

УДК 94(571.1):656.7

Т.А. Сычева

РЕОРГАНИЗАЦИЯ ЗАПАДНО-СИБИРСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ В 1960–1990-е гг.: ОПЫТ И УРОКИ

Исследуются вопросы становления и реорганизации организационной структуры Западно-Сибирского управления гражданской авиации (ЗСУ ГА) в середине 1960-х – 1990-е гг. Указаны нормативные акты, лежащие в основе изменения структуры ЗСУ ГА, а также авиаотряды и аэропорты, входившие в его состав.

Ключевые слова: авиапредприятия; аэропорты; структура; Западно-Сибирское управление.

Западная Сибирь – один из крупнейших промышленных центров России. Одной из задач современной системы документооборота архивной службы являются учет и систематизация всех этапов реорганизации любого предприятия, в том числе и ведомственных, к которым относятся авиапредприятия. В условиях существования относительно стабильности советской системы авиапредприятия также были подвержены структурным изменениям, в том числе и реорганизации. Реорганизация предприятий на любом этапе их существования – это весьма сложная процедура, еще сложнее ориентироваться работникам данных предприятий при выходе на пенсию или получении документальных подтверждений о стаже, наградах, командировках, выполнении специальных заданий и т.д. Сегодня, когда встает реальная необходимость в обеспечении справочно-исторической информацией бывших работников аэрофлота, важно знать, как называлось на определенном этапе подразделение, в котором работал человек. Составление исторической справки предприятия является важным этапом в работе каждого архивного отдела организации, особенно если оно является преемником ранее существовавшей организации.

Исследованиям проблем развития гражданской авиации в Западной Сибири посвящено не так много работ. В основном это юбилейные труды, вышедшие к важным датам в судьбе сибирских авиапредприятий. Среди них можно выделить работы Шиловского, Сычевой, коллективный труд по истории Томского авиапредприятия, статьи по истории авиапредприятия г. Томска, г. Барнаула и др. [1]. Авторы данных публикаций акцентируют внимание на роли данных авиапредприятий в развитии региона, выполнении плановых показателей по перевозке почты, грузов, пассажиров, выполнении сельскохозяйственных работ, а также дают характеристику личному составу авиапредприятий.

Среди основных источников изучения истории развития и применения гражданской авиации в народном хозяйстве особое место занимают материалы Государственного архива Новосибирской области, Фонд Р. 1712, где представлены как первичные, так и сводные отчеты авиапредприятий. При подготовке статьи были использованы материалы Государственного архива Российской Федерации, Российского государ-

ственного архива экономики, в основном для корректировки и перепроверки имеющихся материалов. Изучаемый объект рассматривается в последовательности от прошлого к настоящему, выявляя этапы развития ЗСУ ГА. Если применять принцип историзма в оценке развития авиатранспорта, то, во-первых, необходимо рассматривать, в каких условиях проходил процесс развития авиатранспорта во второй половине XX в.; во-вторых – что он представлял собой в середине 1960–1980-х гг.; в-третьих – каковы были особенности и итоги данного развития как в стране, так и в Западной Сибири, какие факторы влияли на развитие данного вида транспорта в изучаемом регионе. Поэтому основными методами изучения этапности развития ЗСУ ГА были анализ, синтез, индукция и дедукция.

История развития гражданской авиации Сибири уходит корнями в далекое прошлое и берет начало в 30-е гг. XX в., когда в 1932 г. было организовано Сибирское управление сельхозавиации. В период с марта 1934 г. по сентябрь 1935 г. управление называлось Западно-Сибирская контора гражданской авиации.

В годы третьей и четвертой пятилеток (с 9 сентября 1937 по 2 января 1942 г.) управление носило название Западно-Сибирское управление гражданского воздушного флота. В условиях Великой Отечественной войны перед Сибирью была поставлена сложная задача обеспечения воздушного моста, способствующего поставке ценных грузов для армии и продуктов для фронта и тыла, поэтому с января по сентябрь 1942 г. название управления соответствовало прямым его функциям – Управление воздушной магистралью Москва – Иркутск, с сентября 1942 г. управлению было возвращено прежнее название, которое в неизменном виде просуществовало до сентября 1952 г. и было преобразовано в Западно-Сибирское территориальное управление Гражданского воздушного флота.

