

ГАСТАРБАЙТЕРЫ В НЕБЕ: ЧИСЛОМ ПОБОЛЕЕ, ЦЕНОЮ ПОДЕШЕВЛЕ?

Глава «Аэрофлота» Виталий Савельев на встрече с Президентом Владимиром Путиным обозначил, пожалуй, самую наболевшую проблему для авиационной отрасли – дефицит командиров воздушных судов в условиях нарастающих объемов воздушных перевозок.

В связи с острой нехваткой летчиков в российских авиакомпаниях, по словам Савельева, «идет война цен: мы взвинчиваем цены, зарплаты нашим пилотам». Он также привел пример: «Командир воздушного судна получает сегодня 420 тыс. руб. в месяц. Это, за минусом налогов, – зарплата пилота авиакомпании Lufthansa. Но если у нас будет достаточно пилотов, и не будет дефицита, мы сможем реально регулировать условия», – добавил глава крупнейшей авиакомпании страны.

Решить вопрос с кадровым дефицитом возможно, разблокировав, в первую очередь, п. 4 ст. 56 Воздушного кодекса РФ, где сказано, что в состав

летного экипажа воздушного судна Российской Федерации, которое относится к коммерческой гражданской авиации, могут входить только граждане РФ.

Президент высказался против принятия поспешных решений, предложив не решать «с кондачка», а обсудить данный вопрос привлечения иностранных пилотов с профсоюзами: «Профсоюзные лидеры, и работники соответствующей отрасли, и сама отрасль должны исходить из того, что приоритет номер один – это гражданин Российской Федерации, ради которого мы работаем, пассажир». Поэтому при решении этого вопроса должно учитываться мнение не только регулятора отрасли – Минтранса – авиаперевозчиков, летчиков и профсоюзов, экспертного сообщества, но и самих пассажиров. Именно с последних и начнем. Журнал «Человек и закон» постарался в материале представить все точки зрения о возможном допуске в российские авиакомпании пилотов из-за рубежа.



Глас народа

Исследовательский центр портала SuperJob.ru провел опрос 1600 респондентов из 208 населенных пунктов с целью выяснить, как россияне относятся к допуску иностранцев для работы в нашем небе. Почти две трети (59%) не одобряют такую перспективу, комментируя следующим образом: «У нас в стране высшие учебные заведения выпускают пилотов – люди учатся по 5 лет! Что, добавляем армию безработных и этими кадрами?»; «Мало нам гастарбайтеров во дворах, так пусть еще и над головами летают?»; «Это достаточно высокооплачиваемая работа, поэтому доставаться она должна гражданам нашей страны. Пусть лучше учат наших пилотов, открывают для этого необходимые учебные заведения».

– Создайте гастарбайтерам на их родине рабочие места. В маршрутку лучше к ним не садиться, не то что авиация. Вы бредите, господа управленцы! У Лукашенко даже дворники беларусы, – довольно эмоционально высказался Петр Лукошенко.

Только 18% опрошенных к идее привлечь в российские авиакомпании пилотов-нерезидентов отнеслись положительно: «Лишь бы это были профессионалы своего дела»; «Хочется предложить, что данный законопроект позволит привлечь только высококвалифицированных специалистов, при одном условии, что данное решение не повлияет на процесс дискриминации при устройстве на работу граждан России»; «Только, если это будут пилоты из Европы, а не из стран СНГ».

– Нанимать иностранцев, желательно абсолютно лояльных нам, следует только в том случае, если

Официально о главном

На информационный запрос журнала «Человек и закон» был направлен ответ из Министерства транспорта, согласно которому объем пассажирских авиаперевозок растет из года в год.

– В 2011 г. услугами отечественной системы воздушного транспорта воспользовались более 112 млн наших и зарубежных граждан. Российскими авиапредприятиями было перевезено более 64 млн пассажиров. По сравнению с 2010 г. объемы перевозок увеличились на 12,6%. Пассажирооборот достиг значения 166,7 млрд пассажиро-километров.

