



### **Уважаемые коллеги!**

*Собираясь через всю страну за опытом якутских авиаторов, большинство из нас не представляло его реальной ценности. Нами, в основном, двигал профессиональный и человеческий интерес к новому в авиации и к самобытной культуре. Действительность превзошла ожидания большинства участников нашего клуба. Мы не переставали удивляться все дни пребывания на гостеприимной якутской земле. Вначале заседание в Правительственном дворце и участие президента Республики Саха (Якутия), оказывающего авиации реальную поддержку. Затем знакомство с впечатляющими темпами развития экономики республики и действительно уникальным опытом работы якутских авиаторов. Наконец, суровое величие и красота северной природы, удивительно самобытная культура и многогранные таланты народа саха.*

*Столь яркие впечатления об авиации северного края и ее замечательных людях явились неиссякаемым источником нашего вдохновения при работе над журналом. Предыдущий выпуск, посвященный 85-летию авиации Якутии, не смог вместить все мысли и эмоции. Этот выпуск журнала перекидывает воздушный мост – от славного прошлого к прекрасному настоящему и будущему якутской авиации.*

*Находясь под впечатлением замечательного опыта якутских авиаторов, мы не сразу сформулировали тему будущего заседания. Лишь впоследствии остановили свой выбор на самом актуальном – «Модернизация гражданской авиации: проблемы и решения».*

*«Модернизация» на слуху. Размышления на эту тему неизбежно упираются в технику и технологию. Отсутствие новых отечественных воздушных судов, реальных, а не «бумажных», устаревшие технологии управления воздушным движением и многие другие проблемы модернизации – список можно при желании продолжить. Реальная модернизация гражданской авиации зависит, в первую очередь, от модернизации сферы производства, а не сферы эксплуатации авиационной техники. Означает ли это, что рассмотрение темы не имеет практического смысла? Конечно, нет! В первую очередь, потому что руководителям авиапредприятий необходима достоверная информация, без которой трудно определить стратегию выживания и развития авиабизнеса. Понятно, что прохождение цепочки «наука – техника – производство» для новой авиатехники занимает десяток лет и зависит от приоритетов и размеров инвестиций государства. Конечно, в условиях постоянно меняющейся внешней среды эти перспективы весьма ориентировочны. Так, может быть, сегодня разумней сконцентрироваться на модернизации не технических, а управленческих составляющих системы гражданской авиации? И размер инвестиций несопоставим, и времени, при желании, стороны затратят меньше. Кроме того, зависимость от смежников минимальна, а расторопность власти при конструктивном взаимодействии с ней – величина переменная.*

*Будем откровенны – сегодня выживание авиапредприятий обеспечивается усилиями руководителей и коллективов не благодаря, а вопреки устаревшей нормативной базе и системе государственного регулирования. Очевидно, что модернизацию надо начинать с модернизации отношений между всеми элементами системы гражданской авиации. Устаревшая система создает проблемы для модернизации ГА в целом и не способствует принятию современных решений. В этих рассуждениях мы неизбежно подходим к осознанию того, что не только качество управления техникой, но и качество системы государственного регулирования определяется «человеческим фактором» ее разработчиков и исполнителей, от науки до бюрократии. Получается, что модернизация гражданской авиации – это не что иное, как «модернизация гражданских авиаторов» в буквальном смысле этого слова. Вот такая тема клуба получается, по сути... Иначе говоря, начнем с себя и определимся с проблемами и решениями по модернизации, зависящими от нас – авиаторов... Давайте модернизировать себя и влиять на государство в целях модернизации производства и экономики.*

**Главный редактор  
P.P. Сулейманов**