

ОТРАСЛЬ РЕФОРМИРОВАЛАСЬ БЕЗ НАЛИЧИЯ ПРОДУМАННОГО, ВЗВЕШЕННОГО ПОДХОДА



**ТАСУН ВЛАДИМИР
НИКОЛАЕВИЧ**

Руководитель Западно-Сибирского ОМТУ ВТ Минтранса России (г. Новосибирск)

- Давайте подумаем и проанализируем времена, которые были, и времена, которые настали в развитии гражданской авиации в регионах.

- Поговорим о том времени, на примере Западной Сибири. Называю пороговые даты. Это 1991 год, когда мы подошли к известным событиям. У нас было на тот момент более 500 единиц авиационной техники, было более 22 тысяч работающих на авиапредприятиях региона.

Объемы, которые мы выполняли, исчислялись миллионами пассажиров. Это было почти 6 миллионов отправок за 1991 год. Было очень много аэропортов, была развита внутрорегиональная сеть воздушных перевозок, мы располагали высококлассными специалистами. Люди гордились тем, что они работают в гражданской авиации.

Своевременно, по определенным планам Министерства гражданской авиации СССР проводилась замена авиационной техники на новую. Вместо Ту-104 и Ил-18 пришел ТУ-154. В последующем, в 1989 году появился самолет Ил-86. Это все по плану МГА. Реконструировались и вводились новые полосы. В частности, новая полоса была введена в 1986 году в аэропорту Новокузнецка. Была планомерная, целенаправленная работа по поддержке гражданской авиации, как элемента транспортной системы, со значительным участием государства.

Наступило время, когда нас подвели к осознанию того, что в таком ключе развиваться дальше достаточно проблематично и сложно. Что государственная собственность - это обезличивание собственника, надо искать новые формы, надо двигаться дальше, надо находить методы реформирования, в том числе и гражданской авиации.

Исходя из этой позиции, вся страна переходила на рельсы рыночной экономики, хотя никто еще пока в мире однозначно не доказал, что государственная собственность на средства производства является тормозом в развитии этого производства. Тем не менее путь был выбран, и гражданская авиация, как и все народное хозяйство, начала переходить на рельсы рыночной экономики. К сожалению, в тот момент всеми нами руководили в большей степени эмоции: хотелось полной самостоятельности и исключения диктата государственных органов. Был элемент эйфории, что завтра будет лучше, чем сегодня, а уж тем более лучше, чем вчера.

Мы, не имея продуманной, взвешенной программы в области реформирования гражданской авиации, не имея правовой основы, начали дружно ее перестраивать. Перестраивать в меру своего понимания.

Это теперь уже стало историей, но еще в середине 1991 года приказом Министра ГА Толмачевский объединенный авиационный отряд был разделен вначале на три, а затем, после корректировки в 1992 году, на две самостоятельных части, - аэропорт Толмачево и авиакомпанию "Сибирь". Все считали, и я в том числе, что мы на правильном пути, что это два вида авиационного бизнеса. Одни занимаются обслуживанием - это инфраструктура, другие - непосредственно перевозками.

В последующем процесс такого разделения объединенных авиаотрядов в отрасли принял, скажем, необязательный характер. Это называется у нас такое реформирование, к сожалению. Одним можно и нужно по этому пути идти, другие, если они не хотят, могут не идти. Потом мы начали выполнять знаменитый Указ № 721 по акционированию всех предприятий, причем в жесткие сроки. Оказалось, что можно и его не выполнять, то есть одному нужно акционироваться, а второму - необязательно.

В результате проблемы, которые возникали во время реформирования отрасли, не устранялись. Процесс принял, мягко говоря, непоследовательный характер. Например, в Толмачево есть авиакомпания и есть аэропорт. Они прошли все эти процедуры и акционировались, а, допустим, в Хабаровске как была форма государственной собственности, так и осталась. В Красноярске как был аэропорт вместе с авиакомпанией, так и сегодня остался, только в форме акционерного общества.

Таким образом, мы, декларируя переход к рыночным условиям, на самом деле условий для равноправного участия в рынке авиаперевозок не создали. Мы не создали субъектов рыночных отношений.

В результате мы получили то, что получили. Объемы стали катастрофически падать, техники не получаем.