Если в августе 2012 г. на вопрос корреспондентов «Человек и закон» о нехватке летного состава в Минтрансе ответили уклончиво, «гражданская авиация испытывает некоторый дефицит летных специалистов», то в конце октября заместитель ми-



уж совсем все квалифицированные летчики с гражданством РФ будут заняты! Да и гражданство тоже кому попало давать не надо, – заметил Александр Донской.

Около 23% респондентов не определились с позицией по данному вопросу.

– Еще 10 лет назад все летчики предупреждали: закрытие училищ приведет к нехватке кадров, авиационная держава рухнет. И где были чиновники из Минтранса? Вместо того, чтобы восстанавливать систему обучения, а на этом государство может и должно зарабатывать, это все, что сейчас могут придумать? – задается вопросом Олег Прекраснов, пассажир и генеральный директор компании «Внешэкономсоюз».

Будет ли при утверждении законопроекта как-то учитываться мнение самих пассажиров? Вопрос остается открытым.

министра Валерий Окулов дал понять, что ситуация требует принятия срочных мер:

– Сегодня в России 17,2 тыс. пилотов. Объем перевозок ежегодно растет. По итогам этого года он составит 13,5%. И это не предел! – цитирует слова замминистра «Российская газета». – Поскольку сегодня рост перевозок сдерживается тем, что авиакомпании, которые готовы покупать новые суда, не имеют у себя резерва пилотов. Дефицит экипажей ведет к тому, что спрос на перевозки превышает предложения, заполняемость кресел в салоне в среднем составляет 75%.

В Советском Союзе было 7 летных училищ, которые выпускали до 2,5 тыс. пилотов в год. Сейчас в России осталось два вуза – Санкт-Петербургский госуниверситет гражданской авиации и Ульяновское высшее авиационное училище гражданской авиа-

ции, а также четыре образовательных учреждения среднего профессионального образования.

– В соответствии с программой «Гражданская авиация» федеральной целевой программы «Модернизация транспортной системы России (2010–2015 гг.)» осуществляется ежегодное наращивание темпов приема курсантов в учебные заведения гражданской авиации на наиболее востребованные авиационные специальности, – сообщил журналу «Человек и закон» Владимир Тасун, директор Департамента государственной политики в области гражданской авиации Минтранса РФ. – Так, в общеобразовательные учреждения гражданской авиации по специальности «летная эксплуатация воздушных судов» набор курсантов с 500 человек в 2008 г. увеличился до 791 человека в 2011 г. Выпуск пилотов коммерческой авиации в 2011 г. составил 375 человек, в 2012 г. – 600 человек, в 2013 г. планируется выпустить уже 640 пилотов.

По словам Владимира Тасуна, численность пилотов дополнительно увеличивается за счет переподготовки в авиационных учебных центрах лиц с высшим и средним профессиональным образованием (50 человек в год) и офицеров запаса Военно-Воздушных сил Минобороны РФ (около 150 человек в год).

Притом что ежегодно с летной работы по различным причинам, в том числе выход на пенсию, списание по состоянию здоровья, уходят около 700 человек. Авиационной отрасли требуется ежегодное пополнение в 1,5 тыс. человек летного состава, то есть фактически в 2 раза больше, чем успевают готовить специалистов. Специалистов – это громко сказано. Вчерашних выпускников еще нужно «переучить» – дать им навыки пилотирования современными воздушными судами, причем за счет авиакомпании.

Как и любому работодателю, авиакомпаниям нужны готовые специалисты. Поэтому руководство авиакомпаний так и рассуждает: зачем переучивать, выделять бюджет, когда можно набрать готовых пилотов на мировом рынке труда, желательно «числом поболее, ценою подешевле». Давайте снимем ограничения по гражданству и откроем вакансии для иностранцев. А что тогда будет с Ульяновском, Питером – со своей летной школой? Ее надо реформировать, пока не

поздно. Вчерашние выпускники летных училищ не могут трудоустроиться, а ведь в каждого из них вложено по 5 млн руб. из бюджета РФ. Авиакомпании не хотят брать их на работу, доучивать, обеспечивать налетом, а значит, создавать резерв летного состава на перспективу. Но вместо этого предлагается быстрое решение проблемы для отрасли.

