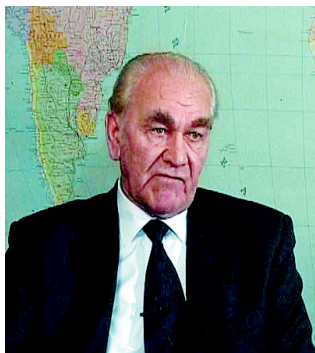


## МЫ ПОДНЯЛИ В ВОЗДУХ КАЖДОГО ВТОРОГО ЖИТЕЛЯ СТРАНЫ!



**ГОРЯШКО АЛЕКСЕЙ  
МАРКИЯНОВИЧ**

**Советник  
генерального  
директора  
ОАО «Аэрофлот – РА»  
(Москва)**

**– Что Вы можете сказать  
о состоянии нашей авиации  
на современном этапе?**

– За свою 46-летнюю трудовую деятельность в гражданской авиации мне предоставлялась возможность быть свидетелем и участником исторических этапов развития гражданской авиации и, к большому сожалению, застать время, когда гражданская авиация не только приостановилась в своем развитии, но и стала серьезно регрессировать.

**Первый этап развития гражданской авиации всем известен: это поршневая авиация, второй этап - это этап развития реактивной гражданской авиации и третий этап - это прекращение ее развития в связи с известными событиями, произошедшими в 1991 году.**

**– Каковы основные задачи развития гражданской авиации?**

– Главными задачами на всех этапах развития и подъема гражданской авиации было сделать ее доступной для широкого слоя населения нашей страны. Можно сказать, что это получилось. Получилось потому, что стоимость перевозки на линиях воздушного флота до 1990-го года составляла всего 12% среднего заработка рядового гражданина Советского Союза. Естественно, при такой стоимости перевозки мог пользоваться услугами Аэрофлота широкий круг лиц. К концу 80-х годов перевозки воздушным транспортом в Советском Союзе составили 125 миллионов человек в год. Практически мы подняли в воздух каждого второго жителя страны! К большому сожалению, после 1991 года стоимость перевозки на воздушных линиях страны превысила средний доход ее населения в 1,2 раза. В результате за последний год перевезено воздушными судами всего лишь 25 миллионов человек. Но это еще не значит, что все эти люди один раз воспользовались самолетами при передвижении. Практически это всего лишь 5-6 миллионов человек, которые имеют возможность воспользоваться услугами воздушного флота, причем некоторые из их числа - по несколько раз в год.

**– Почему произошел такой громадный рост цен на воздушные перевозки?**

– Потому что стоимость авиационного топлива достигла примерно мирового уровня и в расходах на час полета составила 40-50%. Тогда как в других странах в расходах

на перевозку стоимость топлива составила 15-18%. Это и подстегнуло рост цен на билеты, лишая возможности всех желающих воспользоваться услугами воздушного флота. Это одна из причин, почему резко упали объемы работ.

**– На всех этапах становления и развития гражданской авиации одним из основных был вопрос обеспечения безопасности полетов. Является ли этот вопрос актуальным и в наши дни?**

– И сейчас, и в прошлом у нас были и есть авиакомпании, которые достигли высочайшего уровня обеспечения безопасности полетов, сравнимого с мировым уровнем. Но, к большому сожалению, у нас есть авиакомпании, которые являются аварийными. За последние 10 лет в гражданской авиации произошло около 120 авиационных происшествий, которые, к несчастью, повлекли за собой человеческие жертвы. Какая же перспектива в обеспечении безопасности полетов, особенно в условиях, когда многие авиационные происшествия зависят от человеческого фактора? В первую очередь это профилактическая работа по обеспечению безопасности полетов в области недопущения причин повторяемости авиационных происшествий. Это значит, что те предпосылки (инциденты), которые происходят в авиации при выполнении полетов, должны быть взяты за основу тщательнейшего расследования и установления причин этих предпосылок, чтобы не допустить авиационных происшествий. То есть необходимо проводить тщательнейшую профилактическую работу, которая должна проходить при непосредственном участии авиационных руководителей самого высокого уровня.

**– Не считаете ли Вы, что увеличение авиационных происшествий связано с тем, что раньше органы управления авиацией обладали большими полномочиями, нежели сейчас?**

**– Если рассуждать об этом, исходя из организации управления гражданской авиацией в советское время, то действительно там было централизованное управление вопросами и обеспечения безопасности полетов, и перевозки населения, и работы авиации в народном хозяйстве.**

После 1991 года центральные органы управления гражданской авиацией наделены функциями регулирования в области обеспечения летной и технической эксплуатации воздушных судов и в области обеспечения безопасности движения воздушных судов. Вся же коммерческая работа перешла в авиакомпании, которые устанавливают тарифы, пытаются выжить, для того, чтобы можно было функционировать и дальше. К сожалению, сейчас многие авиакомпании, которые слабы экономически, либо сами исчезают, либо лишаются свидетельства эксплуатанта. Компании, не имеющие своего парка воздушных судов, а лишь арендующие их, более всего подвержены вопросам не обеспечения безо-

