИЯ
НОВОСИБИРСКОЙ ОБЛАСТИ**

630011, г. Новосибирск, 11,
Красный проспект, 18.
Тел. 22-25-15, 23-72-14.
Факс 23-69-72.

03.04.95 № 1551-06/05

На № _____ от _____

О вопросе создания
Федеральной системы
обслуживания воздушного
движения

Во исполнение постановления Правительства РФ № 403-93г., Минтранс РФ № 79-94г. в масштабах Российской Федерации создается структура транспортной системы, на которую возлагаются функции и вся полнота ответственности за радиотехническое обеспечение полетов и управление воздушным движением.

Складывающаяся критическая обстановка с безопасностью полетов вызывает серьезное беспокойство и озабоченность не только со стороны авиационных структур, Российской промышленности, но и населения.

Администрация Новосибирской области оказывает померную помощь и содействие в вопросах реализации вышеупомянутых документов. Ознакомившись со статьей (газета "Известия"). "Как разрывают небо России", а также владея состоянием дел этих вопросов в регионе, считаю необходимым ускорить решение вопросов по созданию федеральной единой системы обслуживания воздушного движения и поддерживаю усилия Росаэронавигации в создании Государственной Корпорации в виде акционерного общества, 100% акций которого принадлежат государству.

Заместитель главы
администрации области

Г. Н. Глебов



АДМИНИСТРАЦИЯ
АЛТАЙСКОГО КРАЯ

656035, г. Барнаул-35, пр. Ленина, 59
Телефон 22-61-15

17. 04. 95 № 649

На № РАБ/П-56 от 03.03.95г.

Директору программы
безопасности полетов
Международного фонда
авиационной безопасности

А.Пантелееву

Ознакомившись со статьей "Как разрывают небо России", опубликованной в газете "Известия", администрация края считает целесообразным создание единой системы управления воздушным транспортом.

Мы поддерживаем предложение об организации Государственной корпорации.

Первый заместитель
Главы администрации края

[Handwritten signature]
В.С.Германенко

82/п
1
db 04 5

[Handwritten signature]
11.5.95



АДМИНИСТРАЦИЯ
АЛТАЙСКОГО КРАЯ

656035, г. Барнаул-35, пр. Ленина, 59.

Телефон 22-61-15

15.08.95 № 2319

На №.....

О развитии сети междуна-
родных воздушных транс.

Председателю Комиссии по 32
регулированию воздушного
движения Министерства тран-
спорта Российской Федерации

В.Г.Шелковникову

Уважаемый Валерий Георгиевич!

Администрация Алтайского края рассмотрела Ваше письмо по вопросу открытия новых международных трасс с использованием спутниковых технологий, а также позицию Президента Российской Федерации по использованию воздушного пространства и выражает свою поддержку деятельности "Росаэронавигации" по открытию воздушного пространства России для международных полетов, включению системы управления воздушным движением в мировую аэронавигационную систему.

Глава администрации края

Л.А.Коршунов

нр

РПА
Вход. № 2623
24 8 1995 г.
на 1 листах



АДМИНИСТРАЦИЯ
КЕМЕРОВСКОЙ ОБЛАСТИ
**КОМИТЕТ ПО УПРАВЛЕНИЮ
ГОСУДАРСТВЕННЫМ
ИМУЩЕСТВОМ**

650099, г. Кемерово, Советский проспект. 58

от 10.04.95 № 9-1/457
на Ваш № ФАБ/П-56 от 03.03.95
На №

33
Директору программы
безопасности полетов
международного фонда
авиационной
безопасности
Пантелееву А

В статье "Как разрывают небо России", опубликованной в газете "Известия" №38 от 28.02.95, действительно всесторонне проанализированы причины положения дел в управлении воздушным движением в Российской Федерации и предложены варианты по исправлению создавшегося положения с учетом опыта других стран.

Комитет по управлению госимуществом Кемеровской области считает, что для исправления создавшегося положения авиационной безопасности в России должен быть утвержден Воздушный кодекс Российской Федерации.

Для управления воздушным движением, считаем, должна быть создана государственная корпорация и в ее наблюдательный совет должны входить все заинтересованные ведомства. Этот совет должен осуществлять контроль за использованием воздушным пространством России.

Корпорация в своей деятельности должна руководствоваться Воздушным кодексом и законами Российской Федерации.

Письмо государственного комитета по управлению имуществом Российской Федерации N ОК-1296 от 14.02.95. "О приостановке передачи госимущества стихийно создаваемым службам ИЕП и УВД" до принятия решения Правительства Российской Федерации по созданию соответствующих служб и организаций" считаем злободневным и своевременным.

Председатель комитета

Ю.Б.Вылегжанин



А ДМИНИСТРАЦИЯ
Красноярского края

660009, г. Красноярск, пр. Мира, 110

Телетайп: 788233 ЭСКИЗ

Факс: (391-2) 22-11-78

Телекс: 288152 KRAM RU

Телефон: 49-30-26

18.09.95г. № 22-9204 от

На № _____

Председателю Росаэронавигации
Шелковникову В.Г.

Об открытии воздушного
пространства России для
международных полетов

Уважаемый Валерий Георгиевич !

Красноярский край имеет уникальное географическое расположение, благодаря которому воздушные сообщения между Европой и Азией, Северно-Америкой и Азией по кратчайшим расстояниям возможны только через территорию края.