– Есть ограничения Воздушного кодекса, который запрещает нам брать на работу пилотов-нерезидентов, – в середине августа 2012 г. генеральный директор «Аэрофлота» Виталий Савельев назвал существующие законодательные препоны в интервью Ё. – В Европе в данный момент наблюдается переизбыток пилотов, по разным оценкам от 4 до 6 тыс. человек, в одной только Германии их около 600. Сейчас иностранных пилотов активно набирает Китай. Они берут, а мы не можем. «Сингапурские авиалинии» также сократили очень большое количество пилотов – у них был переизбыток людей. А мы их не можем взять. Ладно, Европа и Сингапур. Давайте вернемся к СНГ. Мы даже в рамках Таможенного союза не можем взять пилотов из Казахстана или Белоруссии.

Виталия Савельева неоднократно обвиняли в использовании административного ресурса, протекционистской политике государства в отношении главного перевозчика страны. Можно расценивать по-разному, как закономерность или совпадение, что именно его предшественник, Валерий Окулов, бывший генеральный директор ОАО «Аэрофлот», а ныне зам. министра транспорта, в рамках форума «Крылья России» обмолвился, что законопроект об отмене данных ограничений Воздушного кодекса готовится...

Буквально за день до встречи Савельева с главой государства, Валерий Окулов на пресс-конференции сообщил, что Минтрансом как раз уже подготовлен проект Федерального закона «О внесении изменений в некоторые законодательные акты Российской Федерации», предусматривающий внесение изменений в Воздушный кодекс Российской Федерации, Федеральный закон от 25 июля 2002 г. №115-ФЗ «О правовом положении иностранных граждан в Российской Федерации», в части снятия ограничения на использование иностранных граждан в качестве членов экипажей воздушных судов.

Опубликование документа планировалось на сайте министерства. Также перед направлением в Госдуму законопроект должен был пройти внешнее согласование, учесть мнения авиаперевозчиков.

Надо отметить, что в настоящее время на сайте Минтранса в разделе «законопроекты» документ не размещен. Тогда журнал «Человек и закон» обратился в ведомство, чтобы разъяснить ситуацию: каких пилотов планируется привлечь – из стран СНГ или европейских стран, как будет решаться вопрос адаптации не говорящих на русском языке иностранцев; предполагается ли разница в условиях труда, отдыха, страхования и оплаты между нашими и иностранцами; не отразится ли принятие поправок на национальной безопасности...

Заместитель начальника общественных связей Минтранса Любовь Бритвина объяснила, что письменных разъяснений на этот раз не будет. Поэтому вопросов и по сей день больше, чем ответов.

В Санкт-Петербурге на V Международной транспортной конференции «Кадровая политика» вопрос о дефиците пилотов и возможных перспективах привлечения иностранцев мы напрямую адресовали Сергею Аристову, статс-секретарю Министерства транспорта.

– Действительно, сегодня это достаточно обсуждаемая тема, и подход к ней диаметрально противоположный, – пояснил Аристов, отвечая на вопрос журнала «Человек и закон». – Достаточно много сторонников привлечения иностранных пилотов, в том числе вплоть до назначения их командирами воздушного судна. Мотивация здесь очень простая – нехватка кадров. Авиакомпании обновляют свой парк, закупая иностранные воздушные суда – «Боинги», «Аэробусы». В связи с тем, что подготовка пилотов у нас сильно «просела» в 90-е гг., привлечение пилотов из других государств, которые также имеют опыт управления данными судами, нами оценивается положительно. С другой стороны, конечно, у данной инициативы немало противников, по мнению которых, управление воздушным судном иностранным лицом представляет опасность для государства. На сегодняшний день Министерство в свой план законодательной деятельности включило законопроект об исключении из Воздушного кодекса соответствующей статьи, запрещающей участие в экипаже гражданина иностранного государства. Что из этого получится? Знаете, иногда необходимо подготовить законопроект или какую-то инициативу именно для того, чтобы получить полную оценку общества по данному документу, во всяком случае, такой законопроект будет готов.



