



## 20 ЛЕТ СПУСТЯ ИЛИ «ЧЕЛОВЕЧЕСКИЙ ФАКТОР»

**ВАЛЕРИЙ ХАЙРЮЗОВ**

*Член Союза Писателей России, пилот, заместитель председателя Исполкома Межфракционного депутатского объединения «Авиация и космонавтика России» Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации, депутат Верховного Совета РСФСР и Государственной Думы РФ (1990-1993 гг.)*

За последнее время прошло несколько представительных форумов, посвященных проблемам гражданской авиации и гражданского авиастроения. Это и круглый стол «Эксперта», и конференция Национального инвестиционного совета. Это и пристальное внимание к ним со стороны руководителей авиапредприятий и авиационной общественности. Напомню, не углубляясь в историю, что только в 2004–2005 годах состояние гражданской авиации, вопросы взаимодействия авиапредприятий и власти в условиях административной реформы, противоречия и издержки структурных преобразований в отрасли были предметом самого серьезного обсуждения на 31-м и 32-м заседаниях Клуба командиров авиапроизводства России. Знаю об этом не понаслышке, а из первых рук, так как внимательно прочитал материалы дискуссии на заседании Клуба в Нижневартовске, опубликованные в спецвыпуске журнала «МАРАП» за 2005 год, и был непосредственным участником этого представительного форума директорского корпуса гражданской авиации в Екатеринбурге. Не остались в стороне и депутаты Государственной Думы, представители разных политических течений. Всех объединяет беспокойство и боль за некогда процветавшую отрасль, состоянием которой определяло уровень развития нашего государства.

### НЕМНОГО НОСТАЛЬГИИ

Еще недавно каждый четвертый самолет, который поднимался в воздух и брал на борт пассажиров, почту и грузы, был сделан в нашей стране. Мы ежегодно перевозили более 130 миллионов пассажиров. **Сегодня же речь уже идет о спасении гражданской авиации страны.** Фактически отечественная гражданская авиация «донашивает» то, что осталось в стране с советских времен. Это касается и авиационной техники, и авиационных кадров. В стране сотни авиакомпаний. Тот «хапок», когда, не вкладывая особых средств в подготовку кадров, можно было получить максимальную прибыль, прошел. Цены взлетели вверх и особенно на топливо. Жилые дома и промышленные объекты у нас строят гастарбайтеры – граждане из сопредельных государств. Их труд все более активно используется во многих сферах хозяйственной деятельности. На футбольных полях России правят бал европейцы, латиноамериканцы и выходцы из Африки. Не стала исключением и гражданская авиация. Казалось бы, ничего страшного в этом нет – весь мир так живет. Но ситуация, видимо, зашла так далеко, что в июле этого года Дума приняла поправку к статье 56 Воздушного кодекса РФ, которой ограничивается использование иностранных граждан при формировании летных экипажей воздушных судов. Да уж... Здесь, как говорится, комментарии излишни. Видать, оскудела Рассея настоящими профессионалами! А ведь **в гражданской авиации, как ни в какой другой отрасли экономики, «человеческий фактор» имеет огромное значение**, особенно при решении вопросов, связанных с обеспечением безопасности полетов, летной и технической эксплуатации авиационной техники.

Руководить – значит управлять хозяйством. Раньше, еще во времена Советского Союза, все было в одних руках. После его развала нам долго внушали, что это было плохо. Но что сегодня мы видим в родной гражданской авиации?..

### О ДНЕ СЕГОДНЯШНЕМ

**Ответить на вопрос, кто же сегодня руководит авиационной отраслью, и в частности, гражданской авиацией России, и за что конкретно отвечает каждый, не возьмется даже тот, кто проработал в авиации всю свою жизнь.** Говорят, даже чирей зря не садится. И если в твоём огороде чертополох и сорняк, а в доме течет крыша, то нужно спросить с хозяина. Винить погоду в том, что пошел дождь, и что с потолка капает, не имеет смысла. Все имеет свое объяснение.