Считаю, что открытие воздушного пространства края для полетов воздушных судов иностранных авиакомпаний окажет существенное влияние на экономическое развитие северных районов, кроме того создаст благоприятные условия для конверсии ряда предприятий оборонной промышленности, находящихся на его территории. Также изменение аэронавигационной инфраструктуры региона, внедрение спутниковых систем обслуживания воздушного движения обеспечит развитие федеральной системы разведки и контроля за порядком использования воздушного пространства и управление воздушным движением, что создаст экономические преимущества для отечественных и зарубежных авиакомпаний.

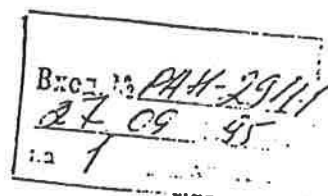
Идея создания систем контроля за порядком использования воздушного пространства и управления воздушным движением с использованием спутниковых технологий будет иметь положительный резонанс со стороны администрации Красноярского края.

С уважением,

Заместитель главы
администрации

В.Л.Глотов

/ см. на обороте /





АДМИНИСТРАЦИЯ
Красноярского края

660009, г. Красноярск, пр. Мира, 110
Телетайп: 788233 ЭСКИЗ
Телекс: 288152 KRISP
Телефон: 22-36-37

35

Министру транспорта
Российской Федерации
Ефимову В.Б.

4.04.95 № 10-2560 мр

На № _____

Уважаемый Виталий Борисович !

В газете "Известия" от 28 февраля 1995г. № 38 опубликована статья "Как разрывают небо России". На мой взгляд поднятая статьей проблема злободневна и актуальна. Публикация еще раз подчеркивает, что существуют не только проблемы сохранения единства территориальной целостности России, но и возникла, казалось бы, немыслимая суверенизация воздушного пространства.

Красноярский край – это 2.401.600 квадратных километров территории, два автономных округа, десятки аэропортов Федерального и местного значения, сотни тысяч километров автомобильных и железных дорог.

Созданный десятилетиями в крае промышленный, сельскохозяйственный, научный и культурный потенциал основывался на единстве развития его производительных сил, территориальной целостности и концентрации управления.

Мы и сейчас продолжаем эту линию, в том числе и на воздушном транспорте. Так краевым комитетом по управлению госимуществом (распоряжение от 26.07.93г. № 406-03) учреждено государственное региональное предприятие "Красноярскаэронавигация", путем выделения соответствующих структур из состава авиапредприятий Красноярского регионального управления воздушного транспорта.

Предприятие межрегиональное, зоной его деятельности охвачено воздушное пространство Красноярского края, Хакасской Республики и Республики Тыва.

Такое построение и централизация системы управления воздушным движением нас всех объединяет и не вызывает каких-либо претензий не только у администрации регионов, но и у авиакомпаний и авиапредприятий.

12.04.95
Министерство транспорта
Российской Федерации
КАНЦЕЛЯРИЯ
Входящий № К-14/3021
от "11" 04 1995 г.

Казалось бы, что созданию межрегиональных структур по использованию воздушного пространства нет альтернативы, однако, и у нас на территории края еще существуют попытки создать, например, так называемую, "Таймыраэронавигацию".

Мы возражаем против такого подхода, считая, что ошибочно для достижения политических целей ставить под угрозу жизнь людей.

О нашей позиции по этому вопросу Вас уже информировали. Но хотелось бы в разрезе газетной статьи отметить, что администрация края в своей деятельности поддерживает все полезные начинания и налаживает тесное взаимодействие с Росаэронавигацией, опираясь на взаимовыгодное сотрудничество. Так, администрацией края и Росаэронавигацией было принято совместное Постановление от 9.02.95г. № 46-П "О поддержании системы организации воздушного движения на территории Красноярского края и развития учебного центра на базе Красноярского авиационно-технического колледжа", которое позволяет не только обеспечить безопасность и регулярность полетов воздушных судов, но и использовать технические аспекты спутниковой связи в интересах народного хозяйства края.

На взгляд администрации края, только создание единой государственной организации в виде корпорации или акционерного общества, где 100 процентов акций принадлежит государству, опирающейся на крупные межрегиональные предприятия аэронавигации, разрешит вопросы безопасности воздушного движения в России.

Надеемся, Виталий Борисович, что Министерство транспорта Российской Федерации правильно понимает нашу позицию и внесет свой вклад в становление единой государственной системы по использованию воздушного пространства.

Глава администрации



В.М.Зубов

49 32 04



АДМИНИСТРАЦИЯ АМУРСКОЙ ОБЛАСТИ

675023, г. Благовещенск, ул. им. Ленина, 135,
тел. (41-62) 42-42-03, факс (41-62) 44-62-01

Председателю Росаэронавигации
ШЕЛКОВНИКОВУ В.Г.

37

от 23.8.95 № 01-4-1601/2138
На № РАН 92-1081 от 05.07.95 г.

Администрация Амурской области поддерживает идею Росаэронавигации по открытию новых международных трасс, пролегающих через территорию Амурской области. Однако в Вашем письме в перечне аэропортов России, из которых будут осуществляться международные полеты, отсутствует аэропорт Благовещенск. Как это понимать?

Возникают и другие вопросы:

1. На какой правовой основе создаются специальные региональные (местные) фонды для финансирования аэронавигационных проблем?
2. Значит ли, что организации и вкладчики, создавшие этот фонд будут акционерами Росаэронавигации (государственной корпорации по УВД, контролю и использованию воздушного пространства)?
3. Какую выгоду и через какое время (в течение которого времени) получают создатели фонда?

