

АЛЕКСАНДР СМОЛКО, ОЛЕГ СМИРНОВ

СТРАНА АЭРОФЛОТ

К столетию российской гражданской авиации

Настоящая статья не совсем об истории гражданской авиации России, что было бы уместно накануне её 100-летнего юбилея. Это, скажем так, размышления ветеранов, для которых Аэрофлот и гражданская авиация стали немалой частью жизни. Но истории мы тоже касаемся, куда же без неё! Тем более что история страны, гражданской авиации и Аэрофлота как её части тесно связаны. Было время, когда авиалинии Аэрофлота скрепляли огромную страну под названием СССР в единое целое. По странному, а может быть и не странному совпадению, за развалом Аэрофлота последовал и развал страны.

Договор об образовании СССР, как известно, был утверждён 30 декабря 1922 года первым Всесоюзным съездом Советов. Через месяц с небольшим, 9 февраля 1923 года Советом труда и обороны СССР было принято постановление “О возложении технического надзора за воздушными линиями на Главное управление воздушного флота и об организации Совета по гражданской авиации”. Именно эта дата официально считается днём рождения советской, а с 1991 года российской гражданской авиации. За электрификацией всей страны последовала её аэрофикация: самолётам Аэрофлота стали доступны самые дальние точки нашей необъятной страны.

Решение высшего органа государственной власти, председателем которого был В. И. Ленин, о создании гражданской авиации свидетельствует о том, что правительство СССР уже тогда хорошо понимало её роль в развитии страны. Название “Аэрофлот” было принято в 1932 году и тогда же появилось на бортах самолётов советской гражданской авиации. С этого момента в СССР слова “гражданская авиация” и “Аэрофлот” становятся синонимами.

С полным основанием можно считать, что СССР и Аэрофлот – близнецы-братья. Они росли и развивались вместе, поддерживая и помогая друг другу. Меньше чем за 70 лет СССР стал супердержавой, а Аэрофлот стал самой крупной в мире авиакомпанией. В лучшие годы Аэрофлот ежегодно перевозил около 140 миллионов пассажиров в 3 600 больших и малых населённых пунктов нашей страны, 146 городов в 105 странах, на 5 континентах принимали самолёты Аэрофлота, более 14 000 воздушных судов различного типа отечественного производства насчитывал его парк.

Не будет преувеличением сказать, что Аэрофлот определял жизненный уклад всех без исключения граждан нашей огромной страны. Даже сельские бабушки летали тогда в гости в соседние деревни легендарными самолётами АН-2. Лётчики санитарной авиации помогали медикам спасти жизни наших граждан там, куда “только самолётом можно долететь”. Самолёты сельхозавиации ежегодно обрабатывали около 100 млн гектаров угодий. Без пилотов,

самолётов и вертолётов Аэрофлота было бы невозможно открыть и освоить месторождения нефти и газа — в наше время основных источников наполнения российского бюджета и карманов российских олигархов.

Спустя 100 лет нам остаётся только удивляться прозорливости правительства, которое в нищей аграрной стране, пережившей две революции, мировую и гражданскую войны, считало создание в стране гражданской авиации приоритетной задачей. В те годы в мире гражданская авиация как вид транспорта только начинала развиваться, и то, что советское правительство поставило перед страной такую далеко не простую задачу, достойно и уважения, и удивления. Имя одного кремлёвского мечтателя нам известно, но, похоже, он в том правительстве был не единственным. Отдадим им должное: это они заложили фундамент, на котором был построен Аэрофлот.

Позднее в СССР появилось другое, рабоче-крестьянское правительство. Члены этого правительства не мечтали, они делали. Выходцы из народа, ставшие наркомками, руководителями предприятий и конструкторских бюро, учёными и инженерами, провели в стране индустриализацию, создали промышленность, которая помогла выиграть мировую войну, освоили производство ядерного оружия, вывели в космос ракету с человеком на борту. Страна многим обязана тому правительству, в том числе и тем, что созданная практически на пустом месте авиакомпания Аэрофлот стала крупнейшей в мире.

Члены того правительства хорошо понимали значение гражданской авиации для жизни страны и её граждан и делали всё для её развития. Почему этого не делает правительство современной России — это вопрос, ответ на который во многом определит будущее России. Может быть, потому, что для этого правительства гражданская авиация является не более чем воздушным извозчиком, в то время как советский Аэрофлот был системообразующей отраслью экономики.

Покажем это на примере той части авиационной промышленности, которая производила самолёты и вертолёты для гражданской авиации. Аэрофлот определял тогда, сколько и каких самолётов и вертолётов необходимо народному хозяйству страны, давал заказ промышленности на их производство, занимался их эксплуатацией. Аэрофлот определял характеристики этих самолётов и требовал от промышленности их выполнения.

Уровень этих требований заставлял промышленность работать с напряжением и производить технику мирового уровня. Конфликт на почве разногласий в части требований к авиационной технике между МГА (Министерство гражданской авиации) и МАП (Министерство авиационной промышленности) иногда приводил к тому, что министры Б. П. Бугаев и П. В. Дементьев месяцами не здоровались друг с другом.

Государственный подход министра гражданской авиации Б. П. Бугаева хорошо демонстрирует следующий пример. В связи с ростом пассажиропотока на авиалиниях большой протяжённости у Аэрофлота в начале 70-х годов появилась потребность в широкофюзеляжном дальнемагистральном самолёте типа Боинг-747. Наша авиационная промышленность самолёт такого класса тогда не производила.

По инициативе МГА правительство СССР начало переговоры с правительством США и компанией “Боинг” о лизинге 10 самолётов Боинг-747 и покупке необходимых нашей авиационной промышленности технологических линий по производству этого самолёта, что позволило бы ей выйти на новый уровень. Б. П. Бугаев лично участвовал в переговорах с “Боингом” по этому проекту. По причине отставки президента Никсона в 1974 году, который поддерживал этот проект, успеха он не имел. Но постановка вопроса заслуживает внимания. Сейчас в российских авиакомпаниях летают сотни самолётов иностранного производства, но нашу авиационную промышленность это не развивает, а убивает.

Но мало сделать самолёт и “научить” его летать — его нужно ввести в строй. Аэрофлот делал это совместно с промышленностью, проводил опытную эксплуатацию новых типов самолётов, доводил их до серийного производства. Подтверждением тому, что без Аэрофлота появление в СССР гражданской авиационной промышленности было бы невозможно, является тот факт, что после исчезновения советского Аэрофлота за 30 лет авиационная промышленность России так и не смогла освоить массовое производство современных самолётов для гражданской авиации.

В 100-летней истории нашей гражданской авиации выделим 3 периода. Это почти 70 лет советской и 30 лет постсоветской гражданской авиации, и короткий по времени, но важный по содержанию период перехода из первого состояния во второе. В советский период гражданская авиация была представлена одной авиакомпанией под названием “Аэрофлот”, в постсоветский период появилось множество новых авиакомпаний, и Аэрофлот был одной из них.

