



ГОСУДАРСТВЕННАЯ ДУМА
ФЕДЕРАЛЬНОГО СОБРАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ЧЕТВЕРТОГО СОЗЫВА

ПОСТАНОВЛЕНИЕ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ДУМЫ

**Об обращении Государственной Думы Федерального Собрания
Российской Федерации «К Председателю Правительства Российской
Федерации М.Е.Фрадкову о мерах по нормализации ситуации,
сложившейся в российской гражданской авиации и авиационной
промышленности»**

Государственная Дума Федерального Собрания Российской Федерации

п о с т а н о в л я е т:

1. Принять обращение Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации «К Председателю Правительства Российской Федерации М.Е.Фрадкову о мерах по нормализации ситуации, сложившейся в российской гражданской авиации и авиационной промышленности».
2. Направить настоящее Постановление и указанное Обращение Председателю Правительства Российской Федерации М.Е.Фрадкову.
3. Направить настоящее Постановление и указанное Обращение в «Парламентскую газету» для официального опубликования.

4. Настоящее Постановление вступает в силу со дня его принятия.

Председатель Государственной Думы
Федерального Собрания
Российской Федерации



Б.В.Грызлов

Москва

3 ноября 2006 года

№ 3665-4 ГД

ГОСУДАРСТВЕННАЯ ДУМА
ФЕДЕРАЛЬНОГО СОБРАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ЧЕТВЕРТОГО СОЗЫВА

ОБРАЩЕНИЕ
ГОСУДАРСТВЕННОЙ ДУМЫ

**К Председателю Правительства Российской Федерации М.Е.Фрадкову
о мерах по нормализации ситуации, сложившейся в российской
гражданской авиации и авиационной промышленности**

Уважаемый Михаил Ефимович!

За последние пять лет при эксплуатации воздушных судов только российской коммерческой гражданской авиации произошло 89 авиационных происшествий, в том числе 35 катастроф, в которых погибли 778 и получили травмы 305 человек. Произошедшие минувшим летом катастрофы с самолетами открытого акционерного общества «Авиакомпания «Сибирь» и федерального государственного унитарного авиационного предприятия «Пулково», в результате которых погибли около 300 человек, в очередной раз показали, что в российской гражданской авиации и авиационной промышленности имеется ряд нерешенных проблем.

Их обсуждению был посвящен «круглый стол», состоявшийся в Государственной Думе Федерального Собрания Российской Федерации 5 октября 2006 года, в ходе которого отмечалось, что ситуация, сложившаяся в российской

гражданской авиации и авиационной промышленности, нуждается в безотлагательном урегулировании.

По итогам указанного «круглого стола» Комитетом Государственной Думы по энергетике, транспорту и связи были подготовлены соответствующие рекомендации (прилагаются).

В связи с вышеизложенным просим Вас, уважаемый Михаил Ефимович, рассмотреть указанные рекомендации и учесть их при разработке Правительством Российской Федерации комплекса мер по нормализации ситуации, сложившейся в российской гражданской авиации и авиационной промышленности.

Москва
3 ноября 2006 года

ФЕДЕРАЛЬНОЕ СОБРАНИЕ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ГОСУДАРСТВЕННАЯ ДУМА

РЕКОМЕНДАЦИИ

круглого стола

«Об обеспечении безопасности авиационных перевозок и условиях развития авиационной промышленности»

5 октября 2006 года

Участники круглого стола отмечают:

В условиях жесткой конкурентной борьбы с зарубежными авиакомпаниями, объем авиационных перевозок в России увеличивается ежегодно на 8-10%, при этом значительная часть ведущих российских авиакомпаний работает в течение многих лет безаварийно.

Вместе с тем, за последние 5 лет в коммерческой гражданской авиации имели место 89 авиационных происшествий, в том числе 35 катастроф, в которых погибли 778 человек и были травмированы 305 человек.

Проблема обеспечения безопасности авиационных перевозок носит сложный, комплексный характер и прямо связана с общим состоянием воздушного транспорта. Состояние воздушного транспорта, в свою очередь, определяется сложными условиями его выживания и последующего развития в ходе социально-экономического реформирования России. В частности, предстоит много сделать по пути совершенствования государственного регулирования этой отрасли.