Целесообразность создания государственной корпорации по управлению воздушным движением, контролю и использованию воздушного пространства в России поддерживаем. Но без ответа на поставленные нами вопросы создание специального регионального фонда для ускорения технического оснащения воздушных трасс и аэродромов проблематично.

С уважением

Зам. Главы областной
Администрации

Н.И. Перетятко

РАН	2657
БЛОК	29 8 1995
на	1 листе

**АДМИНИСТРАЦИЯ ЧУКОТСКОГО АВТОНОМНОГО ОКРУГА**

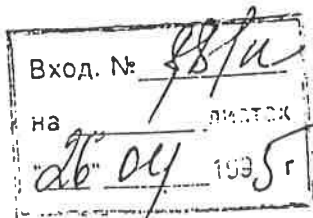
686710, Чукотский автономный округ, город Анадырь, ул. Ленина, 22.

Телеграф: Анадырь, администрация округа. Тел. 4-25-77, телетайп: 145623 «Утес».

Факс: 4-29-19, телекс: 145141. Счет 31131102 в РКЦ Госбанка города Анадыря.

от 11.04.95 № 03-30/332

На от



125836 г. Москва
Ленинградский пр-т, д.37
Международный фонд
Авиационной безопасности
Директору программы
безопасности полетов
А. Пантелееву

На Ваше обращение по вопросу высказать мнение по содержанию статьи "Как разрывают небо России", опубликованной в газете "Известия" от 28.02.95г. (№38) администрация Чукотского автономного округа сообщает, что вопросы, затронутые в данной статье имеют актуальное значение, как в целом для страны, так и для Российского Севера - Востока в частности.

По нашему мнению существующая структура подчиненности Росаэронавигации Министерству транспорта РФ создает громоздкую, бюрократическую систему перераспределения средств от сборов за аэронавигационное обслуживание и выделяемых Правительством РФ бюджетных средств на модернизацию единой системы управления воздушным движением, причем с ущербом для последней.

И это далеко не единственная причина, которая тормозит развитие и функционирование системы управления воздушным движением.

Одним из выходов из такой ситуации, предлагаемых в статье, является создание государственной корпорации УВД, что позволит более эффективно зарабатывать и расходовать средства на модернизацию систем навигации и связи, тем самым повысив ее безопасность и надежность.

Кроме того, мы считаем, что положения об организации системы на основе предприятий по использованию воздушного пространства и управлению воздушным движением, включая возможность создания государственной корпорации, должны найти отражение в новом Воздушном кодексе РФ.

Первый заместитель главы
администрации

Б. Вильдяйкин



АДМИНИСТРАЦИЯ САХАЛИНСКОЙ ОБЛАСТИ

693011 г. Южно-Сахалинск, Коммунистический проспект, 39,
Тел. (42400) 3-14-02, факс 7-504-41-62200, телекс 152123 AGAT SU

На _____

13.04.95 № 5-771

Директору программы безопасности
полетов Международного фонда
авиационной безопасности
Пантелееву А.Ф.

копия: Председателю "Росаэронавигация"
Шелковникову В.Г.

Начальнику ДРУ ВТ
Нагорному Л.В.

На № ФЭВ\П-56 от 03.03.95

О предложениях по управлению
воздушным движением в России
(статья "Как разрывается небо
России" Г.Бочарова,
"Известия", 28 февраля 1995 г.)

Дальневосточное отделение
"Росаэронавигация"
Зиновьеву В.Я.

1. Администрация области признательна МФАБ за внимание при выработке проекта концепции управления воздушным движением в РФ.

2. Полностью разделяем точку зрения о необходимости ускорения принятия Госдумой РФ Воздушного кодекса России.

3. На наш взгляд, с учетом уже ведущегося обмена мнениями по вопросу УВД с Росавианавигацией, департаментом воздушного транспорта Минтранса РФ, целесообразна схема УВД на следующих принципах ее построения :

3.1 В кратчайшие сроки закончить создание (только гражданской в мирное время) единой системы организации воздушного движения (ЕС ОВД) Российской Федерации.

3.2 Вывести "Росаэронавигацию" из подчинения Минтранса РФ, создав самостоятельную федеральную службу, подчиненную Правительству РФ - государственное предприятие с федеральной собственностью.

3.3 Предусмотреть возможность создания в рамках ЕС ОВД предприятий УВД регионального значения, в составе которых структуры УВД субъектов федерации РФ выплачивают установленные законодательством РФ налоги в областной (краевой) и местные бюджеты.

С уважением

Первый вице-губернатор

Н.П. Долгих

Исп. Белоносов В.И.
тел: 3-67-83

/см. на обороте /

Вход. №	ПАИ-1285
21.04	1995г.
ка	1 лист



Российская Федерация

АДМИНИСТРАЦИЯ МАГАДАНСКОЙ ОБЛАСТИ

685000, Магадан, ул. Горького, 6. Тел. 281-15
Телекс 145119 Совет СУ, факс 29426, телетайп 145348 Совет
Счет № 81182125 в Магаданском Центральном банке

6 ОК 85 и 606

Министру транспорта
Российской Федерации

Ефимову В.Б.

Администрация Магаданской области положительно оценивает деятельность Кампании по популяризации воздушным движением (Росаэронавигация) по реализации программы модернизации системы управления воздушным движением Дальневосточного региона.

Созданное в 1993 году Государственное региональное предприятие по управлению воздушным движением и радиотехническому обеспечению полетов "Магаданаэроконтроль" позволило значительно повысить уровень безопасности полетов и эффективность использования воздушного пространства в границах Магаданской области. Активно реализуется Правительственная программа по открытию воздушного пространства Дальнего Востока, переведено в разряд международных более 15 воздушных трасс. Работа в этом направлении продолжается. Закуплено и устанавливается новое радиолокационное аэродромное и трассовое оборудование, отечественные и зарубежные средства спутниковой связи.