В начале 90-х годов победители в “холодной войне” праздновали победу и по праву победителя уничтожали богатства побеждённого государства под названием “СССР”. Сейчас с дистанции в 30 лет это видно особенно отчётливо. Сотрудники мозговых центров США и Западной Европы – реальные авторы сценария развала экономики СССР – действовали очень грамотно. Сейчас, спустя 30 лет наличие такого сценария сомнения не вызывает. Сырьевые отрасли, в создание которых СССР вложил колоссальные средства, они сохраняли, не без оснований полагая, что в обозримом будущем станут их собственниками. Как версию, не лишённую, по нашему мнению, логики, приведём следующий пример.

Считается, что заслуга сохранения Газпрома как единой компании принадлежит В. С. Черномырдину, на тот момент второму человеку в государстве. Думается, что это не совсем так. Если его заслуга в этом и есть, то она не прямая, а косвенная. Понятно, что иностранные консультанты ГКИ действовали в интересах транснациональных компаний. Было бы странно, если бы они действовали в интересах России. Им было хорошо известно, какую ценность представляет собой Газпром, сколько средств было вложено в его создание. Они понимали, что разделить Газпром на отдельные самостоятельные компании означает разорвать производственно-технологические связи и потерять его навсегда.

Иностранные консультанты, а по сути, агенты иностранного капитала в интересах крупных международных компаний этот актив сохраняли, не без основания полагая, что его владельцами очень скоро станут совершенно другие люди. На тот момент интересы сторон совпадали, и Газпром был сохранён как единая компания. В те непростые годы председатель правительства В. С. Черномырдин в проблемы приватизации предпочёл не вмешиваться. Опытный бюрократ знал, чем это может для него закончиться. Пример В. П. Поливанова говорил о многом.

Вице-премьер В. П. Поливанов, который сменил А. Б. Чубайса на посту руководителя ГКИ, попытался проводить самостоятельную политику приватизации, отличную от политики своего предшественника, но продержался на этом посту 70 дней и по требованию Международного валютного фонда (МВФ) указом президента Ельцина был уволен. МВФ поставил условие – или транш 6 млрд долларов, или Поливанов. Выбор Ельцина известен. Ставить условия президенту Путину МВФ не рискнул.

В результате Газпром – эту курицу, которая несёт золотые яйца, – для России удалось сохранить. Заметим, что сейчас России принадлежит чуть больше половины Газпрома, кому принадлежит вторая половина – тайна сия велика есть. Аэрофлоту, как и многим другим имеющим стратегическое значение отраслям советской экономики, в отличие от Газпрома, повезло меньше. Им предназначалась другая судьба – их надо было разрушить.

Советские высокотехнологичные отрасли мирового уровня были, в основном, уничтожены. То, что так действовали иностранные агенты, удивления не вызывает, они и не могли действовать по-другому. Удивляться надо тому, что делалось это руками представителей новой российской власти. Что это было, преступление или ошибка, которая хуже преступления?

Что касается Аэрофлота, иностранные агенты хорошо понимали его значение в общественно-политической и экономической жизни государства, и сохранять его в их планы не входило. Согласно этим планам советский Аэрофлот был обречён. О том, как это делалось, речь впереди. Но в реальной жизни не всегда всё идёт так, как задумано. Вопреки планам наших врагов, а это реально были враги, Аэрофлот сохранился. Правда, сейчас это не та единая, на тот момент самая крупная в мире авиакомпания, самолёты которой летали в самые дальние уголки огромной страны и мира.

История советского Аэрофлота хорошо известна, множество легендарных исторических событий и легендарных людей делали эту историю. Множество

талантливых людей писало эту историю для современников и будущих поколений. Но история Аэрофлота — это не только самолёты и лётчики, которые на них летали, не только лётные происшествия и катастрофы, которые иногда случались. В истории Аэрофлота были события, известные достаточно узкому кругу лиц, и вспомнить о них в год 100-летия Аэрофлота было бы не лишним.

Интересно, например, то, что имя человека, придумавшего название “Аэрофлот”, ставшее всемирно известным брендом стоимостью порядка миллиарда долларов, для истории осталось не известным. Интересно и то, что советский Аэрофлот формально никогда не был авиакомпанией. У него не было государственной регистрации, юридического адреса, счёта в банке, генерального директора. Государственное предприятие, содержащее в своём названии слово “Аэрофлот”, появилось только в 1991 году.

К этому времени Аэрофлот как авиакомпания уже много лет был известен всему миру. И здесь уместно вспомнить слова отца китайских реформ: “Не важно, какого цвета кошка, важно, чтобы она ловила мышей”. А по этой части авиакомпаний, равных Аэрофлоту, в мире тогда не было. Подтверждением тому являются его рекорды, занесённые в книгу рекордов Гиннеса.

Если использовать современную терминологию, то советский Аэрофлот можно представить как крупную государственную корпорацию, в состав которой входили сотни различных предприятий и организаций. Объединяло их то, что все они решали одну задачу — удовлетворение потребностей огромной страны в услугах гражданской авиации. Управляло этой корпорацией МГА. Его можно назвать правлением корпорации. Если использовать военную терминологию, а участие и заслуги Аэрофлота в Великой Отечественной войне сделать это позволяют, МГА можно назвать генеральным штабом отрасли. Военные называют генеральный штаб мозгом армии. Для Аэрофлота таким мозгом было МГА.

На уровне союзных республик и регионов Аэрофлотом управляли республиканские и территориальные управления гражданской авиации. В РСФСР территориальные управления были образованы по географическому признаку, в 1991 году таких управлений было 15. В союзных республиках были республиканские управления гражданской авиации, всего их было 15 — по числу республик. На базе республиканских управлений после ликвидации СССР и создавались национальные авиакомпании новых независимых государств.

Производственно-хозяйственную деятельность осуществляли государственные эксплуатационные авиапредприятия Аэрофлота (производственные объединения, объединённые авиаотряды, объединённые авиаэскадрильи, авиационные звенья), на балансе которых были самолёты, вертолёты, другая авиационная техника, здания и сооружения, необходимые для осуществления производственной деятельности, в том числе аэропорты и взлётно-посадочные полосы. В РСФСР было 148 таких авиапредприятий, во всех союзных республиках их было 93.

В состав Аэрофлота входили также службы управления воздушным движением, учебные заведения по подготовке лётчиков и инженерно-технического персонала, научно-исследовательские институты, авиаремонтные заводы. По причине секретности точная численность работников союзного Аэрофлота неизвестна. По данным открытой печати, она в советское время доходила до 600 тысяч.

Исторические аналогии в судьбе СССР и Аэрофлота не могут не поражать. Как ранее отмечалось, СССР и Аэрофлот — тогда, правда, он назывался по-другому — появились практически в одно время, и без малого через 70 лет они прекратили своё существование. Можно полагать, что это совпадение не случайное. Развал СССР темой настоящей статьи не является, а вот о развале Аэрофлота поговорим подробнее, тем более что причины развала и СССР, и Аэрофлота во многом совпадают.

Старт началу процесса развала дал, как это ни покажется странным, Закон о государственном предприятии, принятый в 1987 году. Новое положение об отраслевом министерстве, принятое в 1990 году, этот процесс ускорило. Закон давал предприятиям право выбора директора и существенным образом увеличивал их самостоятельность в части хозяйственной деятельности. Выбор директоров привёл к тому, что в директорские кресла вместо грамотных и требовательных специалистов сели популисты, которые умели обещать, но не умели эти обещания выполнять.