Если говорить о сегодняшнем дне и итогах 2002 года, то они характеризуются тем, что у нас объемы отправок из региона составляют 1,2 млн против 6-ти миллионов в те времена. Да, они несколько выросли за последние годы, оживился рост перевозок на воздушном транспорте. **Внутрирегиональные перевозки катастрофически упали, они просто съезжались**, как шагреновая кожа. Многие аэропорты местных воздушных линий закрыты. Самолеты АН-2, использовавшиеся на внутренних региональных линиях, и самолеты Л-410 списаны.

Как бы мы ни декларировали, что мы движемся вперед, в области гражданской авиации состояние достаточно тревожное.

Это отражено и в документе, который подписан Президентом страны В.В. Путиным 03.02.2001 г. "Основы политики Российской Федерации в области авиационной деятельности до 2010 года", где достаточно четко обозначено, что нужно делать. Но это было в 2001 году. До 2001 года было разработано еще много различного рода программ и концепций модернизации и реформирования ГА. Если мы подойдем максимально объективно ко всем этим документам, то, может быть, они несли в себе какой-то заряд элемента продвижения вперед.

К сожалению, большинство из них не реализовано. Почему? Одной из немаловажных причин, на мой взгляд, является тот факт, что в целом **отрасль реформировалась без наличия продуманного, взвешенного подхода** и плана. Что я имею ввиду?. Было МГА, которое управляло государственными предприятиями. Была выстроена система отношений органов государственного управления в рамках государственной собственности на средства производства. Было ясно и понятно: кто командует и кто исполняет?

Я не являюсь апологетом этой системы жесткого государственного управления. Сам работал в Толмачевском ОАО достаточно долго и уходил сюда с должности первого заместителя руководителя предприятия. Я понимал, что есть вещи, которые сдерживают развитие, которые изнутри предприятия, может быть, лучше видно. При реформировании такой системы, как гражданская авиация, все должно быть взаимосвязано. Наверху почему-то решили взять модель управления ГА по типу американской. Не надо нам никакого МГА, у нас будет Министерство транспорта - одно, как политический орган. В рамках Министерства транспорта будет структура Департамента воздушного транспорта.

Началась ломка устоявшихся отношений.

Раз ломка устоявшихся отношений, значит они должны иметь последствия. Начался отток специалистов. Каждый, находясь на местах, решал свои задачи в меру своего понимания. С большим трудом решался вопрос по региональным управлениям (оставлять или не оставлять их; в каком виде, если оставлять).

Все время витало в воздухе, что у нас должен быть самостоятельный государственный орган управления ГА. В конечном итоге создается Федеральная авиационная служба. В последующем создается Федеральная служба воздушного транспорта. Кроме вывески, ничего фактически не менялось. В 2000 году создается Государственная служба ГА в составе Минтранса России, с ликвидацией ФСБТ.

Если бы кто-то задался вопросом, а что мы хотим получить в результате этих перестроек, то маловероятно, что нашел бы удовлетворяющий всех ответ. Что же мы ищем? Зачем мы это делаем? По большому счету, мы решали эти задачи, преследуя какие-то конкретные цели конкретных личностей. Решали проблемы личности, а не проблему отрасли.

В результате мы сегодня пришли к тому, что техника (об этом говорили тогда и сейчас) старая. Как тогда летали самолеты Ту-154 - как основные перевозчики, так и в течение 10 лет построения рыночных отношений в стране основным перевозчиком остается все тот же Ту-154, перед которым сегодня фактически закрывают двери, раньше говорили, "окно в Европу". Вводят ограничения в соответствии с документами ИКАО. Как был ос-

новным грузовым перевозчиком самолет Ил-76, так он и сегодня остался. Новых самолетов, о которых мы говорили и говорим, нет. Ту-204 - это самолет еще советского производства. Ил-96 - тоже самолет еще советского производства.

Пока, к сожалению, авиационная промышленность взамен этих самолетов ничего не предложила. Уже проблематично, что эти самолеты в 2006 году будут отвечать ограничениям по требованиям ИКАО.

Возникает вопрос, на чем же дальше собирается развиваться и летать гражданская авиация Российской Федерации?