Основные аспекты, прямо влияющие на безопасность авиационных перевозок, можно свести к следующим:

I. Нормативно-правовое и нормативное регулирование

С 1991 года принят ряд федеральных законов, заложивших основы воздушного законодательства Российской Федерации. Это Воздушный кодекс, Федеральный закон «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в связи с осуществлением мер авиационной безопасности на воздушном транспорте» и ряд законов, вносящих изменения в Воздушный кодекс.

В тоже время требуется дальнейшее совершенствование законодательной базы авиационного транспорта, к примеру:

Для устойчивого развития аэропортов необходимо решить вопрос о законодательном обеспечении аэропортовой деятельности.

Необходимо внесение изменений в Федеральный закон «О техническом регулировании», учитывающих специфику разработки, производства и эксплуатации авиационной техники.

Требуется ускорение принятия специального технического регламента «Об обеспечении безопасности авиационной техники при ее разработке, производстве, ремонте и испытаниях».

Из-за многократного реформирования системы государственного регулирования гражданской авиации (с 1991 года - шесть раз) до сих пор не разработано и не принято 17 нормативных подзаконных актов, предусмотренных воздушным законодательством Российской Федерации, например Федеральные авиационные правила «Требования, предъявляемые к авиационному персоналу». Другая и очень значительная часть подзаконных актов стремительно устаревают и перестают соответствовать новым принципам регулирования. Это касается, например, Федеральных правил использования воздушного пространства и Правил расследования авиационных происшествий и инцидентов. До сих пор действуют наставления по производству полетов и по видам обеспечения, введенные в действие в советское время.

На сегодняшний день, из-за недопустимо низкого уровня финансирования ведущих отраслевых научно-исследовательских учреждений, не ведется совершенствование руководств по летной эксплуатации и методик выполнения полетов, прекратилось научное сопровождение летной эксплуатации воздушных судов, не проводятся контрольные испытания воздушных судов в целях уточнения их характеристик.

II. Проблема летного состава

Основная часть (примерно 72%) авиационных происшествий и инцидентов вызвана ошибками летного состава.

В связи с резким сокращением объемов воздушных перевозок и авиационных работ в период после 1991 года отрасль располагала избытком летного состава. В настоящее время, с учетом выхода значительной части летного состава (пилотов) из трудоспособного возраста, его численность сократилась с 30 тыс. человек до 12,5 тыс. человек. В связи с указанным сокращением численности летного состава и ростом объемов перевозок требуется, в краткосрочной перспективе, в 4-5 раз увеличить количество выпускников летных училищ, при доведении уровня их летной подготовки до норм, обеспечивающих безопасность полетов.

В настоящее время пилоты-инструкторы летных училищ получают заработную плату в 10-20 раз меньше, чем в авиакомпаниях, что вызывает значительную текучесть кадров. Работа по совершенствованию программ обучения летного

состава на государственном уровне практически свернута или проводится недопустимо низкими темпами.

Для исправления положения требуется финансирование закупок новых учебных самолетов и вертолетов, качественных тренажеров, необходимы высококлассные преподаватели и инструкторы практического обучения.

В перспективе важным и существенно более экономичным путем подготовки летного состава, как показывает международный опыт, может стать начальная подготовка летчиков в авиационных учебных центрах авиации общего назначения, РОСТО/ДОСААФ и других общественных организациях авиационного профиля.

Важное значение для решения проблемы летного состава имеет также ориентация системы подготовки пилотов государственной авиации на последующую их работу в гражданской авиации.

Необходимо повышение квалификации имеющегося летного состава, особенно для действий в случае нештатных ситуаций. Для этого необходимо создание, возможно на основе механизмов государственно-частного партнерства, центра подготовки и переподготовки летного состава на современные российские и иностранные самолеты необходимой номенклатуры типов.

При этом необходимо урегулировать переходы летного состава из одной авиакомпания в другую, чтобы исключить переманивание летного состава без компенсации затрат подготовившей его авиакомпании.

Низкий уровень пенсионного обеспечения стимулирует летный состав, несмотря на возраст и имеющиеся заболевания, к продолжению летной работы. В сложившихся условиях руководство авиакомпаний имеет тенденцию игнорировать проблему реального здоровья летчиков, в связи с высокой стоимостью подготовки высококлассного пилота.

