

ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ПРОФСОЮЗ

АВИАЦИОННЫХ ДИСПЕТЧЕРОВ РОССИИ

125993, ГСП-3, Москва, Ленинградский пр-т. 37 кор. 7 оф. 363 www.fpadrus.ru e-mail: info@fpadrus.ru
тел/факс: (495) 601-06-11

FEDERAL UNION OF AIR TRAFFIC CONTROLLERS OF RUSSIA (FUATC/R)

исх. № 088 от 06 июля 2022г.

Министру транспорта
Российской Федерации

В.Г. Савельеву

Уважаемый Виталий Геннадьевич!

ФПАД России, в целях стабилизации финансовой ситуации в ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» и сохранения его квалифицированных кадров, неоднократно обращался в адрес различных государственных органов исполнительной власти по вопросу необходимости оказания предприятию, осуществляющему деятельность по предоставлению аэронавигационных услуг, а также поиску и спасанию в Российской Федерации, государственной помощи в виде субсидий и иных мер финансовой поддержки.

22 апреля 2022 года Президентом России были даны поручения Правительству РФ об утверждении комплексной программы развития авиационной отрасли до 2030 года, выделении субсидий авиакомпаниям, а также аэропортам южной и центральной части Российской Федерации, в которых введены ограничения на полеты, на компенсацию расходов, понесенных в период действия таких ограничений (в целях устранения последствий применения ограничений и поддержания возможности работы этих аэропортов).

Программа утверждена Распоряжением Правительства РФ от 25.06.2022г. №1683-р.

Вместе с этим, обращает на себя внимание тот факт, что утвержденной программой, а также иными мерами поддержки авиационной отрасли, не предусмотрена поддержка национального провайдера аэронавигационных услуг ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» - предприятия наиболее пострадавшего в результате санкций и ограничений на полеты в воздушном пространстве РФ, как для российских пользователей воздушного пространства, так и для зарубежных авиакомпаний.

По каким причинам руководство Росавиации, в ведении которого находится ФГУП «Госкорпорация по ОрВД», не внесло его в перечень наиболее пострадавших предприятий авиационной отрасли, которым необходима государственная поддержка, остается загадкой для всего авиационного сообщества.

Возможно, такой причиной является элементарная забывчивость, граничащая со служебной халатностью, а возможно, имелись куда более серьезные причины, не способствовавшие включению ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» в число получателей государственных субсидий, вызванные желанием довести ситуацию до стадии полного коллапса системы с самыми непредсказуемыми последствиями для гражданской авиации России.

Результатом такой халатности является уменьшение заработной платы работникам Предприятия до 20% в месяц, массовое сокращение работников и увольнение работников по собственному желанию, а также остаток средств у Предприятия на 3 месяца, далее невыплата заработной платы и, как следствие, остановка воздушного движения.

Лишь несколько дней назад руководство Росавиации согласилось с предложением ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» на оформление кредита.

Почему не государственная поддержка, а кредит государственному предприятию?

Возможно, это продолжение идеи по втаскиванию стратегического предприятия в «долговую яму», к банкротству!

Руководство Росавиации, и непосредственно А.В. Нерадько, должны понимать, что кредит нужно возвращать с процентами.

Кредит решает проблему временно, но экономическая модель деятельности ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» построена таким образом, что основные доходы всегда были от обслуживания иностранных авиакомпаний (80% доходов).

При текущем изменении соотношения полетов, обвальном сокращении полетов иностранцев и существенном росте рейсов российских авиакомпаний, доходы ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» упали значительно.

Сборы за АНО от российских пользователей не обеспечивают и 25% фонда оплаты труда работников за весь год. А чем закрыть финансирование эксплуатационных расходов?

ФПАД России неоднократно вносил предложения по увеличению ставок за АНО в 3 раза, как минимум. При стоимости авиабилета 10 тысяч рублей, авиапассажир оплачивает всего 100 рублей за аэронавигационное обслуживание, т.е. за безопасный полет! А за упаковку багажа в аэропорту пассажир платит 500-700 рублей, за бутылку воды - 200 руб., за чашку кофе — 400 рублей и т.д.

Почему никто не обращает внимания на тот факт, что в стоимости авиабилета 50% составляют расходы на авиатопливо?

В то же время предложение по увеличению ставок сбора за АНО в 3 раза, т.е. увеличению для пассажира части стоимости авиабилета от 100 до 300 рублей (стоимость авиабилета будет 10 200 рублей), оценивается руководством Росавиации, как неприемлемое.

Скорее всего, без вмешательства и участия Минтранса России по созданию условий устойчивой и стабильной деятельности ФГУП «Госкорпорация по ОрВД», принять решение не удастся.

Учитывая изложенное, прошу Вас принять все возможные меры, в том числе:

- для включения ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» в государственную комплексную Программу развития авиационной отрасли до 2030 года;
- для реального увеличения ставок за аэронавигационное обслуживание.

О результатах рассмотрения настоящего обращения прошу сообщить в адрес ФПАД России.

С уважением,

Президент ФПАД России



С. А. Ковалев