Правительство, пытаясь решить эти проблемы, видело панацею и, на мой взгляд, видит сегодня только в одном - создании системы лизинга. Правительство больше ничего не говорит, но сама по себе система лизинга требует большого участия государства, потому что без средств государства на этом этапе нельзя. Почему раньше легко обновлялись самолеты? Потому, что средства всех перевозчиков, всех авиационных предприятий аккумулировались в одном государственном органе, который имел право распоряжаться этими средствами, который имел ресурсы. Сегодня отдельно взятые перевозчики не имеют ни возможностей, ни ресурсов. Причем перед многими авиакомпаниями сегодня стоит одна задача - как выжать из той техники, которая есть, максимум возможного, получить максимум финансового результата и бросить эту технику, не затрачивая ресурсов на развитие. К сожалению, государство, из-за отсутствия законодательной базы, может слабо управлять этим процессом.

Если говорить об аэропортовой сети, то она тоже скукожилась, как шагреневая кожа. В такой большой стране, как Россия, аэропортовая сеть, состоящая из таких аэропортов, как Кемерово, Новокузнецк, не говоря о таких крупных, как Толмачево, составляла в 1995 году, если мне память не изменяет, порядка 1,5 тыс. аэродромов, способных принимать технику 1-го, 2-го класса. В настоящее время таких аэропортов в стране менее 500. Что такое для такой страны 500 аэропортов?.

Мы упрощаем несколько задачу, говоря сегодня, что воздушный транспорт является одним из элементов транспортной системы. Я бы сказал по-другому - гражданская авиация сегодня выполняет более важную социальную функцию. Гражданская авиация не дает стране окончательно распастись, потому что еще присутствуют транспортные связи.

Других видов связи в определенных регионах, особенно отдаленных от центральных районов, от Москвы, просто нет и быть не может. Как связать Камчатку или Владивосток с Москвой иначе, чем воздушным транспортом? Но воздушный транспорт стал сегодня элитарным. Как я уже говорил, у нас сегодня объем более чем в 4 раза меньше, чем были в 1991 году.

Раньше говорили: "Летайте самолетами Аэрофлота". Сегодня звучит немножко иронично, но не было других компаний - был один Аэрофлот. Воздушный транспорт был массовым, а сейчас стал элитарным. Не каждый себе позволит, в виду тех цен, которые есть у нас, им воспользоваться. Не потому, что потребитель-пассажир не хочет этого, а потому, что он, конкретный человек, не может себе позволить этого в силу своей низкой заработной платы. Сегодня среднемесячной заработной платы не

хватит, чтобы долететь в один конец из Новосибирска в Москву. Поэтому о чем можно говорить?

Проблемы есть и в системе управления воздушным движением, и, в частности, проблемы обновления средств УВД.

Мы можем написать еще 10 программ, но очень маловероятно, что они будут реализованы в той степени, которая необходима гражданской авиации как элементу транспортной системы.

Мы говорим, в частности, об открытии кросс-полярных трасс. Получается, что мы заботимся вроде как не о своей ГА по большому счету, не об отечественной авиации, а о том, как американцам перелететь по кратчайшему пути из Америки в страны Юго-Восточной Азии. Упиваемся тем, что решим такую большую проблему! Что она нам разрешит?

Самое главное, на мой взгляд, здесь - позиция государства.

Без государства такая отрасль, как гражданская авиация, самостоятельно свои проблемы никогда не решит.

Ни одна страна не может похвастаться этим. Даже США. После трагических событий 11-го сентября, достаточно большие финансовые ресурсы были выделены правительством и президентом США для обеспечения авиационной безопасности в аэропортах Америки. Мы же говорим о концепциях развития. Мы в Толмачево уже более 4-х лет про концепцию разговариваем, разговариваем, "то ли вдоль строить, то ли поперек?". "То ли строить вторую полосу, то ли не строить?"

Поэтому, на мой взгляд, выход все-таки только в том, что нужно осознать - **где мы сейчас находимся?** Какие первоочередные проблемы? Они достаточно очевидны. Первоочередные проблемы: обновление парка воздушных судов, наличие нормальной аэропортовой сети в стране. Вот эти болевые моменты - они должны быть рассмотрены с точки зрения Правительства, с точки зрения Президента РФ, в рамках того документа, который он подписал. Да, там написано - укрупнять компании. Как укрупнять компании, если они разной формы собственности, если компания является составной частью предприятия, в состав которого входит и аэропорт? Каким образом? Один механизм - банкротство. Сейчас уже, наверное, будет третья редакция Закона о банкротстве. Мы все ищем!

