2011-09-29 **Приговор псевдомодернизации**

Катастрофический вал: от космоса до дна морского

На пленарном заседании Государственной Думы 20 сентября 2011 года в рамках "правительственного часа", на который по требованию депутатов-коммунистов был вызван министр транспорта Российской Федерации Левитин, от фракции КПРФ выступил заместитель председателя комитета по транспорту Сергей Анатольевич Гаврилов.

- Катастрофические события последних месяцев от космоса до трагедии с «Булгарией», требуют честного диагноза ситуации и реализации мер спасения отечественного транспорта. Народ справедливо задает один простой вопрос: сколько ещё нужно жертв, чтобы остановить вал катастроф и когда это наконец закончится? При таком отношении к судьбе страны - никогда! Вернее до тех пор, пока развал инфраструктуры не похоронит страну. 10 лет Компартия России предупреждает – износ основных фондов достигает 70%, запас прочности, заложенный советской экономикой 30 лет назад, не беспределен. Если у нас дорог сокращается больше, чем строится; если только на четверти из существующих 300 аэродромов современные полосы, а потеряны безвозвратно около 1000; если средства на строительство составляют 10% от необходимого и поступают в Сибирь как раз к заморозкам, надежды нет.

Да, необходимо усилить контроль за отраслью, ответственность пилотов и авиакомпаний. Однако, только это – путь в никуда. Доверие народа поисками крайних и стрелочников не вернуть. Карательные меры не дадут результата, если не будет развернута вся государственная машина, весь трехлетний бюджет на восстановление разрушенного транспорта.

Бесправный и получающий 12 тыс. инспектор транснадзора, так же, как инженер-техник по обслуживанию самолетов, при отсутствии запчастей и материально-технической базы не может обеспечить качественный ремонт. И чиновник без денег и полномочий не влияет ни на что. Это хуже, чем разгильдяйство и равнодушие. Это приговор идеологии псевдомодернизации.

Наши авиакомпании ни в кризис, ни сейчас не получают помощи в приобретении и обслуживании авиатехники, доступного кредита, субсидий по лизингу, упрощенного таможенного режима и контролируемых цен на авиатопливо. Уже сейчас идет процесс закабаления наших перевозчиков, они получают более дорогую, чем зарубежные конкуренты, технику. Вынуждены проводить техобслуживание и ремонты на Западе и там же подготовку пилотов. У нас в эксплуатации почти три сотни вполне надежных «тушек» и «яков». Государство, а не авиакомпании, отказалось от обслуживания и поддержания летной годности.

Это может радовать американских конкурентов и российских либеральных экономистов, считающих авиацию и ВПК, сельское хозяйство и образование «черными дырами» в экономике. Мы же считаем, отечественная авиация менее аварийная, чем зарубежная. У нас надежная техника, способная работать по аэропортам Заполярья, Сибири и Дальнего Востока и квалифицированные кадры инженерно-авиационных служб. Мы прекрасно помним, как лоббисты Боинга продавливали отмену пошлин на свою технику, вывозили наших специалистов и отказывались от любых форм производственного сотрудничества, исключая поставку титанового сырья.

Вслед за высказываниями Президента в Ярославле, западная пресса подняла «вой» об отсутствии авиационной безопасности в России. Кому всё это выгодно? Только за поставку в Россию самолетов Эрбас и Боинг хотят взять 10 млрд. долларов. Если учесть, что более 700 млн. уходят из страны на оплату лизинга и обслуживание судов, подготовку пилотов, то их цель понятна – продавить Россию по всем позициям. Для нас это будет означать потерю контроля над воздушными перевозками, а в будущем – над управлением воздушным движением.

По сути, это потеря значительной части суверенитета и контроля над воздушным пространством.

Наше требование – ни сдавать национальные интересы ни по одному вопросу!

Авиация вместе с космосом – это наиболее наукоемкая и инновационная отрасль страны. Альтернатива - полная деиндустриализация.

Что делать?

Необходимо срочно возродить отраслевые министерства с необходимыми властными и финансовыми полномочиями. У нас за авиацию отвечают 5 ведомств при нищенском бюджете, в то время как США создали мощную единую систему управления и контроля безопасности на транспорте.

Второе - необходимо в разы усилить финансирование серийного производства и продаж авиатехники. Отработаны новые типы самолетов, подготовлены коллективы. Меры, обходящие любые «рогатки» ВТО, Г.А. Зюгановым уже предложены Президенту.

Третье - необходимо восстановить субсидии пассажирам на внутрироссийских полетах и жесточайший контроль за рынком авиационного топлива, чтобы исключить летние кризисы в нашей нефтедобывающей стране. В России только за последний месяц цены на керосин выросли на 20%.

Только решительными системными мерами на основе советского опыта управления народным хозяйством мы сможем восстановить безопасность на транспорте и национальный суверенитет над воздушным пространством страны.