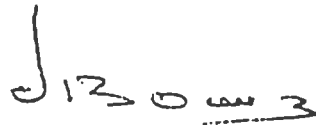
Надо отметить, что за год деятельности предприятия "Магаданаэроконтроль" в систему управления воздушным движением и радиотехнического обеспечения полетов произведены инвестиции, сопоставимые с тем, что делалось за последние 10 лет.

Рассмотрев предложения по дальнейшему совершенствованию системы использования воздушного пространства в нашем регионе с учетом международного опыта и существующих трудностей по централизованному финансированию программ системы ЛД и РТД полетов, администрации области полностью поддерживает инициативу Росаэронавигации по образованию Государственной корпорации по организации воздушного движения в Российской Федерации в

форме закрытого акционерного общества, учредителями которого ⁴¹
на основании соответствующего Указа Президента РФ и постанов-
ления Правительства РФ должны выступить региональные предприя-
тия по использованию воздушного пространства и управлению воз-
душным движением.

Данное решение вопроса позволит обеспечить высокий уровень
безопасности полетов в регионе, организовать эффективную систе-
му поисково-спасательного обеспечения и ускорить оснащение воз-
душного пространства современными средствами навигации и связи.

И.о. главы администрации



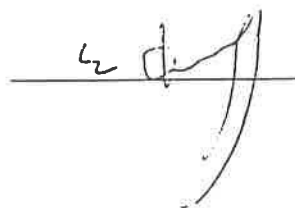
Э.В. Лосинский

Уважаемый Валерий Георгиевич!

По роду деятельности мне достаточно близко знакомы проблемы обеспечения безопасности воздушного движения. Поэтому считаю своим долгом высказать своё мнение о присланных Вами предложениях по институциональной реорганизации системы ОВД путем создания Государственной корпорации по организации воздушного движения в РФ.

Заключение прилагается

Академик РАН, начальник НИИ авиационных систем, член Совета по научно-технической политике при Президенте РФ



/Е.А. Федосов/

ЗАКЛЮЧЕНИЕ НА ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО РЕОРГАНИЗАЦИИ СИСТЕМЫ ОРГАНИЗАЦИИ ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ (ОВД)

Положение дел с безопасностью воздушного движения на территории Российской Федерации вызывает крайнюю озабоченность всех специалистов в этой области. Общий экономический кризис, который мы переживаем, непосредственно затронул и организацию воздушного движения и в первую очередь систему управления воздушным движением (УВД).

Система УВД в целом ряде своих технических средств устарела и не соответствует современным требованиям. Хотя и происходит уменьшение пассажиропотока на внутренних перевозках, это не снижает требования по поддержанию системы, а увеличение количества пассажиров и рейсов на международных трассах и особенно транзитных перевозок требует развития системы. Особенно это касается воздушной зоны за Уралом вплоть до Камчатки. Эта зона очень слабо развита в части ОВД, но она сулит наибольшие доходы от транзитных рейсов из США в Юго-восточную Азию, Японию, Китай, и Корею.

Однако хронический недостаток средств, выделяемых на поддержание и развитие системы ОВД приводит как к снижению уровня безопасности, так и к большим экономическим потерям, которые несет страна. Только из-за низкой пропускной способности системы УВД в районе Владивостока Россия ежедневно недополучает сумму в 150 тыс. долларов от аэронавигационных сборов за обслуживание японских авиакомпаний. Но если открыть новые дальневосточные и полярные трассы для авиакомпаний США, Канады, и Европы, то Россия получит значительные валютные поступления, только за то, что она имеет выгодное географическое положение, позволяющее получить самые короткие трассы при перелете из Европы и Северной Америки в страны Азиатского континента. По оценкам ИКАО пассажиропоток в 21-м веке в эти зоны возрастет во много раз. Вследствие этого Россия должна воспользоваться этим моментом и включиться в международные транспортные потоки. Это сулит ей, при правильно организованной системе ОВД, объемы валютных поступлений соизмеримые с современными валютными поступлениями от продажи нефти и газа. Международные финансовые группы отлично понимают это обстоятельство и готовы кредитовать развитие системы ОВД в этой зоне, но при этом должен существовать механизм возврата кредита от поступлений за аэронавигационное обслуживание.

Сложившаяся в настоящее время организационная структура системы ОВД в составе региональных предприятий по ИВП и УВД, комиссии по регулированию воздушного движения (Росаэронавигация) и Генеральной дирекции по модернизации ЕС ОВД представляет собой очень сложный и не гибкий организм. Если бы Россия могла централизованно из бюджета страны финансировать поддержание и развитие системы ОВД, как это проводит FAA в США, причем в объемах значительно больших, хотя США имеют достаточно развитую инфраструктуру ОВД, то подобная организационная структура ОВД России может быть была бы и оправдана. Собственно она и создавалась при условии, что будет финансироваться Программа модернизации ЕС УВД из государственного бюджета. Однако как в этом году, так и вероятно в ближайшие годы строить надежды на достаточные бюджетные инвестиции не стоит.

Поэтому в целях обеспечения устойчивого функционирования и развития системы ОВД в России и в соответствии с требованиями Чикагской конвенции о международной гражданской авиации Правительство Российской Федерации своим Постановлением от 3 мая 1994 г. № 424 определило, что средства, получаемые в качестве платы за аэронавигационное обслуживание (АНО) направляются на оплату услуг предприятий аэронавигационного обслуживания и финансирование развития системы ОВД, в том числе на погашение кредитов от международных банков для этих целей. Таким образом этим Постановлением определено, что система ОВД переводится на самофинансирование.