Сегодня все больше людей задают вопрос, почему резко возросла аварийность на воздушном транспорте? Почему пассажиры не получают в большинстве аэропортов тех услуг, которые были обещаны при переходе к рынку? Почему мы летаем на самолетах, которые давно уже следовало сдать в утиль? Зачем, во имя какой высшей цели, сажая пассажиров на изношенные самолеты и поднимая их в воздух, одновременно объявив их ветхостью, тут же сносят и крушат не ими установленные памятники самолетам, которые верой и правдой отслужили России. Многие ветераны с болью наблюдали по телевизору картину раскуроченного ТУ-114 перед аэропортом «Домодедово».

Можно объяснить, что за всем этим стоит стремление чиновников получать максимальную прибыль. Но не за счет же пассажиров! Мне кажется, что сегодня те люди, которые приходят в авиацию, не понимают, что такое безопасность полетов. И чтоб не выглядеть «белыми воронами», обставляют себя нужными людьми. А тех людей, кто верой и правдой служили и могли бы еще послужить гражданской авиации, выталкивают на задворки. **Хотя новому авиационному руководству логичней было бы опираться на профессионалов, поскольку сами таковыми не являются.**

За всем этим стоят люди – те, кому наплевать на прошлое. Недавно говорят: тот, кто ломает прошлое – у того нет будущего. И, как выясняется, – мягко говоря, люди случайные, которые садятся в освобождаемые всеми правдами и неправдами кресла, чтобы делать свои дела. Ну ладно футбол – там уже не осталось места отечественным специалистам. Но есть ведь такие сферы, которые должны управляться сведущими людьми, знающими и умеющими это делать. **Врач не может управлять самолетом, а летчик не имеет права выписывать рецепты больным людям.**

Каким-то непостижимым образом в стране сложилась парадоксальная ситуация. Я хорошо помню, когда авиакомпанией «Байкал» вдруг начали управлять милиционер, а затем физкультурник. В итоге в одном из крупнейших и старейших авиапредприятий страны – Иркутском, сегодня нет собственных самолетов. А тем людям, кто противился этому, давали «отступные» или заводили в отношении них уголовные дела. **Я хорошо помню, как в далеком 1986 году на молодого, энергичного руководителя Братского авиапредприятия Халила Галиевича Хуснутдинова по ложному доносу было сфабриковано уголовное дело, человек был взят под стражу и фактически на два года вычеркнут из активной жизни.** Затем, когда, казалось бы, справедливость была восстановлена, воспротивилась жесткая вертикаль авиационной власти. Начальство не решилось восстановить Хуснутди-



нова в командирской должности после оправдательного приговора суда, сыграв на его характере. Состоялись модные в конце 80-х годов выборы командиров, «выбившие» на волне популизма не одного умелого хозяйственника того времени. Результаты первых выборов, в которых победил Хуснутдинов и о которых написано в статье «25 километров в День Аэрофлота» («ЭКО», 1989, № 2), начальство также не утвердило. Повторные выборы наконец-то дали «нужный» «верху» результат. Система взяла реванш – гражданская авиация потеряла профессионального пилота, умелого и перспективного руководителя.

**С тех событий минуло 20 лет, наступили новые времена. И думаете, хоть что-то изменилось в этом отношении?** Если пристально взглянуть на то, что происходит ныне в гражданской авиации, то станет ясно, что ситуация стала во много раз хуже. Тех людей, которые отдали авиации лучшую часть своей жизни, которые подняли авиапредприятия буквально из руин и вывели во флагманы отрасли, выводят, а точнее сказать, выбрасывают на улицу. **И методы те же, как в свое время с Хуснутдиновым!**

### **ДИРЕКТОРСКИЕ ЖЕРТВОПРИНОШЕНИЯ**

**За последнее время из 57 руководителей ФГУПов 18 были уволены** и вместо них, в нарушение Трудового кодекса Российской Федерации, без проведения конкурсов, назначены исполняющие обязанности. Так, по личному указанию руководителя ФАВТ на должность исполняющего обязанности руководителя «Авиатехснаба» назначен Д. Мельников. Без объяснения причин и в нарушение трудового законодательства уволены генеральные директора ФГУП «Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)» С.Яшин и аэропорта «Южно-Сахалинск» В. Бочаров.