Валерий Окулов



Сергей Аристов

Минтранс расписался в собственном бессилии?

Инициатива Минтранса снять ограничения по гражданству для пилотов вызвала серьезную дискуссию, особенно в экспертном сообществе.

Сначала российские авиакомпании пересели на «Боинги» и «Аэробусы», не дав шанса ответственному самолетостроению, а теперь хотят повторить историю, только на этот раз с кадрами?

– Кадровый голод – это результат бездействия самого Минтранса. Отрасль давно предупреждала федеральные органы о том, что рано или поздно здесь начнутся большие проблемы. Об этом свидетельствовала статистика: еже-

годно авиационные вузы готовили в десять раз меньше пилотов, чем списывалось с летной работы. И было ясно, что, в конце концов, эти два потока с грохотом пересекутся. Сегодня это и произошло, – констатирует главный редактор портала Avia.ru, эксперт по авиации Роман Гусаров.

Если ситуация с нехваткой пилотов все-таки возникла, то необходимо взвесить все «за» и «против», оценить возможные последствия привлечения в Россию иностранных пилотов. Помимо Минтранса и авиаперевозчиков, слово за профсоюзами и самими летчиками.



ОЛЕГ БУЛЕНКОВ, пилот-инструктор, летал на самолетах Як-40, Ту-154 и «Аэробусах», вице-президент профсоюза летного состава России, стаж в ГА 30 лет

– Действия Минтранса по подготовке собственного летного состава за 10 лет не дали значимых результатов. Получается, что, вводя эту юридическую норму, Минтранс полностью расписывается в собственном бессилии по подготовке летного состава в России. Предложенные поправки не охватывают урегулирование целого ряда аспектов в Российском законодательстве: миграционный учет иностранных граждан, заключение трудовых договоров и отчисление налогов, страхование и т.д. При этом неясно, относится ли профессия пилот к высококвалифицированным специалистам. Если да, то согласно ФЗ № 109 от 18 июля 2006 г. «О миграционном учете иностранных граждан и лиц без гражданства в Российской Федерации» в ст. 13.2 «Особенности осуществления трудовой деятельности иностранными гражданами – высококвалифицированными специалистами» принимающая сторона обязана обеспечить таких работников жильем, а эта социальная дискриминация по отношению к своим пилотам только увеличит стоимость билетов для наших пассажиров. У Минтранса отсутствует научно-обоснованный подход, позволяющий четко оценить, ради какого количества приглашенных пилотов требуется поменять ряд законодательств в РФ и на какую категорию иностранных пилотов Минтранс рассчитывает – это будут только пилоты из бывшего СССР или пилоты из Европы, Америки и т.д. При этом отсутствует оценка материальных ресурсов и времени, требуемых для того, чтобы отрасль гражданской авиации РФ была сама способна удовлетворить рынок подготовленными пилотами.

Приглашенные на работу в РФ иностранные пилоты будут иметь повышенную миграцию и возможность прохода на объекты с особым режимом охраны – аэропорты и самолеты. Риски, возникающие с вопросом безопасности полетов, ложатся на ФСБ и МВД. Контроль на благонадежность со стороны аналогичных органов имеют все страны, чтобы не получилось как в Америке 11 сентября. При этом Минтрансом не предложено, кто, где и как будет проверять их профессиональные знания и умения. Это государственная задача, а не отдельно взятых эксплуатантов.