Однако организационная структура, когда предприятия, являются хозяйственными субъектами в условиях самофинансирования, а Росаэронавигация остается структурным подразделением Минтранса, приводит практически к невозможности вырабатывать и проводить в жизнь единую тарифную политику в области платы за АНО; создавать единую систему начисления, взимания и распределения платежей за АНО; проводить единую техническую политику, обеспечивающую совместимость ряда технических средств. Все это безусловно не улучшит ни финансовое, ни техническое состояние системы и, следовательно, безопасности полетов. Отдельные предприятия по ИВП и УВД практически не могут прибегать к использованию крайне необходимых заемных средств на модернизацию, так как в глазах потенциальных кредитодателей не являются надежными заемщиками средств. Кроме того исключается возможность налаживания системы страхования рисков, связанных с аэронавигационным обслуживанием пользователей воздушного пространства России, так как эта задача явно непосильна отдельным предприятиям.

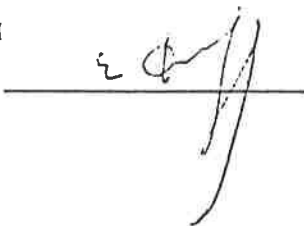
В этих условиях трудно не согласиться с предложениями по организационно-экономическому преобразованию системы ОВД, направленными на интеграцию отдельных предприятий без лишения их юридической самостоятельности и самофинансирования в Государственную корпорацию по организации воздушно-

го движения в РФ в форме холдинговой компании. Естественно, что на такую корпорацию необходимо возложить ответственность за безопасность воздушного движения, поддержание и развитие системы ОВД в целом. При этом Государственная корпорация должна обеспечить единую техническую и кадровую политику системы ОВД; выработать единую тарифную политику в отношении платежей за АНО, организовать единую систему сбора платежей за АНО от лица всех предприятий, осуществляющих аэронавигационное обслуживание; распределении собранных средств в интересах развития ОВД РФ в целом; выступать в качестве полномочного представителя системы ОВД России в международных организациях.

Конечно, Государственная корпорация сохраняется в структуре Министерства транспорта, которое осуществляет функции контроля со стороны Государства деятельности Государственной корпорации, участвует в формировании ее правления (дирекции) и выступает от лица Правительства РФ в качестве гаранта при оформлении кредитов от международных банков и финансовых групп.

Очень важным моментом является построение налогового обложения деятельности Государственной корпорации в первые годы ее деятельности. Надо отдавать себе отчет, что аэронавигационное обслуживание - это курица, которая несет золотые яйца. Очень важно не зарезать эту курицу как чрезмерной административной опекой, так и налоговым бременем.

Академик РАН, начальник ГосНИИ авиационных систем, член Совета по научно-технической политике при Президенте РФ


/Е.А. Федосов/

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

по рассмотрению Материалов к концепции создания
экономической структуры системы управления
воздушным движением Российской Федерации

В результате совместной работы Комиссии по регулированию воздушного движения (Росаэронавигация), ГосНИИ "Аэронавигация" и акционерного общества "Внешконсульт-Инвест Лтд" разработаны 5 вариантов организационно-экономической структуры системы организации воздушного движения Российской Федерации:

1. Система государственных учреждений
2. Единое предприятие
3. Финансовая холдинговая компания (Государственная корпорация)
4. Полное товарищество
5. Смешанное товарищество

В итоге обсуждения всех разработанных вариантов организационно-правовых форм и структур управления и финансирования системы ОВД РФ стороны пришли к заключению, что наиболее целесообразной формой в настоящих условиях является Государственная корпорация".

Генеральный директор
АО "Внешконсульт-
Инвест"



И. Рубцов



Председатель Комиссии
Росаэронавигация

В. Г. Шелковников



Директор ГосНИИ "Аэронавигация"

Г. Г. Аюдина

ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВО
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ПРИ ИКАО

REPRESENTATION
OF THE RUSSIAN FEDERATION
TO ICAO

47

INTERNATIONAL AVIATION SQUARE
1000 SHERBROOKE ST. WEST, SUITE 827
MONTREAL, CANADA H3A 3G4
TEL.: 285-8300

№ 92/94
6 мая 1994 года

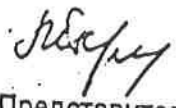
Председателю Росаэронавигации
Шелковникову В.Г.

Направляем информационный материал о намерениях Администрации США
реорганизовать службу управления воздушным движением страны.

Прилагаемая справка подготовлена по материалам иностранной печати.

Приложение: на 3-х л.

С уважением,


В.А. Ручкин
Представитель Российской Федерации
при ИКАО

США РЕОРГАНИЗУЮТ СВОЮ СИСТЕМУ УПРАВЛЕНИЯ ВОЗДУШНЫМ ДВИЖЕНИЕМ (УВД)

(по материалам иностранной печати)

Как сообщила газета "Вашингтон Пост", Администрация Клинтона планирует вывести службу УВД из подчинения Федерального авиационного управления (ФАУ) и передать ее под контроль правительственной корпорации.

Официальные лица США заявили, что хотя в настоящее время служба УВД и обеспечивает необходимый уровень безопасности полетов, но из-за того, что она поражена бюрократизмом, в будущем безопасность и эффективность ее работы может быть поставлена под угрозу, если не будут приняты решительные меры по ее перестройке.