Понятно, что мы находимся в поиске, нет готовых рецептов, но должна быть оценка: что мы сделали и почему это надо поменять? Почему это неправильно сделано и что нужно поменять? Даже при банкротстве, когда идет речь о предприятии авиационном и другого вида сообщения нет, надо задуматься. Мы же с упоением банкротим, раздаем это все за копейки. Взять, к примеру, наш аэропорт "Горно-Алтайск". Республика Алтай говорит: "Отдайте его нам"! Федерация принимает решение - отдает в собственность Республики Алтай. Похоронили предприятие. Предприятие сегодня стоит. Теперь говорят: "Нет, вы его себе опять заберите, вкладывайте в него деньги и развивайте". Так непонятно, кому нужен этот вид транспорта? Если он не нужен с точки зрения общественной значимости, значит, пусть им занимаются меценаты, те, кто любит авиацию. Если он нужен с точки зрения общественной необходимости, значит, им нужно заниматься по-государственному. Процедуры банкротства прошли и у нас, и в Барнауле, и в Новокузнецке, и в Кемерово. Тем не менее с помощью руководителей территорий, которым на местах виднее, чем тем,

кто, допустим, в Москве, удалось сохранить авиапредприятия при их преобразовании, реструктуризации и т.п. Эти руководители вкладывают деньги, а деньги-то вкладывают из бюджета, т.к. понимают, что если полосу не отремонтировать, то полеты прекратятся. Полоса находится в федеральной собственности, а Правительство РФ выделяет денег недостаточно. Если сегодня нам необходимо примерно 650 миллионов рублей для того, чтобы закончить строительство второй полосы в аэропорту Толмачево, а нам выделили на 2002 год 20 миллионов! При таких темпах мы будем строить бесконечно долго. Таких примеров можно привести достаточно много.

До тех пор, пока не придет осознание, что гражданская авиация для такой страны, как Россия, является общественно необходимым элементом - до тех пор на нее и не будет обращать соответствующего внимания. Может быть, такой прогноз достаточно пессимистичен, но дай Бог, чтобы он не оправдался. Почему я так говорю? Потому что сегодня, если говорить об авиакомпании "Сибирь", то, кроме Ту-204 (двух самолетов, которые летают), новой техники нет и пока не предвидится. Попытки компании приобрести самолеты airbus западного производства наталкиваются на наше таможенное и налоговое законодательство. Возникает вопрос. Мы находимся как бы в рыночных условиях, но играем по разным правилам. Авиакомпания "Аэрофлот" будет играть по одним правилам: им с ведома и с разрешения правительства будут даны преференции (в виде освобождения от таможенных пошлин и НДС). Авиакомпания "Сибирь" этого получить не может. Почему, спрашивается? Почему такие неравные условия? Приоритеты должны быть расставлены, основываясь на государственном документе, утвержденном 3 февраля 2001 г. Президентом России, то есть основные усилия должны быть направлены на развитие отечественного самолетостроения. Мы ведущей компании России открыли шлюзы для того, чтобы ГА получала импортную технику. С точки зрения пассажиров, с точки зрения руководителя компании, бизнесмена, западная техника нужна потому, что она более качественна, более эффективна, у нее расход топлива минимален при той цене, которая складывается в билет (сегодня более 50% с билета - цена топлива). Поэтому, безусловно, руководители авиакомпаний, как бизнесмены, хотят взять технику, которая позволила бы зарабатывать деньги. Но задача государственных органов и задача Правительства - не допустить краха российского авиапрома. Больно смотреть на некоторые наши самолетостроительные заводы! Возьмите Самарский самолетостроительный, который выпускал самолеты Ту-154 для всей страны. Что там сегодня происходит? Вокруг каждого завода живут российские люди. Там были втузы, там были трудовые династии. Мы сегодня с такой легкостью относимся к тому, что такие высокотехнологичные производства закрываются. Если они закрываются, значит, идет деградация населения, снижаются возможности для развития личности. В результате мы не сможем производить самолеты, которые бы отвечали предъявляемым требованиям со стороны ИКАО (по шумам, по эмиссии и т.д.). Мы говорим о Ту-334, мы говорим еще о чем-то, но пока у нас регионального самолета нет (кроме АН-24 и остатков самолетов Як-40). Вот вам и развитие региональных перевозок. Мы сейчас вступаем в новую полосу - подведения итогов к 80-летию ГА. На мой взгляд, сегодня время и место больше говорить о проблемах, существующих в ГА, и искать пути их решения. Да, сегодня 80 лет - это такой юбилей!