Кроме того, как оплачивать их работу? Весь мир использует гарантированную заработную плату, а в России пилот получает в зависимости от «налета часов».

К сожалению, ничего системного ведомство не предложило. Одним словом, набирая иностранцев в том виде, как сегодня предложено Минтрансом, мы не решаем проблему, а делаем ситуацию еще более тупиковой в юридическом, социальном, экономическом и производственном аспектах, что не улучшит состояние безопасности полетов.



АЛЬФРЕД МАЛИНОВСКИЙ, вице-президент Профсоюза летного состава России, заслуженный работник транспорта

– Во все времена летный состав проходил тщательный многоаспектный отбор, в том числе и с участием служб ГБ, чтобы самолет не превратился в «орудие диверсантов». Сегодня мы открываем двери иностранцам в самолеты российских авиакомпаний вместо того, чтобы попытаться выправить ситуацию, выделив финансирование на развитие отрасли, поднимать авиационные училища, их материальную базу, зарплату преподавательскому составу. Гораздо проще получить все готовое, не вкладывая ни копейки! Такой подход противоречит всей имеющейся мировой практике, где иностранные авиакомпании финансируют подготовку собственных пилотов, получая тем самым высококлассных специалистов. Для начала надо задуматься, готова ли инфраструктура авиакомпаний к привлечению иностранцев, если вся документация и локальные акты существуют на русском языке. Или к каждому приставить переводчика?



ИГОРЬ ДЕЛЬДЮЖОВ, президент Шереметьевского профсоюза летного состава («Аэрофлот»), КВС Б-767

– Вряд ли в Россию хлынет поток квалифицированных пилотов из-за рубежа. России будет непросто привлечь опытные кадры из европейских стран, учитывая различия в условиях труда, законодательстве, языковой барьер. В случае разблокирования п. 4 ст. 56 Воздушного кодекса РФ, пилоты, работающие в известных иностранных компаниях, не пойдут, так как не захотят терять seniority (аналог нашей выслуги лет), корпоративные пенсии, страховки и другие бенефиты. Теоретически могут прийти те, кто не пригодился у себя в стране или недавние выпускники летных вузов для приобретения первоначального опыта, необходимого им для трудоустройства в свои национальные компании. Разве Россия хочет стать центром подготовки чужого авиационного персонала?

Поэтому гораздо большая вероятность посадить за штурвалы российских самолетов русскоговорящих пилотов из стран СНГ, обеспечив им упрощенную процедуру получения российского гражданства. Однако, по нашим данным, никакого избытка летного состава в СНГ нет. Разговор может идти даже не о сотнях, а всего лишь о десятках человек, что в масштабе нашей страны ничтожно. Пилоты стран сотрудничества, даже получая меньшую заработную плату в своих странах, могут позволить себе гораздо больше, обеспечить более высокий уровень жизни. К тому же, оплата их труда может быть увеличена, чтобы предотвратить возможную утечку кадров, как это произошло в Беларуси. Кроме того, внутренние приказы авиакомпаний отпугивают не то что иностранных, но и российских летчиков. В частности, на дальних рейсах теперь летают не три, а два пилота, что сказывается на безопасности полетов.