пасности полетов, подвержены аварийности. Поэтому число авиакомпаний в России резко сокращается, и курс наших центральных органов, то есть Министерства транспорта РФ, взят на то, чтобы было как можно меньше экономически слабых авиакомпаний для того, чтобы более устойчиво, более надежно обеспечивать безопасность полетов во всей гражданской авиации. Министерству транспорта и непосредственно Государственной службе гражданской авиации известно, какие и сколько самолетов имеет каждая авиакомпания, как построена работа по обеспечению безопасности полетов, по подготовке авиационных кадров и другие необходимые сведения. Там, где эта работа поставлена слабо, где авиакомпании из-за своего экономического состояния не могут построить свою работу таким образом, чтобы иметь высококвалифицированные летные кадры, чтобы на высоком уровне проводить техническое обслуживание воздушных судов, - там нет будущего. В 2001-2002 гг. свидетельства эксплуатанта лишены 73 авиакомпании.

– **Что ждет в будущем нашу гражданскую авиацию?**

– **К большому сожалению, у нас устаревает парк самолетов и вертолетов. Сейчас гражданская авиация России имеет 6070 воздушных судов самых различных типов, в том числе свыше сорока судов иностранного производства. В последние 5-6 лет самолеты отечественного производства на эксплуатацию в авиакомпании практически не поступают.**

Причина такова: отечественная авиапромышленность не в состоянии выпускать самолеты из-за отсутствия финансирования, а авиакомпании не имеют возможности приобретать новые самолеты отечественного производства по причине отсутствия для этого средств. Не налажена до сих пор система лизинга. В последние годы создана лизинговая авиакомпания Ильюшина, которая в конечном итоге будет иметь средства для закупки самолетов авиационной промышленности с последующей передачей их в лизинг авиакомпаниям. Существует программа гражданской авиации России, рассчитанная с 2001 по 2010 гг. и на период до 2015 года. Стоимость этой программы оценивается в 150 миллиардов рублей. К сожалению, только 21% этих средств выделяется государством. Откуда будут поступать остальные средства, пока неизвестно. Этой программой предусматривается постройка около 1 тысячи воздушных судов, из них где-то 500 самолетов. Пока это только программа, к большому сожалению. Пока этих самолетов нет. Хочется надеяться, что в будущем эти самолеты появятся.

– **Как Вы считаете, опыт тех лет в гражданской авиации безвозвратно утерян или пригодился в этой жизни?**

– **Опыт организации гражданской авиации, опыт работы прошлых лет оказался бесценным. Этот опыт перешел в основном и в гражданскую авиацию сегодняшнего дня. Это вопросы, которые касаются в основном органи-**

**зации обеспечения безопасности полетов, это вопросы организации управления воздушным движением, это вопросы технической эксплуатации воздушных судов, это подготовка и требования к авиационным специалистам. К большому сожалению, все то, что было накоплено за прошлые годы, не везде и не всеми реализуется.**

В результате чего происходят инциденты и авиационные происшествия по самым различным причинам. Профилактическая работа, которая проводилась в прошлые годы, которая носила системный характер, в настоящий период времени во многом разрушена и не реализуется, хотя, бесспорно, ее элементы и фрагменты присутствуют.

– **Какова, по Вашему мнению, роль личности в гражданской авиации?**

– Бесспорно, высока. Можно вспомнить множество случаев высокопрофессиональных действий летных экипажей и в первую очередь роль командира корабля в обеспечении безопасности полетов в аварийных ситуациях. Зачастую предотвращались авиационные происшествия, которые могли привести к тяжелым последствиям.

**Что касается роли руководителя авиапредприятия, то он, естественно, задает тон производственной деятельности. Там, где руководитель - человек высокопрофессиональный, прекрасно знающий дело и умеющий работать с людьми, имеющий и внедряющий определенный опыт в производство, там, безусловно, дело движется намного лучше, чем там, где пришли к руководству люди не совсем компетентные, не подготовленные, да еще и не умеющие воспользоваться опытом своих предшественников.**

Особо важна роль руководителя в формировании высокопрофессионального коллектива, поддерживающего высокий уровень дисциплины и исполнительности, реализующего начинания и требования руководителя. В этом случае создаются условия для устойчивой работы и развития авиапредприятия.

– **О чем Вы больше всего жалеете?**

– Я очень сожалею о том, что в период, начиная с 1991 года, гражданская авиация перестала развиваться такими же темпами, как она развивалась до этого момента - это первое. Второе - это то, что в связи с такими регрессивными моментами в развитии гражданской авиации она лишилась многих высококвалифицированных кадров, профессионалов, которые были вынуждены по самым разным причинам уйти из гражданской авиации. И третье - меня страшит то, что сейчас нет престижности работы в гражданской авиации и стареют кадры, а это, естественно, не определяет будущего.