**История В. Бочарова заслуживает того, чтобы рассказать ее подробнее.** Он был уволен приказом Росавиации в конце 2005 года, будучи на больничном. Савеловский районный суд г. Москвы признал приказ незаконным и решением от 21.07.2006 г. восстановил Бочарова В. в должности генерального директора. Однако приступить к исполнению своих обязанностей он так и не смог. Почему? Чтобы ответить на этот вопрос, придется обратиться к хронике последующих событий. Восстановление Бочарова В. в должности на основании исполнительного листа по этому гражданскому делу должно было произойти при участии судебных приставов, так как исполняющий обязанности генерального директора ФГУП «Аэропорт Южно-Сахалинск» Гоев С.В. отказался добровольно выполнить решение суда. Последовавшая за этим достаточно опрометчивая попытка В. Бочарова при помощи «своей» охраны (в нарушение установленной процедуры, предусматривающей участие приставов) «вернуться в должность» была законно пресечена правоохранительными органами. Бочаров В. получил справедливый штраф за самоуправство и 1 августа он в соответствии с установленной процедурой, теперь в сопровождении приставов прибыл в служебный кабинет. Однако вскоре после ухода приставов Бочаров был выдворен из него сотрудниками милиции под тем предлогом, что, зайдя в кабинет, он совершил административное правонарушение. Но еще до проведения процедуры восстановления в должности, предусмотренной законом, по Росавиации в течение 2-х дней издается три приказа. Номер 53 (27 июля) – о восстановлении Бочарова с 29.07.2006 г. в должности гендиректора на основании решения суда. Номер 55 (28 июля) – о расторжении с ним с 29.07.2006 г. трудового договора и увольнении по п. 2 ст. 278 ТК РФ и на основании протокола № 38 от 26.07.2006 г. (!) заседания комиссии по проведению аттестации руководителей ФГУПов. И номер 54 (!) – о назначении исполняющим обязанности генерального директора ФГУП «Аэропорт Южно-Сахалинск» Гоева С.В. тоже с 29.07.2006 г. Обратите внимание на даты и последовательность номеров приказов! Любому здраво-

мыслящему человеку ясно, что нельзя уволить восстановленного по суду руководителя, пока он официально не приступил к исполнению своих обязанностей (ведь В. Бочаров фактически ни на день подписания приказа, ни 1 августа так и не вступил в должность гендиректора, поскольку не успел подписать ни одного распорядительного документа). Что не может аттестационная комиссия выносить решение в отношении руководителя, который уволен и не восстановлен приказом. Что назначать на должность нового руководителя (пусть даже и исполняющим обязанности) до официального увольнения прежнего – незаконно. **Все эти «телодвижения» чиновников из Росавиации, по меньшей мере, абсурдны. По большому счету, эти люди, судя по всему, не слишком-то обеспокоены законностью своих действий, так как убеждены в абсолютной безнаказанности.** Для них важно другое: убрать с дороги неугодного директора и посадить на «хлебное» место «нужного человечка». Каков «сухой остаток» этой истории? Бочаров, лауреат Международной премии «Кубок МВА»\* в реестре 2005 года, вновь вынужден через суд отстаивать свои права, а предприятие уже в течение 7 месяцев возглавляет человек, ни дня до этого не работавший на руководящей должности.

В начале мая 2006 года приказом руководителя ФАВТ с занимаемой должности был снят генеральный директор ГосНИИ ГА В. Люлько.