Новым постановлением контрольные функции государства в лице отраслевых министерств сокращались. В этих условиях у руководителей предприятий появилась возможность поработать на себя, а не на государство. Знакомая картина, не правда ли? Как оказалось, это было ошибкой, последствием которой была потеря управляемости и развал плановой экономики, а затем и страны. Но тогда, во времена перестройки, не к ночи будь помянутой, появление либеральных законов считалось благом. Куда ведут благие намерения, известно.

Продолжая тему исторических аналогий, отметим, что похожие деструктивные процессы происходили в России и в 1917 году. Цитирую А. И. Деникина: “Когда повторяют на каждом шагу, что причиной развала армии послужили большевики, я протестую. Это неверно. Армию развалили другие. Развалило армию военное законодательство последних месяцев”. Речь идёт о приказе № 1 об отмене единоначалия в российской армии. За развалом армии, как известно, последовал развал Российской империи. За развалом Аэрофлота последовал распад СССР. Ставшие крылатыми слова “хотели, как лучше, а получилось, как всегда” имеют у нас давнюю историю.

Но вернёмся к теме Аэрофлота. Получив самостоятельность, хозяйствующие субъекты пустились, как говорится, во все тяжкие. На базе предприятий Аэрофлота стали создаваться различные объединения, ассоциации, авиакомпании. Распад СССР в 1991 году и ликвидация МГА в 1992-м процесс распада Аэрофлота ускорили.

За сохранение пусть трансформированного, но единого Аэрофлота тогда вполне можно было побороться. Дело в том, что уже в 90-е годы в мире стали создаваться глобальные международные альянсы национальных авиакомпаний. Теоретически таким альянсом, объединяющим авиакомпании бывших союзных республик, ставших независимыми государствами, мог бы стать и Аэрофлот, и его разрушение было не самым правильным решением правительств новых государств.

Но к власти в этих новых государствах (Россия не исключение) пришли тогда не самые дальновидные и компетентные люди. Они были далеки от понимания места, которое занимает гражданская авиация в жизни любой страны. Примем это как факт, подчеркнув ещё раз, что все ведущие авиакомпании России вышли из Аэрофлота, равно как и национальные авиакомпании новых независимых государств. А созданная в бывших союзных республиках во времена советского Аэрофлота инфраструктура (аэропорты, взлётно-посадочные полосы, различные здания и сооружения) и в наше время служит новым независимым государствам.

И если выход из Аэрофлота авиапредприятий, расположенных в бывших союзных республиках, был тогда предопределён, то развал российской части Аэрофлота, а это 148 авиапредприятий, был ошибкой уже российской власти. Госкомимущество (ГКИ) в то время было хозяином и распорядителем практически всех богатств, созданных второй экономикой мира, и сотрудники ГКИ под контролем иностранных консультантов решали судьбу этих богатств.

С точки зрения государственных интересов российскую часть Аэрофлота, учитывая мобилизационное значение последнего (не случайно главами Аэрофлота в разное время были один маршал и два главных маршала авиации), а также значение Аэрофлота в общественно-политической и экономической жизни страны, его следовало бы сохранить как единую компанию и преобразовать в государственную корпорацию. Таким прецедентом было создание на базе Министерства путей сообщения СССР “ОАО РЖД”, что позволило сохранить в России единую систему железных дорог.

Многие союзные отраслевые министерства МАП (авиационная промышленность), МОМ (космос) и другие с входящими в их состав научно-производственными объединениями по существу представляли собой государственные корпорации. Их можно было модернизировать, но не разрушать. Под лозунгом борьбы с монополизмом разрушили всё. Победили тогда МВФ и Всемирный банк, а не государственный интерес. Спohватившись, правительство из этих осколков начало потом создавать то, что сейчас называется государственными корпорациями. Результаты работы этих корпораций известны мало, зато широко известны миллионные зарплаты их топ-менеджеров.

Идея сохранения единого Аэрофлота обсуждалась тогда в авиационном сообществе, но скорее теоретически, чем практически. В России не нашлось тогда человека с достаточным политическим весом, который мог бы противостоять разрушительной политике чиновников из ГКИ и стоящих за ними иностранных консультантов и убедить президента России в необходимости сохранить российский Аэрофлот как единую компанию.

В результате самая большая на тот момент в мире компания “Аэрофлот” распалась на множество отдельных самостоятельных авиакомпаний. Только в России насчитывалось тогда около 400 авиакомпаний. Самой крупной из них стала авиакомпания “Аэрофлот – Российские международные авиалинии”. Известное всему миру имя авиакомпания сохранила. О том, какой ценой, речь впереди. Станет ли эта авиакомпания достойной этого славного имени, сможет ли она своими авиалиниями соединить огромную страну? От ответа на этот вопрос во многом зависит, останется Россия единым государством или превратится в отдельные территории.

Но если сохранить российскую часть Аэрофлота в виде единой компании не удалось, – сотрудники ГКИ и их иностранные консультанты развалили её без особых проблем, – то за сохранение международного Аэрофлота развернулась настоящая война, которая продолжалась более 4 лет. Противниками в этой войне были, с одной стороны, трудовые коллективы ЦУМВС (Центрального управления международных воздушных сообщений) и МКУ (Международного коммерческого управления) гражданской авиации. С другой стороны, главными и наиболее активными, но не единственными противниками были чиновники ГКИ во главе с П. П. Мостовым, первым заместителем А. Б. Чубайса. Они в авиации не понимали ничего, но их иностранные консультанты, в отличие от чиновников, знали, в какие точки надо наносить удары. Надо было компанию раздробить на малые части и ликвидировать Аэрофлот как субъект международного права. Силы сторон были не равны, но на войне, как на войне: побеждает не сильный, а умелый.

Созданное в 1971 году на базе ТУ МВЛ (Транспортное управление международных воздушных линий) ЦУМВС многие годы было единственным авиапредприятием, выполняющим международные полёты как авиакомпания “Аэрофлот – Советские авиалинии”. ЦУМВС было витриной советского Аэрофлота. В ЦУМВС были самые лучшие самолёты, самые подготовленные пилоты и инженерно-технический состав, самые красивые стюардессы. Только в коммерческой службе ЦУМВС были специалисты в области международных авиаперевозок.

МКУ ГА было создано в 1988 году решением правительства СССР на базе коммерческой службы ЦУМВС. Начавшаяся в СССР в конце 90-х годов либерализация внешнеэкономической деятельности позволила начать международные полёты новым российским авиакомпаниям, возникшим на базе авиапредприятий Аэрофлота. Специалистов-международников в этих компаниях на тот момент не было, и специалисты МКУ должны были оказывать им помощь в освоении внешних рынков. Решением правительства МКУ ГА было дано право под торговой маркой “Аэрофлот – советские авиалинии” представлять за рубежом все авиакомпании СССР, выполняющие международные полёты, координировать их деятельность на международном рынке авиаперевозок.