Дай Бог, чтоб мы сохранили систему гражданс

кой авиации. На мой взгляд, она сохранена не благодаря, а вопреки проводимой политике.

- Как Вы считаете, какова сегодня роль региональных управлений, насколько она значима, насколько она соизмерима с тем, что было раньше?

- Если говорить о временах существования Министерства гражданской авиации, то территориальные органы управления были хозяйствующими субъектами. Они были хозяйствующими субъектами и в силу того, что все финансовые потоки шли через них. Они координировали всю финансово-хозяйственную деятельность в регионе. Кому-то выделяли самолеты, кому-то выделяли ресурсы для строительства и ремонта взлетно-посадочных полос.

С переходом в иную, принципиально изменившуюся систему управления территориальные органы (вне зависимости от их названия) тем не менее остались в рамках региона представителями государственных органов. Хозяйственных функций они были лишены. Их наделили основными функциями по: контролю за обеспечением безопасности полетов, вопросам сертификации, лицензирования и защиты прав потребителей, пассажиров (в условиях возникновения конфликтных ситуаций). Функции управления достаточно сужены, но тем не менее в последующем, на практике нам пыгались их добавить, сверху говорят: "Вы же там, на местах, - вот и руководите". Хотя сегодня, с точки зрения законодательства, ничем, кроме подведомственного персонала, я руководить не вправе. У нас в региональном управлении работает более 100 чиновников. Никаких прав по отношению вмешательства в хозяйственную деятельность предприятий у меня нет! Благодаря тому, что многие руководители авиапредприятий осознают, что в одиночку им не справиться с тем ворохом проблем, которые есть. Мы находим приемлемые решения, как бы не в рамках законодательства, а в рамках понимания необходимости сохранения действующей системы авиационного сообщения внутри Западно-Сибирского региона. Это понимание и позволило сохранить нам в принципе все авиапредприятия. У нас при переходе в систему рыночных отношений не закрылось окончательно ни одно предприятие. У нас все предприятия функционируют: плохо или хорошо - это уже другой вопрос, но они все еще живы. Сохранен основной костяк специалистов. У нас было уменьшение численности персонала с 22 тысяч до 13 тысяч человек. Сейчас в связи с ростом объемов число работающих предприятий управления составляет более 15 тысяч человек.

Работая (начиная с 1998 года) достаточно плотно с руководством авиакомпании "Сибирь", мы выбрали стратегию на ее укрупнение. Появились первые филиалы на предприятиях Западно-Сибирского региона, в последующем авиакомпания вышла за его пределы. Это был Иркутск, это были "Внуковские авиалинии". Сегодня "Сибирь" является второй по объему в России, имеет достаточно приличный парк самолетов (более 60-ти самолетов первого класса - Ту-154, Ту-204, Ил-86). У авиакомпании достаточно большие объемы и планы. Должен сказать, что дальнейшие перспективы авиакомпании просматриваются не просто, особенно на период более 4-х лет, начиная с сегодняшнего дня. В первую очередь потому, что половина парка воздушных судов летает с продленным ресурсом. Поэтому задача обновления авиационной техники у "Сибири" и других - задача №1. Если они хотят выжить на этом непростом рынке воздушных перевозок.

Рядом в округе находится еще одна авиакомпания - "Красноярские авиалинии". Эта компания идет по несколько другому пути.

Наше управление контактирует с территория-

ми, с главами администраций, с губернаторами. Это государственные люди, понимающие проблемы гражданской авиации в регионе.

- Приходится добиваться каких-то консенсусов, каких-то решений?

- Безусловно. К примеру, было очень трудно, когда решалась задача по авиакомпании "Сибирь". Зачем нам это надо? Когда у нас есть свой самолет Ту-154? В конце концов, и Суриков А.А., и Кресс В.М., и Тулеев А.Г. согласились с нашими доводами. Собрав "условно в кучу" этих маленьких и больших, мы получили качественно другой продукт. Ведь если на балансе, например, в Томске из 4-х самолетов Ту-154 летал всего один, то за счет чего содержать остальные три самолета? Такой подход позволил задействовать весь парк воздушных судов более эффективно, найти работу тому же летному персоналу, который до этого имел всего один рейс (например, из Барнаула в Москву).

