

Организованный хаос или 20 лет спустя

9 февраля 1923 года - официальная дата основания тогда еще советской гражданской авиации. Уже в 1928 году наши самолеты впервые приняли участие в международной выставке в Берлине, а к началу войны по объемам грузовых и пассажирских перевозок СССР значительно опережал западные страны.

После войны авиация продолжает развиваться: создаются высшие учебные заведения, готовящие как летный состав, так и инженерный; открываются предприятия, которые регулярно выпускают новые модели самолетов и вертолетов; советские самолеты успешно участвуют в международных выставках. В конечном итоге к началу Перестройки в СССР имелся один из лучших в мире комплексов гражданской авиации, а также система, позволяющая не только управлять авиацией, но и развивать саму эту систему.

Прошло более двадцати лет...

Многие предприятия закрылись. Самолетный парк толком не обновлялся уже лет ...двадцать. Наши новые самолеты - это старые "Боинги" и другие, закупленные за границей по дешевке. Многие специалисты, работавшие в различных областях авиации, сменили профессию. Те же, кто еще работает, состарились. Опыт передавать практически некому, потому что студентов-практикантов не так много, а то поколение, которое могло бы за прошедшие годы накопить опыт и сейчас передавать его студентам, было просто сметено бурной волной "перестроек" и "демократизаций" в 90-е. Да и не факт, что студенты, обучающиеся сейчас в авиационных ВУЗах, пойдут работать по специальности.

То, что в авиационной отрасли царит хаос, ясно даже постороннему наблюдателю. И правит этим хаосом кучка господ, возглавляющих различные ведомства, каждое из которых пытается откусить кусок от того, что еще работает. На отрасль, так или иначе, влияют Министерство транспорта, Росавиация, Ространснадзор, Росаэронавигация, Международный авиационный комитет... И ни одно из них не несет ответственности за безопасность полетов. Плюс халатное отношение к подготовке пилотов - и мы имеем авиакатастрофы, которые все расследуют - каждый со своей позиции - и никто ни за что не отвечает. По словам Олега Смирнова, заслуженного пилота СССР и бывшего замминистра гражданской авиации СССР: "...ни у одного из этих органов не записано в положении, что хоть кто-то из них отвечает за безопасность полетов. Задумайтесь, ни у одного! Нет полномочного органа! Когда в Россию приезжают представители ИКАО, они хватаются за голову: к кому обращаться? Кто главный?" (<http://www.kp.kg/daily/23874/64919/>). Короче говоря, каждое из ведомств мутит воду, и в этой мути легко скрыть как власть имущих виновников происшествий, так и концы, ведущие к ним.

Тем временем усугубляются и другие проблемы, связанные с перелетами. И если воздушное сообщение между странами и крупными городами осуществляется, пусть далеко и не всегда гладко, то, например, региональная авиация медленно, но верно загибается под гнетом проблем: самолетный парк не обновляется, денег на реконструкцию комплекса нет и т.д. (<http://www.contrtv.ru/common/2748/>).

Вспоминая, как оптимистичен был министр транспорта на выставке в Сочи-2008, декларируя необходимость и возможности развития региональных перевозок, как бодро вторил ему глава тогда еще функционировавшей "Красэйр" Борис Абрамович (до краха авиакомпания оставалась пара месяцев), так и хочется спросить: они это все серьезно говорили? Если говорили серьезно, то для кого: для президента, для себя, для жителей Магадана? И если были они в этот момент искренни, то, учитывая последующие события, их компетентность и профессионализм очень сомнительны. Если же откровенно морочили голову президенту и народу, сомнительно вообще присутствие г.Левитина на посту главы Минтранса.

Необходимость развития региональных перевозок на сегодняшний день по-прежнему недостижимая мечта, снижение стоимости авиабилетов для жителей отдаленных районов - как и раньше, иллюзия. Постепенно уменьшается и число авиакомпаний на рынке авиаперевозок. Этому очень поспособствовали правительство и вовремя подоспевший кризис. У правительства и кризиса вообще замечательный тандем, особенно когда действуют они в одном разрушительном направлении - а это происходит часто. Это и неудивительно, если учесть, что в авиации "рулит" железнодорожник, плохо знающий, что делать с самолетами и авиакомпаниями,

но зато очень хорошо понимающий, как извлекать прибыль из порученной ему отрасли. А в качестве имитации кипучей деятельности можно, например, летать из Москвы в Магадан и Южно-Сахалинск и везде обещать деньги и светлое завтра, или проводить рокировки в советах директоров аэропортов и авиакомпаний: и нескучно, и с пользой для себя, родимого: ведь скинув, например, Ген. директора "Аэрофлота", без всяких помех можно создать единую структуру гигантского авиаперевозчика со своим аэропортом, авиакомпанией и гарантированной государственной поддержкой... Да, хорошо уметь сидеть на трех стульях сразу - возглавлять одновременно и Министерство транспорта, и советы директоров в ОАО "Международный аэропорт Шереметьево", и в ОАО "Аэрофлот".