Сотрудники МКУ поставленные задачи решали достаточно успешно. В 1991 году более 50 новых авиакомпаний имели договорные отношения с МКУ ГА. На их долю приходилось уже 28% международных пассажирских перевозок. Для обучения специалистов-международников МКУ совместно с Московским институтом инженеров гражданской авиации создали Высшую школу авиабизнеса, где сотрудники новых авиакомпаний изучали коммерческие вопросы организации международных полётов. Эти авиакомпании начинали выполнять международные полёты сначала под флагом Аэрофлота, но по мере накопления опыта стали отказываться от услуг МКУ и летать под собственным именем.

Аэрофлот в лице ЦУМВС монопольно представлял СССР на мировом рынке авиаперевозок. Новые авиакомпании, возникшие в СССР в начале 90-х годов, не без оснований обвинили Аэрофлот в монополизме и потребовали свою долю на международном рынке. Они не понимали одного: долю на рынке не дают, её берут. А вот как её взять, на тот момент они представляли слабо. Тема борьбы с монополизмом Аэрофлота тогда активно обсуждалась

в разных кругах. Она не связана напрямую с историей Аэрофлота, но понимание её позволит лучше понять процессы, которые происходили тогда в гражданской авиации России.

Противники сохранения международного Аэрофлота по причине его монопольного положения на рынке авиаперевозок были не только в ГКИ, но и в отрасли, в том числе в МГА, в авиапредприятиях, в правительстве, в Верховном Совете РСФСР. Не зная специфики авиационного бизнеса, противники Аэрофлота полагали, что вместо Аэрофлота появится множество авиакомпаний, которые будут конкурировать между собой, снижать цены за билеты и улучшать сервис. Но это теоретически. Чем руководствовались те, кто проблему понимал практически, оставим на их совести.

Кстати, о конкуренции и ценах на авиабилеты. В советское время на студенческую стипендию можно было купить 4 авиабилета из Ленинграда в Москву, а сейчас – только 1, и то, если повезёт. Человек, работающий на Курилах, за месячную зарплату мог тогда купить 4 авиабилета в любую точку Советского Союза. Сейчас для этого он должен работать 6 месяцев. “Хотели, как лучше...”

Не является секретом то, что авиационный бизнес низкорентабельный. Имена олигархов в гражданской авиации нам не известны. Зато известно выражение “хочешь потерять деньги, купи авиакомпанию”. Примеров тому множество. В цену авиабилета, помимо прочих, заложены расходы, которые, как минимум, должны покрывать затраты на обеспечение безопасности полётов. Эти затраты нельзя сократить, что существенным образом ограничивает возможности авиакомпании снижать цены на авиабилеты.

Отсюда следует, что появление избыточного количества авиакомпаний приводит не к снижению цен на авиабилеты, а к их банкротству. К тому же заведомо убыточные рейсы, а местные воздушные линии, например, во всём мире являются убыточными и дотируются из бюджета... В этом случае никакой конкуренции не может быть в принципе, поскольку перевозчика определяет организация, выделяющая деньги, и критерии выбора в этом случае могут быть самые разные.

Крупная авиакомпания, каким был, например, союзный Аэрофлот, имеющая большой парк самолётов и обширную географию полётов, может за счёт высокодоходных рейсов дотировать рейсы убыточные, но малые авиакомпании этого сделать не могут в принципе. Поэтому задачей правительства является создание больших и эффективных национальных авиакомпаний, что не исключает наличие местных авиакомпаний.

Но именно крупные авиакомпании определяют авиационное лицо государства. В своё время Правительство России не стало помогать первой российской частной авиакомпании “Трансаэро”, в то время второй в России по пассажиропотоку. Попав в тяжёлое финансовое положение и не получив помощи от государства, она прекратила существование, что, безусловно, является ошибкой, к сожалению, непоправимой. Авиакомпания-лоукостеры, которые летают по низким тарифам, используют особую модель, которую мы в этой статье обсуждать не будем. Но надо понимать главное: все авиакомпании использовать эту модель не могут.

Во всех странах, и СССР не был исключением, гражданская авиация считается отраслью стратегической. Не секрет, что глав государств и руководителей крупнейших национальных авиакомпаний связывают хорошие личные отношения, что свидетельствует о понимании национальными лидерами значения гражданской авиации для страны и даёт возможность этим руководителям решать проблемы своих авиакомпаний в приоритетном порядке, а главам государств быть в курсе проблем гражданской авиации своей страны.

Президент “Бритиш эрвэйз” лорд Кинг, например, который спас в своё время от банкротства эту одну из крупнейших в мире авиакомпанию, был личным другом Маргарет Тэтчер. Президент “Эр Франс” Бернард Аттали имел дружеские отношения с президентом Миттераном. Именно тогда правительство Франции приняло решение купить успешную французскую авиакомпанию “Эр Интер” и присоединить её к “Эр Франс”, в тот момент убыточной. До того как стать Президентом США, Джим Картер был губернатором штата Джорджия. И не без помощи Картера авиакомпания “Дельта”, штаб-квартира которой находится в столице этого штата Атланте, стала крупнейшей в мире, тогда как символ США – авиакомпания “Пан Америкен” – обанкротилась.

СССР не был исключением. Сказать, что глава Советского государства И. В. Сталин лично занимался авиацией, значит, ничего не сказать. Авиация была его слабым местом. Он лично знал главных конструкторов, директоров крупных заводов, известных лётчиков. Популярность последних была тогда сродни популярности кинозвёзд. Такое внимание главы государства к проблемам авиации не было чудачеством. И. В. Сталин хорошо понимал её значение для страны и для её развития делал всё, что мог.

Период активного развития Аэрофлота начался в 1959 году с приходом Е. Ф. Логинова. При нём Главное управление гражданского воздушного флота было преобразовано в Министерство гражданской авиации, и он стал первым министром гражданской авиации. Е. Ф. Логинов был маршалом авиации, членом ЦК КПСС и депутатом Верховного Совета СССР, что позволяло ему в приоритетном порядке решать проблемы гражданской авиации.

Особое место в истории Аэрофлота занимает период, когда министром гражданской авиации стал Б. П. Бугаев, в прошлом личный пилот Л. И. Брежнев. Имея поддержку главы государства, Б. П. Бугаев этот шанс не упустил и создал самую крупную в мире авиакомпанию. Его заслуга в этом неоспорима. Не будет большой ошибкой предположить, что и в наше время успехи Аэрофлота связаны с личностью его руководителя В. Г. Савельева, представителя питерского клана.

Резюмируя этот небольшой экскурс, отметим, что авиационный рынок перевозок регулировался и будет регулироваться всегда. Каким образом, в какой мере и с каким результатом это регулирование проводится, зависит от компетентности авиационной администрации – регулятора рынка. Монополия на авиационном рынке, мягко скажем, несколько отличается от монополии на рынке продуктовом. Хотя и продуктовый рынок тоже регулируется. В России, к сожалению, он регулируется не государством, а криминалом. Поэтому обвинять международный Аэрофлот в монополизме было тогда модно, но, по меньшей мере, неграмотно. В то время он не мог быть другим. Но это не значило, что его надо было разрушать. Аэрофлот поставленные задачи решал тогда успешно. Заметим, в интересах граждан своей страны, а не в интересах акционеров.