- То есть Вы просто договорились?

- Да, просто договорились, поскольку они осознали это. Внутренне, конечно же, все были к этому готовы, потому что возможности катастрофически падали, (например, того же Барнаульского предприятия, которое тогда вступало в полосу банкротства). Позиции губернаторов и наши при решении хозяйственных вопросов, при даже экономической целесообразности, не всегда совпадают. У губернатора другое видение в силу его иного положения. Он, кроме всего прочего, отстаивает интересы того населения, которое его выбрало. Безусловно, он находится в непростом положении. Ему же надо объясняться, когда задают вопросы, почему самолеты были наши, а теперь на нем написано "Сибирь". Хотя летают те же летчики и перевозки осуществляются без изменения времени прилета-вылета. Для пассажира, по сути, ничего не изменилось. Но вот почему самолет не наш? У наших людей осталось такое понимание и, наверное, всегда будет присутствовать.

Понятно, что было не просто, но, понимая важность сохранения гражданской авиации, губернаторы пошли сначала на этот, а потом еще и на больший шаг. Многие стало возможным благодаря непосредственному участию губернаторов. В Кемерово, благодаря энергии губернатора А.Г.Тулеева, был реализован проект ввода в строй новой ВПП. В 2001 году мы ввели в строй полосу длиной 3 км 200 м, шириной 60 м. За последние 5 лет такой полосы в стране вообще не вводилось. Это стало возможным только благодаря энергии местного губернатора. Реконструирована ВПП в Барнауле, которая сегодня способна принимать практически все типы воздушных судов. Капитально отремонтирована ВПП в Томске. Произведен капитальный ремонт полосы в Омске, а в Толмачево еще три года назад. В Толмачево стоит вопрос о второй полосе. Наконец с прошлого года и там есть движение. Губернатор Новосибирской области Толоконский В.А. занял достаточно активную позицию, подписал определенные документы по участию администрации в окончании строительства ВПП. Полоса важна и очень нужна в силу того, что, когда закончится срок эксплуатации существующей ВПП, нам придется эту полосу закрывать на капитальный ремонт с прекращением полетов. Это будет достаточно драматично для населения такого транспортного узла, как Новосибирск. И не только для Новосибирска, но и для всех близлежащих городов. Мы уже проходили это однажды - это было давно, просто все успели забыть то время, когда Толмачевский отряд весь перебазирувался в Омск, а отсюда, из Новосибирска, на АН-24 осуществлял подвоз пассажиров, летевших дальше.

- В каком году это было?

- Это было в 1967, когда в Толмачево продляли полосу на километр.

Вот почему, чтобы не допустить закрытия и прекращения авиационных перевозок, мы усиленно пробивали, лоббировали, как бы "озвучивали" этот вопрос на всех уровнях, вплоть до Президента РФ (необходимость окончания строительства второй взлетно-посадочной полосы). Плюс к тому же неразумно, затратив уже 70 % средств, необходимых для строительства, взять и просто бросить ее вот в таком незаконченном состоянии. Потому что, если протянуть еще год-два, то начавшееся разрушение ВПП примет необратимый характер. Тогда ее можно будет вообще больше не строить и больше ею не заниматься.

- Несмотря на то, что условия жесткие, Вам удается договариваться с администрациями и использовать какие-то рычаги воздействия. Вот как вы считаете, чего бы хотелось для ГА? Понятно, что если поставить человека в жесткие условия, он будет в этих условиях работать и жить.

- Да, хотелось бы немного для гражданской авиации: чтобы она вообще сохранилась как система. Для этого тоже не так много нужно по сравнению с теми проблемами, которые существуют в государстве. Просто нужно в определенных государственных головах осознание роли и места гражданской авиации в развитии и жизни страны на нынешнем этапе. Немного нужно, потому что у нас сохранен персонал, способный выполнять полеты, способный управлять воздушными судами (какие бы конфликтные ситуации ни создавались), способный обслуживать эти воздушные суда на земле - инженеры, техники.