В 1965 г. прошла очередная реформа и были восстановлены министерства. В условиях изменения управления народным хозяйством СССР гражданская авиация также претерпела реорганизацию. На основании Указа Президиума Верховного Совета СССР от 27 июля 1964 г. «Об образовании общесоюзного министерства гражданской авиации СССР» [2. С. 373] на

базе Главного управления гражданского воздушного флота при Совете министров СССР, которое было создано для улучшения руководства Гражданским воздушным флотом и обеспечения дальнейшего развития гражданской авиации. Данный указ повлек за собой перераспределение функций и конкретизацию основных направлений развития данной отрасли. 15 сентября 1964 г. все территориальные управления (ТУ) ГВФ переименованы в управления ГА, ОАГ ГВФ – в ОАГ ГА,

в том числе Западно-Сибирское управление ГА. Основными функциями управления стало обслуживание населения и нужд народного хозяйства воздушным транспортом и авиацией специального применения. В подчинении ЗСУ ГА находились аэропорты Новосибирской, Томской, Омской, Кемеровской областей и Алтайского края. В составе ЗСУ ГА располагались 18 летных отрядов, которые включали в себя аэропортовые комплексы и летные эскадрильи (см. таблицу).

Перечень летных отрядов в составе ЗСУ ГА в середине 1960-х – начале 1990-х гг.

Объединенный авиаотряд	Центральный аэропорт	№ летного отряда	Самолетный парк
Барнаульский ОАО	Михайловка	341	Ми-4п; Ан-2; Ми-2; Ми-8; Як-40; Ан-266; Ту-154Б-1, 6-2; Л-410
		341 ЛО	Ми-4п; Ан-2; Ми-2; Ми-8; Як-40; Ан-266; Ту-154Б-1, 6-2; Л-410
Горно-Алтайский ОАО	Горно-Алтайск		Ан-2
Кемеровский ОАО	Кемерово	196 ЛО	Ан-2; Ан-24Б,рв; Ан-266; Ту-154
Колпашевское АП	Южный	237 ЛО	Ан-2; Як-40; Ан-28
		257 ЛО	Ми-2; Ми-8
Новосибирский ОАО	Северный	6 ЛО	Ил-14; Ан-24
		116 ЛО	Ан-2; Ми-8
		204 ЛО	Ан-24; Ан-26; Ми-2; Ан-30; Л-410м; Ми-26
Новокузнецкий ОАО	Спиченково	184 ЛО	Ан-24рв; Ми-2; Ми-8; Ту-154Б,м; Ан-266
Омский ОАО	Центральный	365 ЛО	Ан-24Б,рв; Ан-26; Л-410; Ту-154м; Ка-32
Стрежевской ОАО в 1970-е гг. – Александровский ОАО, в конце 1980-х гг. Стрежевской ОАО переименован в Стрежевское ГАП	Стрежевой	244 ЛО	Ан-2; Ми-8т
Толмачевский ОАО	Толмачево	114 ЛО	Ан-24Б
		204 ЛО	Ту-104а,б (1957–1978), далее отряд выведен в Новосибирский ОАО
		384 ЛО	Ил-18в,д,е; Ту-154а,б-1,м; Ил-86
		448 ЛО	Ан-24рв; Ан-266
Томский ОАО	Богашёво с 1967 (до этого использовался а/п Каштак)	119 ЛО	Ан-24рв; Ан-26
		284 ЛО	Ан-2; Л-410; Ту-154

За время своего существования ЗСУ ГА оставалось в прежнем составе, изменялось лишь количество и качество аэропортовых комплексов и число летных эскадрилий. Однако в условиях перехода на самоокупаемость и новых условиях хозяйствования и организации предприятий ЗСУ ГА подверглось существенной реорганизации, что в конечном итоге привело к прекращению деятельности такой структурной единицы, как «ЗСУ ГА». В 1990 г. вступило в силу новое положение о министерстве. Оно ограничивало функции министерства как органа государственного управления воздушным транспортом в стране. С этого момента основной функцией МГА было проведение в жизнь государственной политики социально-экономического развития воздушного транспорта как составной части народно-хозяйственного комплекса [3. С. 472], что в результате привело к созданию новых авиакомпаний и выделению аэропортов в самостоятельные объединения. В 1991 г. МГА на основании Распоряжения Совета министров РСФСР (от 18 сентября 1991 г. № 1026-р) было преобразовано в Департамент воздушного транспорта Министерства транспорта Российской Федерации [4]. Данные структурные изменения предполагали создание конкуренции «Аэрофлоту» в борьбе за рынок авиауслуг в условиях перестройки.