Вопросы социальной защиты бывших летчиков, вышедших на пенсию, регулируются Федеральным законом «О дополнительном социальном обеспечении членов летных экипажей воздушных судов гражданской авиации». Дополнительные пенсии по этому закону связаны со специальными отчислениями авиационных компаний, на практике осуществляемые часто с длительными задержками. Это приводит к существенному занижению выплат (до 2 крат) и к значительным колебаниям в их размере. Только в 2006 году максимальный размер доплат по месяцам изменялся от 2400 до 4000 рублей.

III. Гражданская авиационная техника

Отказы авиационной техники вызывают существенную часть (примерно 17%) всех авиационных происшествий и инцидентов.

Авиационные компании России более 70% перевозок выполняют на воздушных судах разработки 60-70-х годов, которые отстают от современных требований, в

первую очередь по топливной эффективности, а также выработали значительную часть технического ресурса. Существует угроза обвального сокращения объемов воздушных перевозок в связи с предстоящим выводом из эксплуатации воздушных судов, полностью выработавших свой ресурс.

Сегодня в эксплуатации находятся 2528 воздушных судов, замена которых современными отечественными воздушными судами, отвечающими международным требованиям, происходит медленно.

За последние 15 лет в российские авиакомпании поступило только 44 воздушных судов 1-3 класса 5 типов Ил-96-300, Ту-204, Ту-214, Ил-114, Ан-140, что создает серьезные проблемы в обеспечении международных перевозок и приводит к принятию в эксплуатацию иностранных воздушных судов со вторичного рынка. За последние годы их количество возросло до 166 воздушных судов, а объем перевозок пассажиров на них достиг 22 % от общего объема перевозок отечественных авиакомпаний в 35 млн. пассажиров. Соответствующая доля новой отечественной техники составляет 8%. Кроме того:

отсутствует эффективная система послепродажного обеспечения комплектующими изделиями эксплуатации отечественных воздушных судов;

до настоящего времени нет системы контроля производства и реализации комплектующих изделий, препятствующей попаданию в эксплуатацию не аутентичных агрегатов.

Высокие таможенные пошлины на ввоз иностранных воздушных судов препятствуют приобретению новых самолетов, стимулируя приобретение авиатехники со сроком эксплуатации 15-20 лет.

Как результат проблемного состояния парка воздушных судов отечественных авиакомпаний – на рынке авиапассажирских перевозок увеличивается присутствие иностранных перевозчиков. В 2005 году иностранные авиакомпании перевезли 17,3% всех пассажиров, темпы роста их перевозок составили 13,7% в год, тогда как показатель отечественных перевозчиков – только 8%.

IV. Состояние авиационной промышленности

Отечественная авиационная промышленность в настоящее время функционирует в сложных условиях, которые характеризуются резким сокращением заказов, объемов производства и разработок воздушных судов, износом основных фондов и экспериментальной базы, сокращением численности работающих, отсутствием оборотных средств на предприятиях.

Свыше 90% станочного оборудования имеет возраст более 20 лет. Нуждается в замене или модернизации 60% оборудования. За последние 10 лет доля обновления основных средств производства не превысила 3% в год, в то время как замена

должна осуществляться темпами не ниже 11%. В авиационной промышленности продолжается поиск оптимальных организационных структур.

Экспериментальная база авиационной промышленности в значительной степени изношена (свыше 80%), а ее обновление осуществляется низкими темпами (не более 1% в год), в результате нарастает отставание от мирового уровня по ряду работ в области создания, производства и испытаний авиационной техники.

Не соответствует современным требованиям система авторского надзора и ответственность разработчика авиационной техники за установление технических ресурсов в процессе эксплуатации и ремонта, за соответствие технической документации установленным стандартам, за состояние авиационной техники и поддержание ее летной годности в период всего жизненного цикла воздушного судна. Этим объясняется существующее положение, когда информация об отказах авиационной техники регулярно представляется предприятиям авиационной промышленности, однако должных мер по устранению причин отказов не принимается.

Одним из приоритетных направлений повышения безопасности эксплуатации авиационной техники должно стать развитие и внедрение систем диагностики, информирования и выдачи рекомендаций пилотам воздушных судов в режиме реального времени.