**В середине мая по директиве Росимущества, в которой отсутствовала мотивировка причин, досрочно прекращены полномочия генерального директора ОАО «Международный аэропорт Волгоград» Ю. Дмитриева.** Признанный авторитет в деловых и общественных кругах отрасли, около 20 лет возглавлявший авиапредприятие, золотой лауреат Первого Открытого национального конкурса «Руководитель года гражданской авиации России» был отправлен в отставку в результате беспринципной позиции авиационной и местной властей, и, как теперь выясняется, в угоду интересам базовой авиакомпании (см. «Бизнес» за 17 августа 2006 г.). А ведь незадолго до этого Юрий Яковлевич за заслуги перед Российским государством был награжден высшей общественной наградой страны – Орденом Петра Великого I степени!

**В июле под надуманным предлогом (возраст) досрочно, «по собственному желанию» ушел с поста генерального директора «Аэропроекта» В. Иванов.** Тем, кто инициировал и кто подписывал приказ о его освобождении, нелишним будет напомнить, что в отставку отправлен находящийся в отличной творческой и физической форме авторитетный специалист и известный ученый, пользующийся огромным авторитетом у директорского корпуса ГА, лауреат Премии «Икар» «За личный вклад в развитие гражданской авиации», золотой лауреат I Открытого национального конкурса «Руководитель года гражданской авиации России»! Благо хоть, что человека, возглавлявшего «Аэропроект» более 30 лет, удалось сохранить для отрасли в качестве руководителя одного из структурных подразделений института.

**Власть, отправив в отставку Иванова и Дмитриева, уволила не просто должностных лиц, а людей, избранных президентами авторитетных отраслевых ассоциаций.** Людей, которым хозяйствующие субъекты и их руководители доверили представлять свои интересы в органах той же власти. **Вот и выходит, что лидера профсоюзной организации нельзя уволить без согласия профкома, а лидеров общественных объединений, – как оказалось, можно и без оглядки, не опасаясь директорской забастовки.**

\* От редакции: Международная премия «Кубок МВА» – это знак качества управления, свидетельствующий о высочайшей профессиональной квалификации топ-менеджеров во всем мире (см. <http://www.kubokmba.ru>).



**Более года (!)**, с момента объявления административной реформы и до недавнего времени, авиационная власть и руководство Минтранса **определялись с местом работы для В. Тасуна – одного из самых опытных и авторитетных начальников территориальных управлений ГА**, кстати, тоже золотого лауреата I Открытого национального конкурса «Руководитель года гражданской авиации России»! Наконец, в июле с.г. «гора родила мышь», и его назначили... одним из замов руководителя окружного управления ФАВТ в Люберцы. Воздержусь от комментариев...

**С августа прошлого года в «подвешенном» состоянии утверждение в должности руководителя аэропорта на моей Родине – в г. Иркутске.** Генеральный директор А. Куликов (опять же замечу – золотой лауреат II Открытого национального конкурса «Руководитель года гражданской авиации России»!) после истечения 5-летнего срока успешной работы во главе аэропорта и, соответственно, трудового договора, был переведен в статус «ИО» приказом руководителя ФАВТ.

Конкурс в течение года неоднократно переносился, следующий был намечен на 7 сентября. При нынешнем кадровом беспределе предсказать его результаты не составляло особого труда, но всему бывает предел. Неопределенность положения надоела не только коллективу аэропорта, но и его руководителю. Куликов А. набрался мужества искать правду за пределами отрасли – в суде, который признал проведение конкурса Росавиацией неправомочным. Агентство было вынуждено подчиниться (пока!). Время покажет, что будет дальше. Власть не привыкла прощать правдолюбцев, так что особого оптимизма по перспективам Куликова А. сохраниться в должности не испытываю.

Горько говорить, но в моей родной Восточно-Сибирской авиации исторически не в почете бережное отношение к командирским кадрам. Лет 6 назад, оказавшись невостребованным в отраслевой вертикали власти, ушел в вице-губернаторы один из лучших руководителей авиапредприятий. Успешно проработав на столь высокой должности около 5 лет, он сегодня возглавляет ведущее управление Федерального агентства по строительству и ЖКХ в г. Москве.