Надо отметить, что производственные показатели “монополиста” ЦУМВС, которое представляло Аэрофлот за рубежом, на фоне 140 миллионов в год пассажиров, перевозимых союзным Аэрофлотом, были достаточно скромными. Даже в лучшие годы это было чуть более 4 млн пассажиров, что в мировой таблице о рангах соответствовало тогда 9-му месту в Европе и 19-му в мире. Это к вопросу о монополии Аэрофлота. Но бренд (употребим этот современный термин) “Аэрофлот – советские авиалинии” имел мировую известность, что не лишне повторить.

По причине политического влияния СССР в аэропортах всех государств, куда летали самолёты Аэрофлота, он имел лучшие слоты (время прилёта и вылета). Аэрофлот имел коммерческие права на полёты в 146 городов 105 стран мира по двусторонним межправительственным соглашениям. В этих странах Аэрофлот имел свои представительства.

Аэрофлот как коммерческая организация был субъектом международных соглашений, по которым иностранные авиакомпании платили ему так называемые роялти за полёты по транссибирским маршрутам (ТСМ). Эти платежи могли достигать 500 миллионов долларов в год и более. Надо пояснить, что получателем роялти, но не их владельцем, мог быть только Аэрофлот, поскольку именно Аэрофлот был субъектом международного права. Как авиакомпания, на то момент единственная в СССР, он имел эксклюзивное право полётов по ТСМ и за уступку части этих коммерческих прав иностранным перевозчикам получал от них компенсацию в виде роялти. В 2019 году сумма роялти составила около 625 млн долларов.

Создавалось это богатство не одно десятилетие. Лучше других понимали это сотрудники международного Аэрофлота, но понимали это и его враги. И если первые боролись за то, чтобы это богатство сохранить, то целью вторых было его уничтожить, что они тогда и делали всеми правдами и неправдами.

В это время новые российские авиакомпании начинали выходить на международный рынок под собственным именем, и их число увеличивалось. МКУ, которое правительством СССР было уполномочено представлять Аэрофлот за рубежом, самостоятельно выполнять международные полёты не могло, поскольку авиакомпанией не являлось. Реально ситуация складывалась так,

что бренд “Аэрофлот – советские авиалинии” и всё, что за ним стояло на международном рынке авиаперевозок, мог быть потерян за ненадобностью, что и было целью иностранных консультантов.

В этой ситуации руководство и трудовой коллектив МКУ ГА обратились к трудовому коллективу ЦУМВС с предложением об объединении и создании на базе двух компаний производственно-коммерческого объединения (ПКО) “Аэрофлот – советские авиалинии”. Авторы настоящей статьи были в то время сотрудниками МКУ ГА и активными участниками войны за сохранение Аэрофлота, правильнее сказать – его остатков, и знают эту тему, что называется, из первых рук.

Надо сказать, что руководство ЦУМВС, в отличие от руководства МКУ, поддерживая проект создания ПКО на словах, на деле его тормозило. В команде генерального директора ЦУМВС В. В. Потапова, а он был командным игроком, единого мнения на этот счёт не было. Поэтому его решения, как мы это увидим, были иногда, мягко скажем, противоречивыми. Но явно препятствовать объединению он не решался.

Активными сторонниками объединения были, прежде всего, лётчики ЦУМВС, понимающие, насколько важно коммерческое обеспечение деятельности на международном рынке авиаперевозок. Выступить против лётного состава руководства ЦУМВС не рискнуло, и решение об объединении трудовыми коллективами двух организаций было принято. Министр Б. Е. Панюков, не без сопротивления некоторых высокопоставленных сотрудников МГА, проект объединения поддержал, пакет необходимых документов был подготовлен и передан на регистрацию в Московскую регистрационную палату.

Московская регистрационная палата зарегистрировать ПКО “Аэрофлот – советские авиалинии” отказалась, мотивируя это монопольным положением Аэрофлота на рынке авиаперевозок. Это решение было незаконным, и нам было понятно, что за ним стоит первый заместитель председателя ГКИ П. П. Мостовой. Вначале это было предположение, позднее мы в этом убедились. Почему он был против Аэрофлота, мы не узнаем никогда. Но, что важно, П. П. Мостовой был тогда не единственным противником регистрации ПКО. Дальнейший ход событий это подтвердил.

Получив отказ в Московской регистрационной палате, мы приняли решение провести регистрацию ПКО по месту нахождения ЦУМВС и МКУ в Ленинградском райисполкоме г. Москвы. Сделать это закон позволял. Мы предполагали, что П. П. Мостовой такой вариант не просчитывал, и можно было рассчитывать на успех, если бы не одно обстоятельство. Генеральный директор ЦУМВС В. В. Потапов контролировал ситуацию в Ленинградском райисполкоме, и без его согласия зарегистрировать там ПКО было нельзя, а его согласия как раз и не было.

Тем более что у него появлялась возможность, оставаясь как бы в стороне, торпедировать там регистрацию ПКО, сохраняя хорошую мину при плохой игре. Но не проинформировать Потапова о планах зарегистрировать ПКО в Ленинградском райисполкоме мы не могли, поскольку он и начальник МКУ В. М. Тихонов должны были подписывать необходимые документы. Нужно было найти способ передать документы на регистрацию в Ленинградский райисполком так, чтобы об этом не узнал В. В. Потапов. Задача была решена следующим образом.

Было подготовлено два комплекта документов на объединение: один комплект – для регистрации в Ленинградском райисполкоме, второй – для Московской регистрационной палаты. Оба руководителя, Тихонов и Потапов, документы подписали. Один комплект документов был передан Потапову для передачи в Ленинградский райисполком. Расчёт был на то, что он эти документы передавать туда не станет, что потом и подтвердилось, и регистрация ПКО в Ленинградском райисполкоме не состоится. В Ленинградский райисполком был передан второй комплект документов, предназначенный как бы для Московской регистрационной палаты. На войне, как на войне: военная хитрость тоже оружие.

В результате этой в каком-то смысле тайной операции, а это действительно была операция с разработкой легенды и дезинформацией противника, устав ПКО “Аэрофлот – советские авиалинии” был зарегистрирован 27.07.91 года сначала в Ленинградском райисполкоме, а затем и внесён в реестр Министерства финансов РФ.

Впервые в истории Аэрофлот как ПКО “Аэрофлот – советские авиалинии” стал юридическим лицом со всеми необходимыми атрибутами. Генеральным директором ПКО стал В. В. Потапов, оставаясь в то же время генеральным директором ЦУМВС. Коммерческим директором стал начальник МКУ В. М. Тихонов, потом он станет генеральным директором авиакомпании “Аэрофлот – российские международные авиалинии (РМА)”.

Вот что он пишет по этому поводу в своей книге “Вре́мён и судеб перемены”: “Если бы в 1991 г<оду> не было создано и зарегистрировано ПКО со своим уникальным статусом, вряд ли в 1992 г<оду> удалась бы попытка организовать авиакомпанию “Аэрофлот – российские международные авиалинии”.