Федеральная целевая программа «Развитие гражданской авиационной техники России на 2002-2010 годы и на период до 2015 года», утвержденная постановлением Правительства Российской Федерации от 24 августа 2006 г. № 519, в части пассажирских самолетов предусматривает производство примерно 100 разрабатываемых самолетов RRJ и 30 самолетов Ту-204-300. Отечественному авиакомпаниям в этот период понадобится примерно 250 новых воздушных судов.

Таким образом, без существенной корректировки ФЦП «Развитие гражданской авиационной техники России на 2002-2010 годы и на период до 2015 года» и подпрограммы «Гражданская авиация» ФЦП «Модернизация транспортной системы России (2002–2010 годы)» вероятен значительный импорт зарубежной авиатехники, альтернативой может быть только резкое сокращение доли отечественных авиаперевозчиков на рынке.

V. Инфраструктура гражданской авиации

Количество аэродромов в России сократилось с 1302 в 1992 г. до 383, что существенно снижает транспортную доступность многих регионов страны. При этом из аэродромов только 59% имеют искусственные взлетно-посадочные полосы и 56% - светосигнальное оборудование для круглосуточного приема-выпуска воздушных судов.

Износ искусственных взлетно-посадочных полос достигает до 80%, аналогичная ситуация с радио- и светотехническим оборудованием аэродромов. За 2002-2006

годы всего из федерального бюджета выделено 20,9 млрд. рублей, чего недостаточно для решения накопившихся проблем. Потребность в финансировании развития инфраструктуры составляет 25-30 млрд. рублей ежегодно в течение ближайших 5-7 лет.

С начала 2006 года аэропорты обязаны платить земельный налог (в дальнейшем – арендную плату). Предельный размер этих платежей существенно, до 5 крат превышает размер прибыли большинства аэропортов. Необходимо установление предельного уровня указанных платежей на приемлемом для организаций гражданской авиации уровне.

Средства навигации, метеорологического обеспечения и управления воздушным движением в целом ряде регионов не соответствуют возможностям современных воздушных судов. В связи с этим необходимы крупные инвестиции в модернизацию систем навигации, метеорологического обеспечения и управления воздушным движением, в первую очередь для Московского центра автоматизированного управления воздушным движением, уже 10 лет как выработавшем свой технический ресурс.

VI. Государственный контроль и надзор

К основным объектам надзора относятся 183 авиапредприятия, 383 аэродрома, более 2500 воздушных судов 150 типов, включая 23 типа иностранного производства, и 354 организации по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники.

В связи с внедрением новой отечественной авиационной техники и приобретением зарубежных воздушных судов необходимо увеличить количество государственных инспекторов, способных контролировать летную и техническую эксплуатацию воздушных судов отечественного и иностранного производства.

Из-за низкого уровня заработной платы Ространснадзор столкнулся с неразрешимой проблемой набора квалифицированных кадров (знание авиатехники и иностранного языка) в территориальные управления и государственные инспекции в аэропортах.

Рассмотрев представленные материалы, заслушав и обсудив доклады и выступления, участники круглого стола

рекомендуют Правительству Российской Федерации:

1. Разработать и внести в Государственную Думу проект федерального закона об аэропортах и аэропортовой деятельности.
2. Разработать и внести в Государственную Думу проект федерального закона об обязательном страховании ответственности перевозчика/владельца воздушного судна перед пассажирами и третьими лицами, устанавливающий единый уровень

ответственности для внутренних и международных авиационных перевозок, определенный Варшавской Конвенцией 1929 г. и Гаагским Протоколом 1955 г., а также провести мероприятия по ратификации Монреальской Конвенции 1999 года.

3. Разработать и внести в Государственную Думу проект федерального закона о внесении изменений в Федеральный закон «О техническом регулировании», распространив требования закона в отношении оборонной продукции на продукцию гражданского авиастроения и включив в национальную систему стандартизации «отраслевые стандарты» и «межотраслевые технические условия на продукцию».

4. Ускорить внесение в Государственную Думу специального технического регламента «Об обеспечении безопасности авиационной техники при ее разработке, производстве, ремонте и испытаниях».

5. Определиться с позицией по дальнейшему прохождению в Государственной Думе проектов федеральных законов № 342391-3 «О внесении изменений в статью 4 Федерального закона «О дополнительном социальном обеспечении членов летных экипажей воздушных судов гражданской авиации» и № 360850-3 «О государственной регистрации прав на воздушные суда и сделок с ними».