Однако вернемся к внутриотраслевым делам. Думаю, не ошибусь, предположив, что **список «директорских жертвоприношений» далеко не полный и при нынешних подходах руководства Росавиации к кадровым вопросам вряд ли скоро будет закрыт.**

При этом люди, принимающие подобные решения, не гнушаются ничем, включая «позвоночное» право и прямое нарушение норм российского законодательства. Вспомните истории, которые я уже рассказывал. А чего стоит свободное обращение с установленным законом порядком проведения конкурсов по определению подрядчиков при реконструкции объектов ФГУПов или акционерных обществ, акции которых находятся в федеральной собственности, как это было, например, с аэропортами «Шереметьево» и «Внуково»?!

**Не способствуют оздоровлению ситуации и явные коллизии, содержащиеся в отечественном праве.** Сошлюсь только на один пример – Постановление Правительства РФ от 03.12.2004 г. № 739, в котором не до конца урегулирован вопрос о том, кому принадлежат полномочия собственника в отношении федеральных государственных унитарных предприятий. Если предприятие не планируется приватизировать или оно относится к объектам стратегического назначения, понятно – соответствующему федеральному органу исполнительной власти. С момента его включения в прогнозный план приватизации тоже понятно – Росимуществу. А если оно было включено в данный план, а затем по определенным причинам исключено из него? В результате двусмысленности этой ситуации на него претендуют и те,

и другие. Для директоров конкретных авиапредприятий (да и не только их) это оборачивается тем, что «паны дерутся, а у казаков чубы трещат».

**Заметьте, убирают опытных руководителей** – тех, кто делом доказал свою состоятельность, обладает организаторским талантом и является признанным авторитетом в авиационных кругах. Это ведь – те самые авиационные кадры, которые знают гражданскую авиацию не понаслышке, и пришли к руководству авиапредприятиями, пройдя достойно все ступеньки служебной лестницы, начиная с самых «низов». Многие из них отмечены правительственными наградами, почетными званиями, имеют ученые степени и звания, являются обладателями престижных общественных наград, лауреатами международных, общероссийских и отраслевых конкурсов. **Ярчайший тому пример – Б. Демченко**, руководитель ФГУАП «Пулково», настоящий государственный, Почетный гражданин Санкт-Петербурга, лауреат Премии «Икар». Как терпеливо, несколько лет тому назад, выжидала власть срока окончания его контракта и как поспешно убрала, не дав доработать пару месяцев до славного юбилея! И все для того, чтобы расчистить дорогу для других. Где сейчас большинство «ключевых игроков» из высокопрофессиональной команды Бориса Григорьевича? Как говорят, «линых уж нет, а те далече!»

**В этой связи не могу не привести интересную, на мой взгляд, статистику.** В нашей стране за последние полтора десятка лет появилось много общенациональных и профессиональных конкурсов. Не буду их все перечислять. В гражданской авиации это конкурсы «Лучший аэропорт года стран – участниц СНГ», «Крылья России», «Лучшее агентство года по продаже авиаперевозок» и другие. Они выявляют победителей среди авиапредприятий, то есть среди субъектов авиационного бизнеса. И **лишь один отраслевой конкурс определяет лидеров среди директорского корпуса ГА – Открытый национальный конкурс «Руководитель года гражданской авиации России» (Приз МАРАП)**, который проводится под девизом «Первый среди равных!». Причем лауреаты определяются не узким кругом людей (жюри), пусть и самых авторитетных и уважаемых, а самими руководителями авиапредприятий. С 2000 года проведено три конкурса. Так вот, **из 22 золотых лауреатов конкурса на сегодняшний день 6 уже не являются первыми лицами (Баранов В., Дмитриев Ю., Иванов В., Комаров И., Тасун В., Чернавин В.) и, насколько мне известно, один (Куликов А.) находится «в подвешенном состоянии».** Это третья часть победителей! Причем, для Чернавина Вячеслава Федоровича конфликт с властью закончился трагически: в июле 2005 года он скончался от инсульта на 52-м (!) году жизни. В отношении некоторых из лауреатов возбуждены уголовные дела. А ведь это – лучшие из лучших, по мнению нашего директорского корпуса.