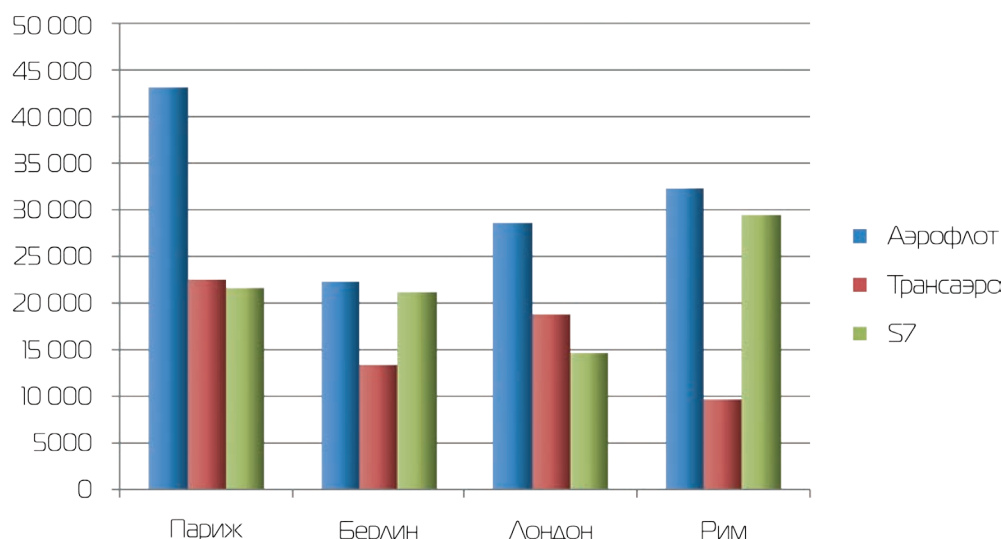
Мы не боимся конкуренции, но учить нужно своих! Привлечение иностранных пилотов поставит крест на собственном летном образовании.



АНАТОЛИИ КНЫШОВ, Герой России, летчик-испытатель, испытал более 50 типов различных самолетов, первый поднял в воздух Ил-76МФ, Ил-96-300, Ил-96Т

– Когда еще существовало Министерство гражданской авиации, был план по выпуску пилотов, которые необходимы были отрасли. Потом вместе с СССР плановая система была разрушена, авиационные школы оказались на грани выживания. Отсюда нынешний дефицит и такие антигосударственные предложения. Что такое гастарбайтер в авиации? Иностранец по временному найму, которому будет вверено более 300 жизней! Хорошо известно, что летчик – это профессия без права на ошибку. Прошел ли гастарбайтер должным образом медкомиссию, соответствует ли он заявленной квалификации, кто будет осуществлять функции контроля и надзора – сама авиакомпания или госорган? Когда я находился на государственной службе в должности старшего государственного инспектора в Министерстве транспорта РФ в 2001-2010 гг., я был всегда категорически против отмены национальной принадлежности пилотов, чтобы за штурвалом не оказались гастарбайтеры. У нас большое государство, где протяженность только светового дня от Калининграда до Сахалина составляет 11 часов. Такие расстояния могут преодолеваются только благодаря авиации, поэтому российская авиация должна быть самой лучшей, самой развитой и надежной. Авиакомпании в погоне за прибылью, наживой стараются минимизировать издержки, экономя на персонале. Сначала загнули в тупик отечественное авиастроение, почти полностью отказавшись от эксплуатации Ил-62, Ил-86, Ту-154, Ил-96. В то время, как Ил-96 – до настоящего времени является безопасным и надежным самолетом, при этом самым экономичным. На этом самолете летает Президент РФ, и я хочу, чтобы на этих самолетах летали наши российские пассажиры, а за штурвалом не сидели гастарбайтеры.

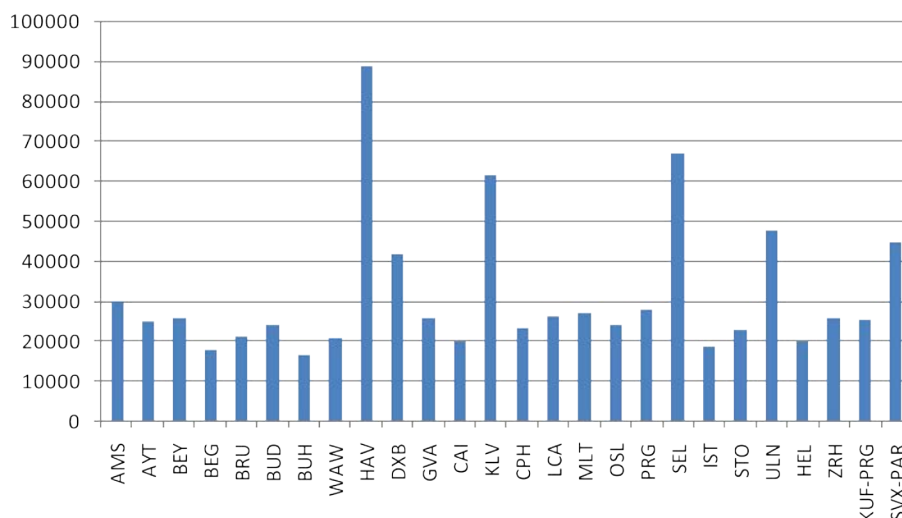
Стоимость билетов в Новогоднюю Европу на 28.12.2012