6. Разработать Федеральные авиационные правила по производству и обеспечению безопасности полетов гражданской авиации и другие нормативные акты, предусмотренные Воздушным кодексом, в соответствии со стандартами и рекомендуемой практикой Международной организации гражданской авиации (ИКАО).

7. Включить в Федеральные авиационные правила «Нормы годности аэродромов» всю номенклатуру требований к безопасности полетов на аэродроме, в том числе требования к:

- а) физическим характеристикам аэродрома;
- б) ограничению и учету препятствий;
- в) радио, метео и электрооборудованию;
- г) аварийно-спасательным средствам;
- д) ограничениям по жилой застройке в районе аэродрома и приаэродромной территории и возведению опасных для авиации объектов вблизи летных полос.

8. Ускорить подготовку и принятие нормативных актов, регламентирующих арендные отношения по земельным вопросам с целью минимизации арендных платежей для организаций воздушного транспорта.

9. Разработать единую для авиации и авиационной промышленности Федеральную целевую программу «Государственная программа обеспечения безопасности полетов в авиации России» с включением в эту программу мероприятий:

- а) по обеспечению безопасности полетов в гражданской авиации Российской Федерации в соответствии со стандартами и рекомендуемой практикой ИКАО;
- б) по обеспечению безопасности полетов в государственной авиации Российской Федерации;

в) по исследованию всех аспектов влияния человеческого фактора на безопасность полетов;

г) по межведомственному взаимодействию в области поддержания летной годности стареющего парка воздушных судов;

д) разработку плана ускоренного обновления парка воздушных судов отечественных авиакомпаний с введением системы государственного заказа на производство отечественных гражданских воздушных судов, включающей увеличение капитала лизинговых компаний, предоставление государственных гарантий по кредитам на производство и закупки отечественной авиатехники и субсидирование части процентных ставок по этим кредитам;

е) по обновлению экспериментальной базы авиационной промышленности;

ж) по развитию и внедрению систем диагностики, информирования и выдачи рекомендаций пилотам воздушных судов в режиме реального времени.

10. Создать, с целью обеспечения согласованных действий федеральных органов исполнительной власти и организаций в области авиации и авиационной промышленности, Авиационную коллегию при Правительстве Российской Федерации.

11. Привести систему государственного регулирования гражданской авиации Российской Федерации в соответствие со стандартами и рекомендуемой практикой Международной организации гражданской авиации.

12. Повысить статус Службы безопасности полетов авиации Вооруженных Сил Российской Федерации, рассмотрев возможность создания Федеральной службы по контролю за авиационной деятельностью, расследованию и профилактике авиационных происшествий в государственной авиации Российской Федерации с предоставлением ей всех полномочий в реализации функций Минобороны России по государственному регулированию и контролю в сфере обеспечения безопасности полетов в государственной авиации по отношению ко всем федеральным органам исполнительной власти, в пользовании которых находятся государственные воздушные суда.

13. Провести анализ эффективности деятельности в области гражданской авиации Федеральной службы по надзору в сфере транспорта и подготовить предложения по совершенствованию ее работы, в том числе в части, касающейся обеспечения контроля за безопасностью полетов, а также по установлению денежного содержания государственных инспекторов в соответствии с рекомендованной практикой ИКАО.

14. С целью повышения конкурентоспособности отечественных авиационных перевозчиков:

а) оптимизировать таможенные пошлины на иностранные воздушные суда и комплектующие изделия, с целью стимулировать приобретение отечественными авиакомпаниями новой отечественной и иностранной авиатехники;

б) развивать конкурентные отношения в сфере топливозаправочного комплекса с целью стабилизации цен на авиационное топливо.

15. В области подготовки и переподготовки летного состава:

а) пересмотреть программу подготовки лётного состава с применением современных технических средств и методик, в том числе с использованием положительного международного опыта;

б) создать летно-методический центр подготовки и переподготовки летного состава на современные российские и иностранные самолеты необходимой номенклатуры типов, включая подготовку летного состава к действиям в нештатных ситуациях, с возможным использованием научно-исследовательского потенциала ФГУП «Летно-исследовательский институт имени М.М.Громова» и ФГУП «ГосНИИ гражданской авиации»;

в) выделить финансовые средства для обновления материально-технической базы училищ гражданской авиации, включая закупку учебных воздушных судов и тренажеров;