История повторяется? Очень на то похоже. Причем не в виде фарса, как писал старательно забываемый теперь классик научного коммунизма, а вновь в виде трагедии. Снова рушатся карьеры и даже жизни, ломаются судьбы. Снова под прицелом оказывается настоящий профессионализм, предприимчивость и хозяйская «хватка»!

**Складывается впечатление, что отрасли не нужны самостоятельные руководители, болеющие за авиацию профессионалы. Ныне востребованы хорошо управляемые люди.** Им на откуп отдается отлаженно работающее предприятие, где можно удобно на какое-то время расположиться и повернуть свои делишки.

Сейчас, кроме всего прочего, руководство Росавиации намерено вовлечь имущество казны Российской Федерации и частные инвестиции в концессионное управление. Нелишне напомнить,





что зарубежная и отечественная история знает немало примеров того, как, используя механизмы концессии, заинтересованные группы не только получали полный контроль над имущественными комплексами (например, аэропортов) на неограниченное время, но и обеспечивали себе возможность получения сверхдоходов и передачи имущества государственной казны в субконцессию иным, своим доверенным лицам.

## ДИРЕКТОРА НЕ МОЛЧАТ

Руководители авиапредприятий неоднократно говорили о той нездоровой ситуации, которая складывается в ГА. Вот что, например, еще достаточно сдержанно сказал **президент МАРАП Ю. Дмитриев на Коллегии ФАВТ 6 марта 2006 года** о проблемах, которые мешают развитию гражданской авиации:

**«Сегодняшняя ситуация с управлением госсобственностью в гражданской авиации напоминает хождение по минному полю, точная карта которого, возможно, известна только Росимуществу, но держится в тайне от Минтранса, Росавиации, не говоря уже о нас – директорах.** Хотя шаги, которые делает на «поле» гражданской авиации Росимущество, скорей говорят о том, что либо у них, говоря авиационным языком, нет карты полетов, либо они не представляют, как ей пользоваться. Сегодня нет достаточной ясности с приватизацией госсобственности в ГА на обозримую перспективу. На каких условиях будет проводиться приватизация? Какую часть имущества государство намерено оставить в своих руках, какую – передать или продать другим собственникам и каким? Как приватизация отразится на работе хозяйствующего субъекта, с учетом интересов центра и субъектов федерации, а также возможностей межбюджетных отношений?»

Такая ситуация не позволяет Росавиации осуществлять необходимый контроль за использованием указанного имущества. Прогнозные планы приватизации федерального имущества, которые готовит Минэкономразвития России и Росимущество, как правило, разрабатываются без учета специфики ГА и позиции Росавиации.

Вызывает озабоченность ситуация с банкротством ФГУП ГА, включенных в планы приватизации. Основные полномочия собственника в отношении ФГУП, включенных в планы приватизации и находящихся в процедурах банкротства, закреплены за Росимуществом. Во многих случаях процедуры банкротства вводятся после факта включения авиапредприятия в план приватизации.

... Необходимо активизировать взаимные консультации ФАВТ и МАРАП по кадровым вопросам руководителей хозяйствующих субъектов различных форм собственности. Составить совместную программу ротации руководящих кадров авиапредприятий на обозримую перспективу с учетом планируемых изменений форм собственности».

Двумя годами раньше (**21 января 2004 года**) на **Коллегии Минтранса**, состоявшейся в канун административной реформы, **генеральный директор МАРАП Р. Сулейманов** зывал к штабу транспортной отрасли:

«Особый вопрос – подготовка руководителей высшего звена. Известно, что на подготовку и доведение до нормальной кондиции командира воздушного судна уходит 10-12 лет. Как показывает практика, этот срок справедлив и для руководителей авиационного бизнеса. Но у нас сегодня нет этого времени!!!