Но до создания такой авиакомпании было ещё далеко. В. В. Потапов, одной рукой создавая ПКО, другой подписывает приказ по ЦУМВС о создании на базе лётных отрядов четырёх дочерних авиакомпаний. Отказав ранее в регистрации ПКО “Аэрофлот”, Московская регистрационная палата зарегистрировало их как самостоятельные государственные предприятия. Принципиальный момент – в названиях этих компаний слова “Аэрофлот” не было.

Позднее В. В. Потапов, поняв, что приказ о создании дочерних авиакомпаний был ошибкой, его отменил. Но отменить государственную регистрацию он своим приказом не мог. Существующие лишь на бумаге авиакомпании потребовали передать им самолёты, что было с пониманием встречено ГКИ в лице П. П. Мостового. Угроза остаться без самолётного парка для ПКО становилась реальностью. Перипетии борьбы за создание авиакомпании “Аэрофлот – Российские международные авиалинии” подробно описаны в упомянутой книге В. М. Тихонова. По возможности кратко напомним их читателю.

После регистрации ПКО события развивались следующим образом. Правительство РФ 27 июля 1992 года принимает решение “О мерах по организации международных воздушных сообщений Российской Федерации”. Этим решением предписывается “преобразовать производственно-коммерческое объединение “Аэрофлот – советские авиалинии” с входящими в его состав структурами в акционерное общество открытого типа – “Аэрофлот – российские международные авиалинии” с закреплением контрольного пакета акций в федеральной собственности на срок до трёх лет”.

Во исполнение этого постановления была создана правительственная комиссия, которая разработала основные положения преобразования ПКО в акционерное общество под названием авиакомпания “Аэрофлот – Российские международные авиалинии” и подготовила Постановление Правительства РФ № 267 “Об акционерном обществе “Аэрофлот – российские международные авиалинии”, которое было подписано председателем правительства В. С. Черномырдиным 1 апреля 1993 года. Это постановление правительства выполнено не было.

Потребовался ещё год на согласование на уровне различных ведомств необходимых процедур по созданию этого акционерного общества. Результатом было появление Постановления Правительства РФ № 314 от 12 апреля 1994 года “Об утверждении устава акционерного общества “Аэрофлот – российские международные авиалинии”. Но и этого постановления было недостаточно для того, чтобы начать процедуру реорганизации ПКО в акционерное общество “Аэрофлот – РМА”, и оно выполнено не было.

Потребовалось выпустить ещё одно Постановление Правительства РФ № 653 от 6 июня 1994 года. Отличие этого постановления от предыдущего было в том, что согласно этому постановлению назначению генерального директора общества производится приказом министра транспорта РФ, тогда как предыдущее постановление предписывало согласовывать эту кандидатуру с ГКИ.

Бесспорным кандидатом на этот пост был начальник МКУ В. М. Тихонов. Министр транспорта РФ В. Б. Ефимов знал, что ГКИ эту кандидатуру никогда не поддержит, и борьбе с Мостовым предпочёл подготовить ещё одно Постановление Правительства, которое такого согласования не требовало. Мощной фигурой был П. П. Мостовой, даже министр транспорта РФ не рискнул с ним побороться. Приказом министра транспорта РФ В. М. Тихонов был назначен генеральным директором авиакомпании “Аэрофлот – РМА” 10 июня 1994 года. Надо сказать, что по заслугам.

Его роль в создании авиакомпании “Аэрофлот – Российские международные авиалинии” была определяющей. Он реально был локомотивом развернувшейся кампании за сохранение этого дорогого для ветеранов союзного

Аэрофлота и страны имени. Проработал он в этой должности чуть больше года – до осени 1995 года. *C'est la vie*, как говорят французы. В жизни белая полоса сменяется чёрной и наоборот. Правда, иногда полоса, которую ты считал чёрной, оказывается белой.

На место В. М. Тихонова пришёл главный маршал авиации Е. И. Шапошников – человек, близкий к президенту Ельцину. Вместе с ним в Аэрофлот пришла команда Б. А. Березовского, а затем в Аэрофлот пришла прокуратура. Развивать эту тему не будем, это совсем другая история. Е. И. Шапошников на посту генерального директора сменил В. М. Окулов, бывший штурман Аэрофлота и зять президента Ельцина. Ни тот, ни другой особыми заслугами перед Аэрофлотом не отметились. Как оказалось, близость к президенту не гарантирует успешного руководства авиакомпанией.

В Аэрофлот на место В. М. Окулова в 2009 году пришёл В. Г. Савельев. При нём пассажиропоток Аэрофлота вместе с дочерними авиакомпаниями с 11,1 млн пассажиров в 2009 году увеличился до 60,7 млн в 2019 году, а самолётный парк со 116 самолётов вырос до 245. Успешная деятельность В. Г. Савельева на посту генерального директора Аэрофлота привела его в кресло министра транспорта РФ. В России, как давно известно, две беды: «дураки и дороги». Последнюю беду должен разруливать министр транспорта. Если к этому добавить проблемы других видов транспорта, за которые отвечает министр, гражданскую авиацию в том числе, то ему остаётся только посочувствовать и пожелать нашему успеху на этой, как раньше говорили, расстрельной должности!

Московская регистрационная палата зарегистрировала открытое акционерное общество «Аэрофлот – РМА», и 21 июня 1994 года акционерное общество открытого типа «Аэрофлот – российские международные авиалинии» получило свидетельство о регистрации № 0321175 и по российскому законодательству стало юридическим лицом.

Но П. П. Мостовой не дремал. Вместо того чтобы начать передачу самолётов из ЦУМВС этому акционерному обществу, он уже 28 июля 1994 года даёт письменное распоряжение генеральному директору ЦУМВС В. В. Потапову подписать договора аренды и передать самолёты дочерним авиакомпаниям. В. В. Потапов договора аренды подписал – не посмел ослушаться П. П. Мостового! – но самолёты не передал.

Надо сказать, что это распоряжение ГКИ было не только безграмотным с точки зрения организации полётов, но и грозило Аэрофлоту прямыми убытками. Дочерние авиакомпании существовали в тот момент только на бумаге. У них не было свидетельства эксплуатанта, не было лицензий на выполнение полётов, не было кодов международных авиационных организаций. Даже получив самолёты, эксплуатировать их под собственным именем дочерние авиакомпании не могли.

Использовать права Аэрофлота они тоже не могли, поскольку эти права принадлежали теперь официально зарегистрированному государственному предприятию «Аэрофлот – РМА». ЦУМВС, передавая самолёты дочерним авиакомпаниям, сокращал свой парк и ставил под угрозу выполнение собственной программы полётов, что грозило авиакомпании прямыми убытками. Председатель ГКИ А. Б. Чубайс, разобравшись в ситуации, распоряжение своего первого заместителя приостановил, но не отменил.

Положение спас случай. На место А. Б. Чубайса в ГКИ в ноябре 1994 года – как раз в тот момент, когда возник этот конфликт, – пришёл В. П. Поливанов. Разобравшись в ситуации, он предложил П. П. Мостовому отменить распоряжение о передаче самолётов дочерним компаниям. 5 декабря 1994 года на совещании у В. П. Поливанова П. П. Мостовой подтвердил, что распоряжение о передаче в аренду дочерним авиакомпаниям самолётного парка отозвано. Можно сказать, что П. П. Мостовой признал своё поражение, и далее процесс создания авиакомпании «Аэрофлот – РМА» пошёл без особых проблем.