Анализ структуры в условиях относительной организационной стабильности позволяет говорить об эф-

фективности (хотя со значительными оговорками) на самом крупном этапе в развитии авиатранспорта в контексте экономических, политических, социальных изменений в советском обществе.

В условиях новых экономических отношений на основании приказа Министерства гражданской авиации СССР № 232 от 9 октября 1990 г. в целях наиболее полного удовлетворения потребностей народного хозяйства и населения страны и Западно-Сибирского территориального региона в авиационных перевозках, обеспечения безопасности полетов, повышения культуры обслуживания пассажиров, расширения самостоятельности предприятий, экономической заинтересованности коллективов в конечных результатах хозяйственной деятельности, внедрения демократических форм управления и конкурентоспособных организационных структур в соответствии с решениями президиума совета отрасли от 9 июля 1990 г., Совета командиров ОАО ЗСУ ГА от 24 сентября 1990 г. и Совета трудового коллектива ЗСУ ГА от 25 сентября 1990 г. Западно-Сибирское управление гражданской авиации (ЗСУ ГА) реорганизовано с 1 января 1991 г. и на его базе создан концерн «Сибирские авиалинии» («СибАВИА») [5]. Тем самым ЗСУ ГА в его прежнем составе прекратило свое существование. Концерн «СибАВИА» являлся производственно-хозяйственным комплексом, который в интересах государства, Западно-Сибирского территори-

ального региона и входящих в состав концерна предприятий и организаций осуществлял воздушные перевозки и авиационные работы на принципах хозяйственного расчета, самофинансирования и самоуправления на основании закона СССР «О государственном предприятии» и устава концерна «Сибирские авиалинии» («СибАВИА»). Высшим органом управления являлся совет. В состав концерна входили предприятия: Новосибирский ОАО, Толмачевский ОАО, Омский ОАО, Томский ОАО, Барнаульский ОАО, Новокузнецкий ОАО, Кемеровский ОАО, Колпашевский ОАО, Стрежевской ОАО, ОМТС, ЦАВС, УГЦ.

Однако столь разветвленная система с самостоятельными элементами оказалась неуправляемой в условиях новых экономических отношений. В результате в условиях перехода к рыночным механизмам функционирования всех отраслей экономики на основании Постановления Правительства РФ № 399 от 11 июня 1992 г. и Приказа Министерства транспорта РСФСР № 65 от 31 августа 1992 г. было создано Западно-Сибирское региональное управление воздушного транспорта. Совместным решением Совета концерна «СибАВИА» и Западно-Сибирским теркомом профсоюза авиаработников была образована ликвидационная комиссия о расформировании концерна «Сибирские авиалинии» и произведена передача предприятиям, входящим в концерн, хозяйственных функций, выполняемых дирекцией концерна.

Если говорить о каждом из объединенных авиаотрядов, входивших в состав Западно-Сибирского управления ГА, то в 1991 г. объемы перевозок пассажиров, почты, грузов в Омском аэропорту достигли наивысших показателей. Отправки авиапассажиров, без учета транзитных, достигали почти миллиона человек в год. В летний период осуществлялось более 100 рейсов в сутки. Омский аэропорт был одним из крупнейших на магистрали, соединяющей столицу нашей Родины с Дальним Востоком. Города Крайнего Севера, Средней Азии через Омск были соединены с Западом и Востоком нашей страны. Дальнейшее развитие получила и малая авиация. 17 районных центров и населенных пунктов были связаны авиалиниями Омской области. Широкое применение Ан-2 не только на пассажирских авиаперевозках, но и по оказанию скорой медицинской помощи, по охране лесов от пожара и т.д. расширили спектр услуг, оказываемых омской авиацией. В 1994 г. произошло разделение коллектива авиапредприятия на авиакомпанию «Омскавиа» и «Омский аэропорт». Позже из единой структуры авиапредприятия выделилась диспетчерская служба по управлению движением. В связи с началом международных рейсов в 1997 г. Омский аэропорт получил статус международного, что позволило увеличить пассажиропоток и расширить географию полетов. Авиакомпания «Омскавиа» просуществовала до 2009 г. и была признана банкротом [6].