Просто есть такие проблемы, которые не под силу отдельно взятым регионам. Есть проблемы, которые не под силу отдельно взятым компаниям, какими бы крупными они ни были, даже такой, как "Сибирь". Проблемы, связанные с государственной поддержкой. Мы вообще о государственной поддержке говорим как бы в декларативной форме. Во всех разработанных программах тоже. Сегодня говорится о том, что наконец-то нам выделяются ресурсы финансовые, значительно большие, чем они были в прошлом году. Но прошло более 10-ти лет, за которые государство, по большому счету, не вкладывало ни копейки в нашу систему. Система работала по инерции. Съедался тот запас, который был у системы: запас прочности, запас жизнедеятельности. Сегодня для того, чтобы не только поддержать систему в работоспособном состоянии, но и дать толчок ее развитию, недостаточно тех средств и ресурсов, которые выделяются в бюджете и которые, не факт, что мы еще получим (неизвестно еще, какая будет обстановка, мы все зависим от нефти, цен и т.д.). Не исключена возможность, что, продвигаясь дальше по этому пути, мы можем привести систему к состоянию резкого спада. Если не предпринимать сегодня серьезных мер именно государственного характера, спад будет катастрофичен. Потому что никто нас на Западе не хочет слушать, что у нас проблемы. Нас просто закрывают и все.

- Сейчас очень часто говорят о том, что историю делают личности. На ваш взгляд, кто-то из тех, кто был - кто есть, мог бы изменить ситуацию?

- Вы понимаете, проблема личности или роль личности в истории, она, безусловно, имеет место быть. Есть разные точки зрения. Есть точки зрения о том, что если придет личность, то она явится панацеей от всех бед. С помощью ее мы решим все проблемы и пойдем семимильными шагами вперед. Есть и такие точки зрения, что какая бы личность, какой бы она ни имела вес в своей профессиональной среде, то не факт, что, когда он встанет у какого-нибудь там руля отрасли, то процесс пойдет по-

другому. Нет, потому что личность находится в окружении различного рода сил и находится в различных связях (общественных, личностных, социальных), на нее оказывают определенное давление. Действие личности определяется теми условиями, в которых она находится. Даже, если говорить гипотетически, придет такая легендарная у нас в ГА личность, как Борис Павлович Бугаев.

- Вот он смог бы сегодня изменить что-то?

- Я сомневаюсь. Сомневаюсь, в силу того, что личность, поставленная в отрыве от сегодняшних реалий, даже такая крупная, как он, сможет в сегодняшних условиях достичь хотя бы части того, что было достигнуто тогда. Ведь должно быть сочетание условий среды и сочетание его личностных качеств. В условиях Сибири банан не вырастет, как бы мы с вами ни старались.

Поэтому должны быть созданы условия с точки зрения государственной поддержки гражданской авиации, понимания ее роли в государстве.

Если будет сформировано такое общественное мнение, которое во многом оказывает влияние на решения, которые принимаются Правительством.

Как сформировано отношение к гражданской авиации в обществе?. Это является большой проблемой для общества - использование гражданской авиации, или это проблема гражданской авиации как самой отрасли?

Это как у Вас дома. Есть ли там у Вас холодильник или нет холодильника - это Ваша проблема. Или Вы за окошком в Сибири морозите продукты, или храните их в холодильнике. Раньше государство давало, например, ссуду. Вы могли купить себе холодильник. Сегодня такой системы нет. Идите в коммерческий банк и берите, под их проценты.

Если государство в лице правительства принимает гражданскую авиацию достаточно серьезно - другое дело. Ведь не только в документах. Хороший документ подписал Президент РФ. Я, честно говоря, к нему отношусь с большим пиететом. Когда мы его 3 февраля 2001 года получили - радовались. Там все поставлено на свои места. Но, как говорится, от принятия решения до его реализации существует слишком тернистый путь. Здесь нужно проявить и настойчивость, потому что до Президента, я больше, чем уверен, доходит слишком малая толика информации о реальном состоянии дел в области гражданской авиации.

Потому что чиновничий аппарат создан таким образом, чтобы не выносить проблему, чтобы ее приглушить, чтобы преуменьшить ее значимость.

В результате мы что получаем: **проблемы растут, а решения нет.** Так же, как с проблемой ЖКХ. Несмотря на все забастовки, которые проводятся, например, на Камчатке. Два месяца бастуют - сегодня никому дела нет. Поэтому есть проблемы и есть способы донести их до нужного уровня. Раньше гонцу, принесшему плохую весть, делали отделение головы от туловища. А этого никто не хочет. Поэтому **чем выше уровень в чиновничьем аппарате, тем меньше желания нести наверх плохие вести.**