Было также заявлено, что под руководством ФАУ процессы принятия решения и поставок оборудования слишком затягиваются и не успевают за ростом интенсивности воздушного движения. В результате, несмотря на огромные капиталовложения в многомиллиардные проекты и программы по модернизации и совершенствованию компьютерных автоматизированных систем УВД, осуществляемые с 1981 года, из-за просчетов в руководстве и проектировании эта работа, возможно, не будет завершена в том виде как планировалось. Указывается, что некоторые компьютерные системы используют технически бесперспективные электронные трубки, которые до недавнего времени выпускались только на предприятиях Польши и Чехословакии.

К примеру, в международном аэропорту Лос-Анджелеса радиолокаторы: обзора летного поля используют трубки, которые производятся на одном британском предприятии, и у ФАУ нет другого пути их проверки и испытания кроме подключения их в действующий локатор

Служба УВД США обеспечивает ежедневно в масштабах страны 19 000 рейсов по расписанию. При этом эксплуатацией компьютерных и локационных систем занято 38 000 диспетчеров, техников, инженеров и руководителей различного уровня.

Вице-президент Эль Гор заявил, что идея создания "корпорации управления воздушным движением" долго вынашивалась и активно продвигалась авиакомпаниями, и предназначена "прорвать порочный круг" и обеспечить поставки современного оборудования, улучшить условия и повысить эффективность работы. Однако, отмечается, что планы администрации могут встретить оппозицию в Конгрессе США.

Член Палаты представителей Конгресса Джеймс Оберстар и сенатор Уэндал Форд, являющиеся председателями соответствующих подкомитетов по авиации, критиковали этот план. Оберстар заявил газете "Вашингтон Пост", что такие изменения могут вызвать небывалые нарушения в процессе УВД, которые могут подорвать достигнутый уровень безопасности полетов. Он высказался в пользу постепенных изменений в рамках существующей системы.

Министр транспорта Фредерико Пена сказал, что простое "латание" ФАУ не решит проблему. В своем заявлении министерство транспорта указало, что Федеральная корпорация обеспечит необходимую гибкость при замене устаревшего оборудования, одновременно поддерживая на данном уровне безопасность полетов.

План Администрации предусматривает перевод из ФАУ (52 000 служащих) 38 000 человек, главным образом диспетчеров, электронщиков, компьютерщиков и других специалистов, эксплуатирующих систему УВД в Корпорацию УВД (ATC Corp.). Оставшиеся служащие ФАУ будут нести ответственность за безопасность полетов.

В этой Корпорации правительство будет представлено только лишь в качестве держателя акций, а в состав членов Совета Корпорации будут входить министр обороны и министр транспорта, наряду с представителями профсоюзов, гражданами, представителями деловых кругов и авиакомпаний.

Корпорация будет нанимать руководителя - главное исполнительное лицо, но ФАУ будет ее контролировать в отношении соблюдения требований обеспечения безопасности полетов. Официальные лица заявили, что Корпорация, которая на начальном этапе будет

финансироваться за счет 10-процентного налога с авиабилетов, продаваемых авиакомпаниями, в дальнейшем сможет гораздо быстрее обеспечивать поставки основных компонентов системы УВД, поскольку она будет иметь возможность брать займы или выпускать ценные бумаги вместо того, чтобы ждать ежегодных ассигнований от Конгресса.

Подготовил:

Ю.Ф. Романенко,

Советник Представительства
Российской Федерации при ИКАО

КЛИНТОН ПРЕДСТАВЛЯЕТ ПЛАН ПЕРЕУСТРОЙСТВА СИСТЕМЫ УВД

Администрация Клинтона передала в Конгресс США план реорганизации, который предусматривает сокращение Федеральной авиационной администрации (FAA) путем создания квази-государственной корпорации, ответственной за управление воздушным движением (УВД).

Около 40000 работников FAA будут переданы в новую Корпорацию управления воздушным движением. Совет по национальной безопасности на транспорте сохранит функцию независимого надзора за безопасностью полетов

ATTN: MR. Valery SHELKOVNIKOV
ROSAERONAVIGATSIYA

FLIGHT INTERNATIONAL 19 25 April 1995

Clinton presents ATC reshuffle plan

THE US CLINTON Administration has delivered to Congress a reorganisation plan which would shrink the Federal Aviation Administration through the creation of a quasi-governmental corporation responsible for air traffic control (ATC).

About 40,000 FAA workers would transfer to the new US Air Traffic Services Corporation. The FAA would maintain control of aviation safety, and the US National Transportation Safety Board would retain its independent oversight of airline safety. □

МЕЖГОСУДАРСТВЕННЫЙ АВИАЦИОННЫЙ КОМИТЕТ INTERSTATE AVIATION COMMITTEE

117292, Москва, ул. Кржижановского, д. 7, корп. 1
Тел.: 125-14-52, факс: 129-61-44

Председателю Комиссии по регулированию
воздушного транспорта Минтранса Российской
Федерации

господину Шелковникову В.Г.

Небо России волнует всех!

Проблемы использования воздушного пространства и управления воздушным движением, поднятые в статье Г.Бочарова "Как разрывают небо России" (см. газету "Известия" за 28.02.95г.), на сегодня являются исключительно актуальными не только для Российской Федерации, но и для всех государств-участников СНГ.