***Тариф за билет в одну сторону, без пересадок, эконом класс (премиум), указанные тарифы включают таксы и сборы. Информация с сайтов авиаперевозчиков. Все цены рассматривались 08.11.2012г.**

Вопрос ценообразования в России всегда стоит остро, особенно в период праздников и отпусков. Из чего складывается цена билета на самолет – вопрос интригующий. Тот факт, что билеты российских авиакомпаний дороже зарубежных, ни для кого не секрет. Почему это именно так, чем отечественные авиаперевозчики, если ориентироваться на ценовую политику, лучше зарубежных, а также кому и за что мы платим, отдавая немалые суммы за билет? Корреспонденты «Человек и закон» попытались найти ответы на эти вопросы на примере крупнейшего авиаперевозчика России – ОАО «Аэрофлот». По словам гендиректора «Аэрофлота» Виталия Савельева, на рост цены билета влияет целый ряд причин, в первую очередь – НДС: отправляясь за границу, пассажир налог на добавленную стоимость не платит, в то время как при перелете по России НДС в размере 18% изначально включен в стоимость билета. Еще один фактор, накручивающий цену за билет – стоимость топлива, которая в разных городах различается в цене за тонну. К примеру, в Нью-Йорке тонна керосина выльется в сумму чуть больше тысячи долл., а в Петропавловске-Камчатском – 1400 долл., также учтенную в билетной цене. К тому же, нельзя не принимать к сведению и тип самолета, от которого зависит расход топлива. Скажем, если вы летите на 330-м «Аэробусе», он расходует в час примерно 4,5 тонны керосина, а отечественный Ил-96 расходует порядка 8 тонн в час. Объясняя алгоритм расчета цены на один перелет, Виталий Савельев отметил, что представляя стоимость билета как 100%, керосин в ней на текущий момент составит 31-40%. Плюс пассажиры по умолчанию платят за лизинг – 22% от цены билета. Прибавляем порядка 50% на техническое обслуживание самолета, а также 5-6% – за обслуживание на борту: эти деньги идут на зарплату cabinного экипажа, стюардесс и пилотов. Несмотря на высокую стоимость авиабилета, пассажиропоток ежегодно увеличивается на 27-28%, а значит, люди готовы платить, голосуя рублем за повышение цены на билет.

Цены на монопольные направления ОАО «Аэрофлот» на 28.12.2012



*** Из 34 направлений на сайте «Аэрофлота» не было найдено рейсов: Бодрум, Коломбо, Луанда, Тегеран, Хургада и Минеральные воды-Париж.**

Тарифы за билет в одну сторону, без пересадок, эконом класс (премиум), указанные тарифы включают таксы и сборы. Все цены рассматривались 08.11.2012г.