Новейшая история Томской авиации началась в 1991 г., когда произошла реорганизация Томского объ-

единенного авиаотряда в Томское государственное авиапредприятие. Томское авиапредприятие, став самостоятельным, в 1999 г. было объединено с Колпашевским и Стрежевским авиапредприятиями сначала в ФГУП «Томск Авиа», а затем в 2004 г. ФГУП «Томск Авиа» было акционировано, 100% акций принадлежали Министерству имущественных отношений РФ (с 2008 – ФАУГИ). 7 июля 2006 г. из ОАО «Томск Авиа» было выделено ООО «Авиакомпания “Томск Авиа”».

Колпашевское ГАП как самостоятельное просуществовало в период с 1992 по 1999 г., а в 1999 г. вошло в состав авиакомпании «Томск Авиа». Аналогичная судьба постигла и Стрежевское авиапредприятие, которое также в период 1992–1999 гг. существовало как Стрежевское ГАП, а затем в 1999 г. вошло в состав «Томск Авиа» [7].

В 1995 г. аэропорту «Барнаул» присвоен статус международного. 23 сентября 1997 г., в соответствии с Программой внешнего управления Барнаульского государственного авиационного предприятия (БГАП), на базе аэропортового комплекса было создано ОАО «Авиапредприятие “Алтай”», которое продолжает работу и по сей день. Аэропорту было присвоено имя Г. Титова [8]. В 1990-е гг. Кемеровское авиапредприятие претерпело изменения: с 5 марта 1991 г. приказом МГА № 47 Кемеровское авиапредприятие ЗСУ ГА переименовано в Кемеровское государственное авиапредприятие концерна «Сибавиа», а с 1 июля 1994 г. на основании пр. № 51 от 27 июня 1994 г. Кемеровское государственное авиапредприятие концерна «Сибавиа» переименовано в Акционерное общество открытого типа «Кемеровское авиапредприятие». Планы были грандиозные, и их реализация должна была принести как акционерам, так и области огромные дивиденды.

Акционерный период на Кемеровском предприятии был недолгим, однако именно он принес самые сложные и тяжелые последствия для его развития. В силу экономических катаклизмов, происходящих в государстве, не всегда рационального использования ресурсов предприятия, недальновидной политики руководства аэропорта АОТ «Кемеровское авиапредприятие» стало банкротом и распалось. Однако область без столь важного и стратегически значимого объекта обойтись не могла. В результате реорганизации распоряжением администрации Кемеровской области за № 882 от 24 августа 1998 г. для обеспечения функционирования международного сектора аэропорта г. Кемерова было создано ГУП «Аэропорт Кемерово». 196-й летный отряд, просуществовав до 1992 г., был переименован в 7-й летный отряд, а с декабря 1995 г. вышел из состава Кемеровского авиапредприятия и получил новое название – АОЗТ «СИАИР», ставший с июня 1998 г. составной частью компании «Сибирь».

С 1990 г. самолетами Ту-154 Новокузнецкого объединенного авиаотряда стали выполняться рейсы в Москву. В 1991 г. было начато строительство нового здания аэровокзала, котельной, двух ангаров, аварийно-спасательной станции. К 1993 г. в авиапредприятии

насчитывалось 9 самолетов Ту-154, из них 3 самолета Ту-154М и 6 – Ту154Б, 6 самолетов Ан-24, 5 самолетов Ан-26, 10 вертолетов Ми-8 и 10 вертолетов Ми-2. В 1995 г. введено в эксплуатацию здание амбулатории для медицинского обслуживания работников авиапредприятия. К 1998 г. расширилась география полетов. Авиакомпания выполняла рейсы по России и международные чартерные рейсы. К началу 1998 г. на предприятии сложилась крайне сложная обстановка. В результате 26 февраля 1998 г. Арбитражный суд Кемеровской области ввел арбитражное управление предприятием и назначил Виктора Белозерова внешним управляющим. 25 августа 1999 г. ЗАО «Аэрокузбасс» на открытых торгах приобрело имущественный комплекс ОАО «Аэрокузнецк». В ноябре 2000 г. введен в действие ангар для выполнения любых форм технического обслуживания и доработок на самолетах класса Ту-154 и ниже. 12 ноября 2001 г. ЗАО «Аэрокузбасс» преобразовано в ООО «Аэрокузбасс» [9].