Безопасность полетов, их экономичность и регулярность - это категории, которые не могут оставить равнодушными никого, ни рядовых граждан, ни руководителей страны, ни международные авиационные организации. Небо не имеет фиксированных пограничных и таможенных воздушных постов, возле которых можно приостановить полет и разбираться с той или иной текущей ситуацией, сложившейся в отношениях между гражданскими и военными органами управления. Небо одно и управлять воздушным движением в нем, по мнению Межгосударственного авиационного комитета, должен один хозяин - представитель единой государственной системы организации воздушного пространства и воздушного движения.

исх. № 04-26
от 27.03.95г.

РАА	846
Вход. №	28 3 1995
ка	2 листах

Государства Содружества, подписав в декабре 1991 года в г.Минске межправительственное Соглашение "О гражданской авиации и об использовании воздушного пространства", в качестве одной из сфер применения этого Соглашения определили "... организацию единого управления воздушным движением". Межгосударственный Совет по авиации и использованию воздушного пространства, Межгосударственный авиационный комитет настойчиво ищут для современных условий Содружества новые пути интеграции в области использования воздушного пространства и управления воздушным движением (УВД), повышения безопасности полетов, надежности УВД, более полного соответствия национальных систем международным стандартам и рекомендуемой практике ИКАО.

Отдельные расхождения позиций и реалий гражданских и военных органов управления в отношении их ответственности и прав при организации использования воздушного пространства, планировании полетов и УВД в конечном итоге не должны препятствовать прогрессу, интеграции и гармонизации этих процессов. Международный опыт - это гарант правильности избранного пути.

Хотелось бы, чтобы этот опыт полнее учитывался при совершенствовании национальных систем УВД и их интеграции.

В этой связи изложенная в статье Г.Бочарова идея организационно-правового реформирования системы УВД в направлении государственной корпорации по ИВП и УВД заслуживает самого пристального внимания.

Председатель Комиссии по ИВП и УВД
Межгосударственного авиационного
комитета

генерал-майор авиации запаса
кандидат технических наук

А.Г.Петров



" 27 " марта 1995 г.

Российская оборонная
спортивно-техническая
организация
(ОСТО России)
Поволжский региональный
авиационный отдел
(ПРАО)
400024 г. Ульяновск
ул. Коммуны бульвар, 3
Тел. № 36-19-24
16.06.95 № 63
на №

Председателю
Комиссии по регулированию
воздушного движения
/Росаэронавигация/
ШЕЛКОВНИКОВУ В.Г.

55

Уважаемый Валерий Георгиевич!

Ознакомившись с направленными Вами в наш адрес материалами по проекту создания Государственной корпорации по управлению воздушным движением, контролю и использованию воздушного пространства, мы считаем, что создание хозяйствующего субъекта, ориентированного на нужды пользователей воздушного пространства и заинтересованного в повышении качества аэронавигационных услуг безусловно отвечает интересам эксплуатантов воздушного пространства России.

В этой связи нам представляется плодотворной идея образования в России Государственной корпорации по управлению воздушным движением, контролю и использованию воздушного пространства.

Начальник Поволжского регионального
авиационного отдела РОСТО



Ю.Б.Василенко

РАИ 1932
20 6 95
1

Директору программы безопасности
полетов Международного фонда
авиационной безопасности
г-ну А.ПАНТЕЛЕЕВУ

1995 04 25 No 235

На Ваше письмо от 3.03.1995 в отношении статьи в газете
"Известия" "Как разрывают небо России" хотел бы сказать следующее.

Первое, что необходимо сделать, это отдать приоритет
гражданской авиации так, как рекомендует ИКАО и как это есть во
всех государствах мира за исключением России.

В Литовской Республике это произошло сразу с восстановлением
независимости в 1990 году. Затем Правительством была утверждена
программа приоритетного развития системы УВД Республики и
сегодня мы имеем современное оборудование по обслуживанию
воздушного движения в Литовской Республике, отвечающей
стандартам и рекомендациям ИКАО.

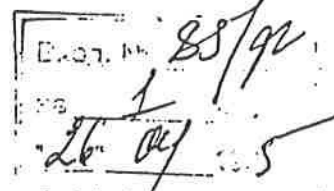
Хочу только пожелать решения всех проблем по развитию
системы УВД России.

С уважением

Заместитель генерального директора



В.Валуев



Министру транспорта
Российской Федерации

Ассоциация предприятий,
осуществляющих аэронавигационное
обслуживание пользователей
воздушного пространства

Ефимову В.Б.

125836, Москва, Ленинградский просп., 37
Тел. 155-6535, факс 212-5303

27.03.95 № 6

на № _____

Уважаемый Виталий Борисович!

В настоящее время сложилась крайне тяжелая ситуация с обеспечением безопасности полетов при управлении воздушным движением (УВД) над территорией России. Ресурс основного аэронавигационного оборудования в среднем выработан на 92 процента, а в ряде регионов положение еще тяжелее - автоматизированные системы УВД крупнейшего в Европе Московского центра, юга России, Поволжья, Западной Сибири, Хабаровского края уже выработали полный ресурс.

Все последние годы бюджетные дотации, необходимые для финансирования развития системы УВД, утверждались в размерах, не превышающих 50 процентов от потребности в них. При этом реальное выделение бюджетных средств, с одной стороны, было значительно меньше утвержденных в бюджете сумм, а с другой - отставало по времени поступления, что влекло за собой значительные потери из-за инфляционных процессов.

Действующая в настоящее время система финансирования, основанная на предоставлении Министерству транспорта Российской Федерации права взимания платы за аэронавигационное обслуживание, по существу противоречит действующему законодательству, запрещающему ведение хозяйственной деятельности органам федеральной исполнительной власти.