Приводимые подробности могут показаться излишними, но они хорошо демонстрируют накал борьбы за сохранение международного Аэрофлота, которая шла, как говорится, до последнего патрона. У нас нет сомнений, что П. П. Мостовой, сопротивляясь до последнего, выполнял заказ МВФ и Всемирного банка, а чей заказ выполняли они, тайна великая есть. Этого мы не узнаем никогда.

Наш великий современник Л. Н. Гумилёв говорил: “Кто владеет прошлым, владеет настоящим, кто владеет настоящим, владеет будущим”. О прошлом поговорили, поговорим о настоящем. Напомним, что в лучшие годы советский Аэрофлот перевозил около 140 млн пассажиров в год, из них на долю авиапредприятий РСФСР приходилось порядка 94,3 млн пассажиров. Перевозки на международных линиях составляли тогда 4,2 млн пассажиров. Авиапредприятия союзных республик международными перевозками не занимались. Следовательно, на внутренние перевозки в РСФСР приходилось порядка 90 млн пассажиров. На территории РСФСР было 1 300 аэропортов различного класса, парк летательных аппаратов авиапредприятий насчитывал 14 тысяч воздушных судов советского производства.

Через 30 лет в 2019 году в РФ мы имели 107 зарегистрированных авиакомпаний, из них 18 магистральных, 21 региональную и 68 местных. В начале 90-х их было 382, почти 250 авиакомпаний бесследно исчезли. Задачу, поставленную МВФ и Всемирным банком, ГКИ выполнил. Из существующих 107 авиакомпаний 92% пассажиров перевозят 15 авиакомпаний. На долю остальных 92 авиакомпаний приходится примерно 7 млн пассажиров. В среднем на одну такую авиакомпанию приходится чуть больше 75 тысяч пассажиров.

Парк российских авиакомпаний насчитывает сейчас около 800 самолётов иностранного и 150 отечественного производства, из них около 50 – советского производства. Из бывших 1 300 аэропортов в России остался 241. В США их более 13 тысяч, при том, что территория России почти в 2,5 раза больше, чем территория США. Дорожную сеть и автомобильный транспорт как альтернативу авиации в США и в РФ сравнивать не будем. Это к вопросу о конституционном праве на свободу перемещения граждан РФ, проживающих в отдалённых районах страны, доступных только самолётам или вертолётам гражданской авиации.

В 2019 году все авиакомпании России перевезли 128 млн пассажиров: 55 млн – на международных и 73 млн – на внутренних линиях. По международным перевозкам доперестроечный уровень перекрыт многократно, по внутренним перевозкам (90 млн) этот уровень пока не достигнут.

Самолётами иностранного производства перевозится уже 93% российских пассажиров. В случае принятия антироссийских санкций производители самолётов будут обязаны прекратить поставку документации по продлению ресурсов различных узлов и агрегатов самолётов, что приведёт к их остановке. Можно не сомневаться, что иностранные авиакомпании примут это как подарок, так как все российские пассажиры перейдут к ним.

Нельзя не отметить, что число перевезённых пассажиров в 2019 году по сравнению с 2009 годом увеличилось почти в 3 раза. Такие темпы роста могли бы внушать оптимизм, если бы не два обстоятельства. Первое – пандемия 2020 года, результатом которой будет падение пассажиропотока минимум на 50% и в связи с этим неизбежное банкротство многих авиакомпаний. Второе – всё познаётся в сравнении.

В 1990 году авиакомпании США перевезли 499 млн пассажиров, в 2018 году – 889 млн. Авиакомпании Китая увеличили количество перевезённых пассажиров с 229 млн в 2009 году до 551 млн в 2017 году и около 600 млн в 2019 году. Численность населения в Китае и в России несопоставима, но ещё в 1995 году перевозки авиапассажиров в Китае были порядка 50 млн. Поэтому более чем 10-кратный рост пассажиропотока в Китае не может не впечатлять.

Катастрофой для гражданской авиации всего мира стал 2020 год, что стало проблемой не только авиакомпаний, но и правительств. После напряжённых переговоров между заинтересованными сторонами Сенат США 26 марта 2020 года одобрил закон о крупнейшем в истории США пакете помощи авиационной индустрии.

Эта помощь будет оказана авиационной отрасли в связи с катастрофическим падением объёмов перевозок в результате пандемии. На помощь авиакомпаниям будет направлен 61 миллиард долларов. Ещё 10 миллиардов долларов будет выделено аэропортам. На выплату зарплаты работникам пассажирских авиакомпаний будет направлено 25 миллиардов, грузовых – 2 миллиарда долларов. Дополнительно авиакомпании получают государственные гарантии на 29 млрд долларов по займам и освобождаются от выплат в 2020 году некоторых налогов.

Перевозки пассажиров российскими авиакомпаниями в 2020 году упадут примерно на 50%. Правительство РФ объявило о поддержке авиационной отрасли в объёме 23 млрд рублей. Много это или мало? Финансовая помощь на одного перевозимого пассажира в США составит 78,7 доллара, в России – 182,8 руб. В пересчёте на доллары, а значительную часть расходов российские авиакомпании оплачивают валютой, это будет 2,6 доллара на одного пассажира. Почувствуйте разницу...

От настоящего переходим к будущему. Согласно Л. Н. Гумилёву, будущее определяется как прошлым, так и настоящим. Что касается прошлого, возникает вопрос. Как П. П. Мостовой, чиновник государственного ведомства, под разными предлогами осмелился торпедировать выполнение четырех постановлений правительства РФ и до последнего сопротивляться созданию авиакомпании “Аэрофлот – РМА”? Какие силы за ним стояли? Понятно, что это должны были быть силы более мощные, чем правительство РФ, решения которого П. П. Мостовой просто игнорировал.

Две силы нам известны. Первая сила – это МВФ, который заставил президента Ельцина уволить вице-преьера В. П. Поливанова, последний, кстати, был его назначенцем. Вторая сила – Всемирный банк. В докладе Всемирного банка “Стратегия Российской Федерации в области транспорта”, опубликованном в мае 1993 года, касательно Аэрофлота было написано следующее:

“При приватизации или корпоратизации предприятий Аэрофлота, занимающихся международными авиационными перевозками, распустить производственно-коммерческое объединение и приватизировать его отдельные предприятия таким образом, чтобы разрушить связи собственности авиакомпаний и аэропортов и содействовать конкуренции”.

Эксперты Всемирного банка не могли не знать, что именно крупные авиакомпании, например, “Эр Франс” во Франции, “Бритиш эрвэйз” в Великобритании, “Люфтганза” в Германии, “Дельта” и “Американ эрлайнз” в США определяют авиационное лицо государства. Многочисленные мелкие авиакомпании в этих странах лишь придают этому лицу дополнительные краски.