Стремительное сокращение перевозок региональных и местных авиалиний, произошедшее в 1990-е гг., ударило сильнее по аэропорту Новосибирск – Северный, чем по Толмачёво, что привело к резкому сокращению числа рейсов и обслуживаемых пассажиров. Кроме того, областное контрольно-ревизионное управ-

ление выявило ряд заведомо убыточных сделок по продаже имущества предприятия, а также нецелевого использования средств. На маршрутах из Новосибирска в Нижневартовск, Стрежевой, Сургут стало летать Томское авиапредприятие. Новосибирск – Северный в 2004 г. был признан банкротом.

В 1992 г. аэропорт «Толмачёво» стал самостоятельным предприятием и получил статус международного. Спустя три года завершился процесс акционирования авиапредприятия: 51% акций находятся в государственной федеральной собственности, а 49% принадлежат коммерческим предприятиям и частным лицам. Сегодня на базе аэропорта «Толмачёво» базируется одна из крупнейших авиакомпаний «J7 Aerolines».

Реорганизация привела к сокращению местных воздушных линий, что значительно снизило пассажиропотоки внутри Сибирского региона и создало определенные трудности в перемещении между областями Западной Сибири, где авиация порой выступала единственным связующим звеном. Поэтому сегодня, принимая управленческие решения по организации авиатранспортных услуг, руководителям авиапредприятий необходимо учитывать положительный опыт, накопленный в предыдущий период существования как общесоюзных, так и региональных авиалиний.

ЛИТЕРАТУРА

1. Шиловский М.В., Шиловский Д.М. Воздушный причал Сибири. Очерки истории аэропорта Толмачёво 1957–2007 гг. Новосибирск : Студия визуальных решений, 2007. 272 с.
2. Сычева Т.А. Очерки по истории аэропорта Кемерово. Кемерово, 2004.
3. Томск начинается здесь: 40 лет и один день. Томск, 2008.
4. Евдокимов В.А. Воздушная гавань, открытая веками: к 80-летию акционерного о-ва «Омский аэропорт». Омск : Омский аэропорт, 2009.
5. Ведомости Верховного совета СССР. 1964. № 31. URL: <http://constitution.garant.ru/history/ussr-rsfr/1936/zakony/3946578>, свободный; <http://base.garant.ru/3946578>, свободный.
6. История отечественной гражданской авиации. М., 1996.
7. Распоряжение Совета министров РСФСР от 18 сентября 1991 г. № 1026-р. URL: <http://base.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=EXP;n=205709>, свободный.
8. Государственный архив Новосибирской области (ГАО) Ф. 1712. Оп. 1. Л. 11–12.
9. Официальный сайт Омского аэропорта. URL: http://www.aeroomsk.ru/index.php?page=_aeroport&base=4; официальный сайт авиакомпании «Омскавиа». URL: <http://omskavia.ru>, свободный.
10. Официальный сайт аэропорта «Стрежевское». URL: http://russianplanes.net/REGISTA/Strezhevskoe_GAP, свободный; официальный сайт авиапредприятия «Алтай», аэропорт «Барнаул» им. Г. Титова. URL: <http://www.airaltay.ru/about/history>, свободный.
11. Официальный сайт аэропорта г. Новокузнецка «Аэрокузбасс». URL: http://www.aerokuz.net/index.php?option=com_content&view=article&id=6&Itemid=11, свободный.

Sycheva Tatyana A. Kemerovo State University (Kemerovo, Russian Federation). E-mail: tsycheva@rambler.ru

REORGANIZATION OF THE WEST SIBERIAN DEPARTMENT OF CIVIL AVIATION IN 1960–1990-S: EXPERIENCES AND LESSONS.