Видимо, в некоторой, не столь отдаленной, перспективе так и планировалось: создать дуополию в виде "Аэрофлота" и "Росавиа". Но не получилось. Не полетела пока что "Росавиа", несмотря на мощную финансовую поддержку и наличие парка самолетов. Но, несмотря на юный возраст, уже успела родить "дочку" и "поселить" ее в Хабаровске. Сейчас оформляют на нее документы. Словом, создают видимость деятельности.

В общем, хотите развалить авиацию - поручите дело железнодорожнику. Хотя и профессионалы своим бездействием тоже многое могут "не сделать". Вот, например, господин Нерадько, закончивший МИИГА (ныне МГТУ ГА), всю жизнь проработавший по специальности и занимавший отнюдь не последние посты в различных ведомствах (вплоть до замминистра транспорта) - что сделал он для развития отрасли, для повышения безопасности полетов? На сегодняшний день результат деятельности: повышение ставки сбора за аэронавигационное обслуживание для авиакомпаний, осуществляющих международные рейсы. На внутренние рейсы обещали не повышать. Пока что...

Недавно появилась замечательная идея: изобрести колесо. В смысле, до кого-то дошло, что авиаструктуры должны возглавлять профессионалы. В связи с этим, опять-таки в недалеком будущем, планируется не просто перераспределить функции между Росавиацией, Ространснадзором и Росаэронавигацией. Эти структуры хотят объединить в одну большую, вспомнив, очевидно, что были в прошлом веке такие организации как Министерство авиационной промышленности и Министерство Гражданской авиации, под эгидой которых находились и развитие, и функционирование отрасли. Самолеты разрабатывались, испытывались и серийно выпускались, аэропорты строились, цена авиабилета была доступной. Может, дело в том, что возглавлялись отраслевые министерства профессионалами, а не удачливыми в бизнесе топ менеджерами? Сейчас на должность главы объединенного ведомства планируется Александр Нерадько. Без комментариев...

А если вспомнить, сколько различных ведомств было создано для управления российской авиационной отраслью за пару последних десятилетий; сколько людей некомпетентных и нечистоплотных издавало приказы, разрешало и запрещало, кормилось и богатело, появлялось из ниоткуда и скрывалось в никуда, становится несомненным, что российская авиация, действительно, была сильнейшей в мире - ведь она до сих жива?!

Автор: Инна Стрельцова © Babr24.com ЭКОНОМИКА, РОССИЯ 👁 3295 11.03.2009, 17:22 👍 358
URL: <https://babr24.com/?ADE=51509> Bytes: 7365 / 7311 Версия для печати Скачать PDF

 [Порекомендовать текст](#)

Поделиться в соцсетях:

Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:

- [Телеграм](#)
- [ВКонтакте](#)

Связаться с редакцией Бабра:
newsbabr@gmail.com

НАПИСАТЬ ГЛАВРЕДУ:

Телеграм: @babr24_link_bot
Эл.почта: newsbabr@gmail.com

ЗАКАЗАТЬ РАССЛЕДОВАНИЕ:

эл.почта: bratska.net.net@gmail.com

КОНТАКТЫ

Бурятия и Монголия: Станислав Цырь

Телеграм: @bur24_link_bot

эл.почта: bur.babr@gmail.com

Иркутск: Анастасия Суворова

Телеграм: @irk24_link_bot

эл.почта: irkbabr24@gmail.com

Красноярск: Ирина Манская

Телеграм: @kras24_link_bot

эл.почта: krasyar.babr@gmail.com

Новосибирск: Алина Обская

Телеграм: @nsk24_link_bot

эл.почта: nsk.babr@gmail.com

Томск: Николай Ушайкин

Телеграм: @tomsk24_link_bot

эл.почта: tomsk.babr@gmail.com

[Прислать свою новость](#)

ЗАКАЗАТЬ РАЗМЕЩЕНИЕ:

Рекламная группа "Экватор"

Телеграм: @babrobot_bot

эл.почта: eqquatoria@gmail.com

СТРАТЕГИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО:

эл.почта: babrmarket@gmail.com

[Подробнее о размещении](#)

[Отказ от ответственности](#)

[Правила перепечаток](#)

[Соглашение о франчайзинге](#)

[Что такое Бабр24](#)

[Вакансии](#)

[Статистика сайта](#)

[Архив](#)

[Календарь](#)

[Зеркала сайта](#)