г) увеличить оплату труда инструкторов летных училищ до средней в отрасли;

д) принять меры по увеличению численности подготавливаемого летного состава гражданской авиации, включая использование возможностей подготовки пилотов в авиационных учебных центрах авиации общего назначения, РОСТО/ДОСААФ и других общественных организациях авиационного профиля;

е) рассмотреть возможность подготовки пилотов из числа выпускников высших технических учебных заведений на базе дополнительного профессионального образования, а также из числа других членов летных экипажей воздушных судов;

ж) стимулировать увеличение количества авиационных тренажёров зарубежных воздушных судов путём отмены таможенных платежей на их ввоз, а также обеспечить при создании новых типов воздушных судов отечественного производства своевременную разработку соответствующих авиационных тренажёров, программ подготовки и комплектов учебно-методических материалов, включая автоматизированную систему обучения для каждого нового типа воздушного судна.

16. В области поддержания летной годности воздушных судов:

а) провести анализ работы системы продления летной годности (ресурса) воздушных судов и авиационных двигателей и подготовить предложения по ее совершенствованию;

б) привести в соответствие с международными требованиями систему авторского надзора и ответственности разработчика авиационной техники за состояние авиационной техники и поддержание ее летной годности;

в) создать систему послепродажного обслуживания авиационной техники, включающую межотраслевую сеть поставок запасных частей для нужд гражданской авиации;

г) создать единое информационное пространство в области технической эксплуатации авиационной техники и разработать информационно-аналитическую систему мониторинга жизненного цикла компонентов воздушных судов;

д) поручить Федеральной таможенной службе совместно с заинтересованными организациями оптимизировать порядок таможенного оформления запасных частей и оборудования для эксплуатации и ремонта воздушных судов, в том числе иностранного производства;

е) разработать и принять межведомственное положение о разработке и утверждении мероприятий по результатам расследования авиационных происшествий и инцидентов, контроля за их реализацией и своевременным доведением до авиационных предприятий и организаций.

17. Ускорить проводимую в рамках МАК международную сертификацию на основе гармонизированных с Европейскими нормами приоритетных проектов Бе-200ЧСЕ и RRJ и завершить сертификацию самолета Ту-204-120СЕ.

18. Увеличить государственную поддержку финансирования модернизации систем навигации, метеорологического обеспечения и управления воздушным движением, в том числе Московского центра автоматизированного управления воздушным движением.

19. Реализовать в Российской Федерации международные стандарты по оборудованию воздушных судов системой предупреждения о близости земли (GPWS), в которой предусмотрена функция оценки рельефа местности в направлении полета, ввести всемирную геодезическую систему (WGS-84), а также снять режим секретности на использование точных координат объектов гражданской авиации экипажами воздушных судов.

20. Вынести на рассмотрение Российской трехсторонней комиссии по регулированию социально-трудовых отношений вопросы о:

а) пересмотре системы оплаты труда членов экипажей воздушных судов с учетом международного опыта в этой сфере;

б) разработке системы страхования потери возможности осуществления летной работы членами экипажей воздушных судов по медицинским показаниям;

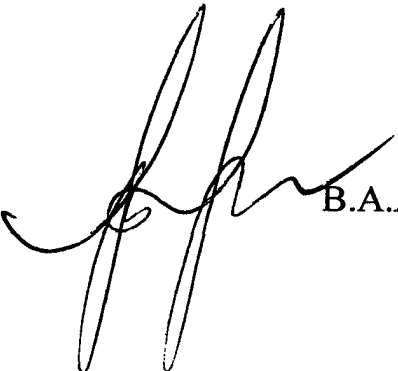
в) пересмотре принципов пенсионного обеспечения членов лётных экипажей воздушных судов гражданской авиации;

г) принятии мер по увеличению пенсионного обеспечения бывших летчиков гражданской авиации, в частности за счет обеспечения безусловного исполнения Федерального закона «О дополнительном социальном обеспечении членов летных экипажей воздушных судов гражданской авиации»;

д) возобновлении санаторно-курортного лечения за счет фондов социального страхования авиационного персонала с вредными и опасными условиями труда;

е) разработке программы льготного ипотечного кредитования членов летных экипажей воздушных судов для укрепления кадрового потенциала отечественных авиационных компаний.

Председатель Комитета по
энергетике, транспорту и связи



В.А.Язев