Эксперты Всемирного банка, давая своё заключение, не могли не знать, что в мировой гражданской авиации идут процессы укрупнения и национализации авиакомпаний с целью создания мега-компаний. Почему, зная это, Всемирный банк, оперирующий миллиардами долларов, настаивал на ликвидации ПКО с пассажиропотоком чуть более 4 млн пассажиров в год и копеечными в масштабах Всемирного банка финансовыми потоками? Это вопрос из прошлого.

Из настоящего вопрос следующий. Почему правительства двух крупнейших экономик мира такое большое внимание уделяют развитию национальных авиакомпаний и гражданской авиации? Правительства других крупных экономик мира тоже поддерживают и развивают национальные авиакомпании и авиационную индустрию. Но рост авиакомпаний США и Китая, двух крупнейших экономик мира, не может не поражать. Наш вариант ответа на оба вопроса следующий.

Крупные национальные авиакомпании – это не только экономика, это не только политика, это глобальная политика и суверенитет государства. Всемирный банк, требуя разбить Аэрофлот на мелкие авиакомпании и приватизировать их, обрекал многие из них на уничтожение, что в дальнейшем и произошло. Уничтожение гражданской авиации государства означает потерю государственного суверенитета. Экономические потери – это уже потери второго порядка.

Если оценивать действия МВФ и Всемирного банка, а правильнее сказать, мировой закулисы, определяющей их действия, с таких позиций, всё становится понятно. Советскому Союзу тогда была объявлена война, а на войне все средства хороши. Как факт отмечу, что в войне за сохранение международного Аэрофлота мы своих противников тогда победили. Но важно понимать, что война эта продолжается, противником мировой закулисы в этой войне является теперь РФ и её гражданская авиация в том числе.

У авторов настоящей статьи нет цели давать рекомендации правительству: как говорится, не по чину. Но высказать некоторые соображения, исходя из своего советского и постсоветского опыта, мы позволить себе можем. На наш субъективный, естественно, взгляд, гражданская авиация России,

равно как и авиационная промышленность, на мировом уровне выглядят в настоящее время скромно, можно даже сказать, проблемно.

Число пассажиров, перевозимых российскими авиакомпаниями, составляет сейчас менее 1% от мирового уровня, в советское время это было примерно 20%. Приведённые цифры практически совпадают с ВВП России и СССР, чуть больше 1% сейчас и 20% в годы СССР. Если в СССР самолёты выпускались сотнями, то сейчас, в лучшем случае, десятками. Что касается авиационной промышленности, меры по её развитию правительство предпринимает, что могло бы внушать оптимизм, если не обращать внимания на то, как развивалось наше авиастроение последние 30 лет.

Неплохие по своим конструктивным параметрам самолёты, ещё советской разработки Ту-204 и ИЛ-96 и Суперджет-100 российской разработки, которые российская промышленность начала производить после развала Советского Союза, так и не были доработаны промышленностью до уровня, конкурентного с аналогичными самолётами иностранного производства. В этой связи судьба самолёта МС-21 не может не вызывать беспокойства.

В советское время все выпускаемые промышленностью самолёты вводились в эксплуатацию с участием Аэрофлота. Задачей промышленности было изготовить самолёт, эксплуатацией его занимался Аэрофлот. Такая практика сложилась в советское время, но в нынешних условиях она не работает. Производитель должен изготовить самолёт, провести опытную эксплуатацию, устранить неизбежные дефекты, обеспечить послепродажное обслуживание и только после этого передать авиакомпании. Наша авиационная промышленность до сих пор этого так и не поняла.

Должен, но это не значит, что производитель может и будет это делать. Он не делал этого в советское время, не делает и сейчас: нет школы, нет традиций. Именно по этой причине российские и иностранные авиакомпании всеми правдами и неправдами стараются отказаться от самолёта Суперджет-100. Будет ли эта проблема решена в случае МС-21, нам предстоит увидеть. Гражданская авиация может быть для авиационной промышленности как драйвером, как это было в СССР, так и тормозом, как это произошло с Суперджетом-100.

Это означает, что правительство РФ должно считать задачу развития российской гражданской авиации не менее важной, чем развитие авиационной промышленности. Проблемы авиационной промышленности темой настоящей статьи не являются, касаться их не будем. Нам достаточно проблем, связанных с гражданской авиацией, что нам ближе и роднее.

В своё время МГА отвечало за состояние и результаты работы гражданской авиации в стране и поставленные правительством задачи решало успешно на протяжении почти 70 лет. В настоящее время за состояние российской гражданской авиации отвечают Министерство транспорта РФ, Федеральное агентство воздушного транспорта (Росавиация) и Ространснадзор. Что касается Росавиации, то общим в деятельности МГА и Росавиации является только то, что её руководитель занимает кабинет, который когда-то занимал министр гражданской авиации. Это не означает, что нынешний хозяин кабинета является слабым руководителем.

Структура управления гражданской авиацией у нас построена так, что если бы даже самый успешный в истории нашей гражданской авиации министр Б. П. Бугаев вернулся в свой кабинет, ничего изменить он не смог бы, поскольку организации, которая отвечает за состояние гражданской авиации в целом, в России нет.

Росавиация под разными названиями входит в структуру Минтранса уже почти 30 лет. По положению Минтранс отвечает за транспортную политику РФ, в том числе и за политику в области воздушного транспорта. Комментировать эту политику не является задачей этой статьи, хотя сделать это очень легко. Эта политика, особенно, что касается воздушного транспорта, просто отсутствует. Росавиация для Минтранса, как чемодан без ручки: нести тяжело, а бросить жалко.

Отсюда следует, что Минтрансу надо помочь. Надо вывести Росавиацию из Минтранса, напрямую подчинить её правительству, расширить её полномочия, предоставить право законодотворческой инициативы и право выпуска нормативных актов в области гражданской авиации и сделать единым исполнительным органом, ответственным за состояние гражданской авиации России, как это рекомендует международная организация гражданской авиации ИКАО.

В. Г. Савельев до того, как стать министром транспорта РФ, более 10 лет проработал генеральным директором Аэрофлота. Он хорошо представляет, насколько тяжёл этот “чемодан”, тем более что в этом “чемодане”, кроме Аэрофлота, находятся ещё более сотни авиакомпаний. У него появляется хороший шанс избавиться от этого “чемодана” и сконцентрироваться на проблемах других видов транспорта.

Масштаб задач, которые стоят перед гражданской авиацией РФ, требует, прежде всего, осознания того, что гражданская авиация является стратегически важной отраслью и от её состояния зависит будущее нашей страны. Руководитель отрасли должен напрямую подчиняться правительству, а финансирование гражданской авиации должно осуществляться в приоритетном порядке.

Если Правительство РФ посчитает необходимым принять меры по развитию гражданской авиации, то первое, что должен будет сделать её руководитель, – это сформировать генеральный штаб, мозг отрасли, который определит, что делать и куда наступать. Перефразируем известные слова И. В. Сталина, “...либо мы сделаем это, либо нас сомнут”. Если мы это не сделаем, то Россия существовать не перестанет, даже какие-то авиакомпании в ней будут. Но о претензиях на статус великой державы придётся забыть. Хочется надеяться, что не навсегда.