Очевидно, что наметившаяся тенденция роста объемов авиаперевозок связана не только с повышением платежеспособного спроса. В не меньшей мере – это следствие сохранения руководителями всех уровней производственного и кадрового потенциала отечественной гражданской авиации. Именно бла-

годаря этому, главным образом, удастся еще реализовывать основные функции гражданской авиации. На одной из площадей крупнейшего сибирского города, Новосибирска, долгое время висел плакат, на котором огромными буквами было написано: «Да здравствует то, благодаря чему, мы несмотря ни на что!». **Сегодня именно такая ситуация: руководители и персонал – «человеческий фактор» – обеспечивают нормальное функционирование гражданской авиации.** В связи с этим совершенно очевидно, что необходимо бережней относиться к директорскому генофонду ГА и не допускать неоправданной ротации руководящих кадров!».

## ИГРА БЕЗ ПРАВИЛ

Эти оценки, как говорят мастера стрельбы, – стопроцентное попадание «в яблочко». Точнее не скажешь, и меня, с одной стороны возмущает, а с другой, очень радует, что высказаны они не министерскими чиновниками, которым по долгу службы следовало бы кричать об этом во весь голос, а представителями директорского корпуса. Ведь это означает, что **наши директора**, во всяком случае, лучшая их часть, **давно уже научились думать и действовать по-государственному** и четко понимают, что во благо, а что во вред делу и государству. **Не в пример высоким государственным чиновникам из Росимущества и Росавиации**, которые, к слову сказать, до сих пор не могут поделить между собой госпредприятия ГА, на которые распространяется их юрисдикция и установить простые и всем понятные правила игры. Позабыли, видимо, о том, что знали в детстве: любая игра начинается с правил. **Когда нет четких правил, тогда и начинается хаос, произвол и «беспредел»**, свидетелями коего мы и являемся. Раньше в авиации говорили: «Ну какой же начальник без выговора?!». Думаю, эта горькая шутка уже устарела. **Сегодня в пору спросить: «Ну какой же директор без открыто, а потом закрытого уголовного дела?!»** И сразу возникает параллели с историей командира Братского ОАО, рассказанной на соседних страницах, с историями других известных директоров авиапредприятий, ставших заложниками этой системы.

Что бы там ни говорили, какие бы красочные альбомы и плакаты, посвященные пилотам и руководителям, ни выпускали, ясно одно – в гражданской авиации кризис. И прежде всего кадровый. Отношения между руководством Росавиации и предприятиями вместо конструктивной работы приобрели характер кадрового противостояния и конфронтации. В сфере экономики гражданской авиации преобладают не рыночные отношения, а конфликты интересов. И самое **главное, мы теряем подрост, теряем опытные кадры, которые решают все.**

## НЕ БЛАГОДАРЯ, А ВОПРЕКИ

Хочу быть понятым правильно. **Я далек от мысли, что у нас нет грамотных, эффективных руководителей нового поколения.** Они есть. Их имена хорошо известны авиационной общечественности: Абрамовичи Александр и Борис («КрасЭйр»); Каменщик Дмитрий («Ист Лайн»); Коротяев Владимир («Аэрофлот-Норд»), Крицкий Михаил («Аэрофлот-Дон»), Мартиросов Андрей («ЮТэйр»), Окулов Валерий («Аэрофлот»), Плешаковы Александр и Ольга («Трансаэро»), Рудаков Сергей («Домодедово»), Рой Геннадий и Елена («Завод № 411 ГА»), Филевы Владислав и Наталья («Сибирь»).... Да всех не перечислишь! Но парадокс заключается в том, что все они стали теми, кто **они есть в гражданской авиации, не благодаря, а вопреки системе.** И именно это обстоятельство не дает мне оснований для оптимизма. По существу, **дело движется к потере отечественной авиации.** И не только ее. Это недопустимо не только с точки зрения престижа страны, но в первую очередь, с точки зрения государственной безопасности, безопасности полетов и, в конечном итоге, безопасности человеческой жизни!