ИГОРЬ МОРОЗОВ, Председатель Совета Профсоюза летного состава России (ОАО «Авиакомпания «Россия»)

При отмене законодательного запрета на привлечение иностранных пилотов возникнет слишком много спорных моментов. Во-первых, кто и как будет проверять квалификацию иностранцев, подлинность пилотских свидетельств? Во-вторых, медицина и страховка: для многих иностранных пилотов процедура прохождения полноценной медкомиссии требуется два раза в год, а у нас один. Но в России требования по медицинскому освидетельствованию пилотов гораздо выше международных стандартов. Что касается страховки в случае несчастных случаев, то в России жизнь пилота оценена в 100 тыс. руб., что эквивалентно 3 тыс. долл. Кроме того, в нашей стране отсутствует страхование от потери профессии. Для иностранных пилотов такие условия страхования – нонсенс. В-третьих, знание языка. Существует 6 уровней русского – в какой степени должен владеть им иностранец? В случае аварийной ситуации каждый, в любом случае, будет кричать на своем языке – это психология! А значит, слаженных действий не получится. В-четвертых, это социальные гарантии, пенсии. Будут ли они получать пенсии в Российской Федерации или вынуждены будут вернуться к себе в страну. В настоящее время неясно, что делать с пенсионным законодательством РФ в отношении иностранцев. Эти и другие вопросы от имени профсоюза, летчиков, мы задавали зам. министра транспорта Валерию Окулову. Видимо, нас не услышали... Можно согласиться приглашать пилотов из-за рубежа, но давать им российское гражданство, чтобы на них распространялись российские законы.



ДМИТРИЙ ШАМРАЕВ, региональный директор в России и СНГ Международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА)

– Есть нехватка пилотов особой квалификации, которые могут работать на современных воздушных судах, а сегодня все авиоперевозчики эксплуатируют именно такие. Для решения данной проблемы есть несколько подходов – краткосрочные и на перспективу. Что касается разрешения брать на работу в качестве пилотов граждан других стран – это практика, принятая во всем мире. То есть такой законодательный запрет не предусмотрен. Поэтому ИАТА поддерживает инициативу Минтранса при условии, что контроль будет осуществляться должным образом. Важно, чтобы были правила отбора, критерии, которые позволят брать лучших летчиков, а не всех, лишь бы закрыть пробел. В первую очередь, говоря о привлечении пилотов-нерезидентов, мы имеем в виду граждан СНГ, русскоговорящих. Однако разблокирование п. 4 ст. 56 Воздушного кодекса – это краткосрочное, на мой взгляд, решение, которое не решит проблему в целом и надолго. Надо обучать своих пилотов, готовых летать на современных воздушных судах. Естественно, со своими нам легче работать, чем с нерезидентами, с последними и хлопот больше.

Нет ничего постоянного временного

В середине ноября 2012 г. Конфедерация труда России обратилась к Президенту Владимиру Путину с просьбой не допустить инициированные компанией «Аэрофлот» изменения в Воздушный кодекс, снимающие ограничения по привлечению в Россию пилотов-иностранцев. По мнению профсоюзных активистов, это окончательно сведет на ноль подготовку собственных кадров. Тем самым, наша страна постепенно будет терять суверенитет в области авиоперевозок и подготовки специалистов, что приведет к еще большей зависимости России от экономически более сильных стран. Как отмечает Президент КТР Борис Кравченко, «встанет вопрос безопасности воздушного сообщения, поскольку допуск иностранных граждан к управлению воздушными судами может привести к событиям, аналогичным случившемуся 11 сентября 2001 г. в США.

Направленное в Администрацию Президента письмо было рассмотрено в Федеральном агентстве воздушного транспорта (Росавиация). По мнению заместителя руководителя Росавиации Олега Сторчевого, целесообразно на работу в российские авиакомпании принимать граждан СНГ или этнических русских (в рамках программы возвращения соотечественников) на должности командиров воздушных судов или пилотов-инструкторов. Однако в Федеральном агентстве подчеркивают временный характер разблокирования статьи Воздушного кодекса. Но, как известно, нет ничего постоянного временного. Изменение законодательной нормы по национальной принадлежности пилотов повлечет за собой изменения в миграционное, налоговое, пенсионное законодательство, или потом все «перепишем» обратно?

Людмила Ижипи, Виктория Маркина