Существование хозяйственно независимых государственных предприятий УВД усложняет создание единой тарифной системы, а также системы выставления счетов и взимания сборов за аэронавигационное обслуживание, препятствует проведению единой технической и технологической политики в системе организации воздушного движения, затрудняет процесс развития системы.

По нашему мнению, единственно правильным выходом из данного положения является создание государственной корпорации УВД в форме акционерного общества, сто процентов акций которого принадлежит государству. Существующие государственные предприятия УВД преобразуются при этом в дочерние общества государственной корпорации. Право сбора и распределения платы за аэронавигационное обслуживание передается корпорации. Государственный контроль за ее деятель-

- 2 -

ностью мог бы осуществлять Наблюдательный совет, в состав которого входили бы представители основных заинтересованных ведомств: Министерства транспорта, Министерства обороны, Федеральной службы контрразведки, Госкомимущества, Госкомитета по антимонопольной политике и др.

Для обсуждения вышеуказанных вопросов убедительно просил бы Вас принять директоров крупнейших государственных предприятий (7-9 человек). О дате и времени встречи просим сообщить по тел. 155-65-35 или 155-68-69 для информирования директоров предприятий.

По поручению директоров государственных предприятий

Генеральный директор



А. И. Травников

г-ну Черномырдину В.С.

Ассоциация предприятий,
осуществляющих аэронавигационное
обслуживание пользователей
воздушного пространства

* * *

125836, Москва, Ленинградский просп., 37
Тел. 155-6535, факс 212-5303

№ _____

на № _____

Уважаемый Виктор Степанович!

В настоящее время в связи с расширением торговли, бизнеса, культурных связей и туризма резко возрастает потребность в открытии для международных полетов новых трасс и аэропортов, что требует приведения всей национальной инфраструктуры аэронавигационного обслуживания в соответствие с международными стандартами.

Вместе с тем оборудование системы аэронавигационного обслуживания России в значительной степени выработало своей ресурс. Более 80% аэронавигационных средств морально и физически устарели, наблюдается отток высококвалифицированных кадров. Это фактически ведет к снижению безопасности полетов и препятствует открытию новых авиалиний, которые могли бы использоваться российскими и зарубежными авиакомпаниями, частными пользователями воздушного пространства.

Современные мировые тенденции свидетельствуют о резком нарастании конкуренции в области обеспечения наиболее благоприятных условий пролета по воздушным трассам и обслуживания в аэропортах. Важнейшими факторами, определяющими интенсивность использования отдельных трасс, становятся безопасность полета и соблюдение графика полетов.

Потребность иностранных авиаперевозчиков в использовании воздушного пространства России значительно превышает возможности существующей системы аэронавигационного обслуживания. Включение России в конкурентную борьбу за авиаперевозчиков требует коренной реконструкции системы организации воздушного движения.

На решение этой проблемы нацелена федеральная программа модернизации единой системы организации воздушного движения Российской Федерации на период до 2005 года, которая находится в стадии утверждения. Реализация федеральной программы потребует в ближайшее время значительных инвестиций, которые в полной мере не могут быть профинансированы ни за счет текущих поступлений от аэронавигационного обслуживания, ни за счет средств госбюджета.

Недостаток необходимых финансовых средств диктует необходимость привлечения кредитных ресурсов. Гарантий их возвратности может выступать рост валютных поступлений от платежей за аэронавигационное обслуживание, поскольку масштабная модернизация системы

организации воздушного движения позволит повысить интенсивность и безопасность полетов над территорией Российской Федерации, открыть новые трассы.

Использование платы за аэронавигационное обслуживание в качестве гарантий под кредиты требует объединения в одном лице субъекта распоряжения средствами, получаемыми за аэронавигационное обслуживание, и кредитополучателя. Такое объединение обеспечивает наиболее благоприятные условия как для осуществления модернизации системы организации воздушного движения, так и для получения кредитов на модернизацию. В этом случае естественно было бы возложить на данное лицо и всю полноту ответственности за обеспечение безопасности полетов.

Если указанное выше объединение прав осуществляется в лице государства, то получение необходимых западных кредитных ресурсов на модернизацию становится затруднительным из-за перегруженности государственного бюджета Российской Федерации ранее взятыми обязательствами.

В настоящее время управление воздушным движением осуществляется рядом экономически обособленных государственных региональных предприятий, что затрудняет функционирование единого технологического комплекса. Системность задач аэронавигационного обслуживания, необходимость проведения единой технической политики и обеспечения мировых стандартов безопасности полетов требует создания единой интегрированной структуры управления воздушным движением.

В качестве такой структуры представляется целесообразным образовать Государственную корпорацию по организации воздушного движения, которая представляла бы собой субъект, несущий полную ответственность перед государством за состояние и развитие системы управления воздушным движением.

Обоснованность такого решения подтверждается мировым опытом организации воздушного движения. Аналогичные структуры уже созданы в ряде стран (ФРГ, Новая Зеландия, Швейцария и др.), что улучшило экономические показатели системы организации воздушного движения, в частности, повысило эффективность использования средств, увеличило интенсивность полетов, повысило качество предоставляемого аэронавигационного обслуживания. В США, Великобритании и Канаде вопрос о создании подобных структур находится в стадии решения.

В связи с этим считаем целесообразным образовать Государственную корпорацию по организации воздушного движения.

По нашему мнению, такое решение является единственно правильным при невозможности финансирования из средств государственного бюджета.

По поручению предприятий по использованию воздушного пространства и управлению воздушным движением

Председатель Совета директоров

В.Ф.Кузнецов

Генеральный директор

А.И.Травников