Key words: airline, airports, structure, West Siberian Office.

Reorganization occurs in modern conditions is quite regularly, which requires taking into account the development stages of each enterprise, as this is necessary to understand the history of the formulation of development strategies. Analysis of the formation and development of Western Siberia Airlines was reflected in the individual publications of regional historians. Research on development of civil aviation in Western Siberia is dedicated not so much work. Basically this commemorative works, retired to important dates in the history of the Siberian airlines. You can highlight the work of the Shylovka SREDIN, Sychev, a collective work on the history of Tomsk companies, articles on the history of the airline of Barnaul, etc. The authors of these publications highlight the role of the data carriers in the region's development, the planning figure for the transport of passengers, cargo, mail, performing agricultural work, as well as give a description of the aeronautical personnel. In the history of the development of Western Siberia Airlines can distinguish several stages. First, the 1930-ies, linked to the beginning of the creation of the first airlines in the territory of Western Siberia. The second stage is a time of war, when the system has changed twice, and the management structure was completely subordinated to the needs of the front and the rear. The third step is the reform of the governance of 1950–1960 's, is associated with the development of territorial governance structure horizontal industry and organizations. The fourth stage in the development of Western Siberia Airlines management, the longest period of continuous existence, structure and functional purposes, per CEP. 1960 's-beg. 1990-ies. At this stage there is the growth of aviaprepiatij, were part of the West Siberian Department of civil aviation. Their number has risen to 11, and the flight of up to-18-an expanded fleet squadrons. The fifth stage, from selected-this is the most difficult, and the consequences of restructuring-stage crushing a

coherent system for many independent airlines and squadrons of one large management was created many distinct, sometimes not able to samosushchestvovaniû enterprises. The destruction of a heavy toll on both the enterprises and the regions to which these enterprises are an important source of development. Analysis of last stage indicates that not all airline after independence were able to survive and become full participants in the new economic relations.

REFERENCES

1. *Shilovskiy M.V., Shilovskiy D.M. Vozdushnyy prichal Sibiri. Ocherki istorii aeroporta Tolmachevo 1957–2007 gg.* Novosibirsk : Studiya vizual'nykh resheniy, 2007. 272 s.
2. *Sycheva T.A. Ocherki po istorii aeroporta Kemerovo.* Kemerovo, 2004.
3. *Tomsk nachinaetsya zdes': 40 let i odin den'.* Tomsk, 2008.
4. *Evdokimov V.A. Vozdushnaya gavan', otkrytaya vekami: k 80-letiyu aktsionernogo o-va «Omskiy aeroport».* Omsk : Omskiy aeroport, 2009.
5. *Vedomosti Verkhovnogo soveta SSSR.* 1964. № 31. URL: <http://constitution.garant.ru/history/ussr-rsfsr/1936/zakony/3946578>, svobodnyy; <http://base.garant.ru/3946578>, svobodnyy.
6. *Istoriya otechestvennoy grazhdanskoy aviatsii.* M., 1996.
7. *Rasporyazhenie Soveta ministrov RSFSR ot 18 sentyabrya 1991 g. № 1026-r.* URL: <http://base.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=EXP;n=205709>, svobodnyy.
8. *Gosudarstvennyy arkhiv Novosibirskoy oblasti (GANO) F. 1712. Op. 1. L. 11–12.*
9. *Ofitsial'nyy sayt Omskogo aeroporta.* URL: http://www.aeromsk.ru/index.php?page=_aeroport&base=4; ofitsial'nyy sayt aviakompanii «Omskavia». URL: <http://omskavia.ru>, svobodnyy.
10. *Ofitsial'nyy sayt aeroporta «Strezhevskoe».* URL: http://russianplanes.net/REGISTA/Strezhevskoe_GAP, svobodnyy; ofitsial'nyy sayt aviapredpriyatii «Altay» aeroport «Barnaul» im. G. Titova. URL: <http://www.airaltay.ru/about/history>, svobodnyy.
11. *Ofitsial'nyy sayt aeroporta g. Novokuznetska «Aerokuzbass».* URL: http://www.aerokuz.net/index.php?option=com_content&view=article&id=6&Itemid=11, svobodnyy.