

УДК 94(571.1):656.7

РЕОРГАНИЗАЦИЯ ЗАПАДНО-СИБИРСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ В 1960 – 1990-Е ГОДЫ

Т. А. Сычева

REORGANIZATION OF THE WEST-SIBERIAN DIRECTORATE OF CIVIL AVIATION AUTHORITIES IN THE 1960S – 1990S

T. A. Sycheva

Статья посвящена вопросам становления и реорганизации организационной структуры Западно-Сибирского управления гражданской авиации в сер. 1960 – 1990-е годы. Указаны нормативные акты, лежащие в основе изменения структуры ЗСУ ГА, а также авиаотряды и аэропорты, входившие в состав ЗСУ ГА.

The paper addresses the issues of formation and reorganization of the structure of the West-Siberian Directorate of Civil Aviation Authorities in the mid-1960s – 1990s. The paper lists the legal acts, serving as the basis for the change in the structure of the Directorate, as well as the airlines and airports that belonged to the Directorate.

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

Keywords: airlines, airports, structure, West-Siberian directorate.

Введение

Западная Сибирь – один из крупнейших промышленных центров России. Одной из задач современной системы документооборота архивной службы стоит учет и систематизация всех этапов реорганизации любого предприятия, в том числе и ведомственных, к которым относятся авиапредприятия. В условиях существования относительной 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, столь важно знать, на каком этапе и как называлось то подразделение, в котором работал человек. Составление исторической справки предприятия является важным этапом в работе каждого архивного отдела организации, особенно если оно является приемником ранее существовавшей организации.

Степень изученности темы

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. [3; 11 – 13]. 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.

Источники и методы

Основными источниками изучения истории развития и применения гражданской авиации в народном хозяйстве стали опубликованные и неопубликованные

источники. Среди них особое место занимают материалы Государственного архива Новосибирской области, Фонд Р. 1712, где представлены как первичные, так и сводные отчеты авиапредприятий. Также при подготовке статьи были использованы материалы ГАРФ, РГАЭ, которые в основном использовались для корректировки и перепроверки имеющихся материалов. Рассмотрение изучаемого объекта происходит 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 во второй половине XX века авиатранспорт; во-вторых, что он собой представлял в середине 1960 – 1980-х годов; в-третьих, каковы были особенности и итоги данного развития как в стране, так и применительно к Западной Сибири, какие факторы влияли на развитие данного вида транспорта в изучаемом регионе. Поэтому основными методами изучения этапности развития ЗСУ ГА был анализ, синтез, индукция и дедукция.

Результаты исследования

История развития гражданской авиации Сибири уходит далекими корнями в прошлое и берет свое начало в 30-е годы XX века, 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 гг.) 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 так же претерпела реорганизацию. На основании Указа Президиума Верховного Совета СССР от 27 июля 1964 г. «Об образовании общесоюзного министерства гражданской авиации СССР» [1] 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 перерас-

пределение функций и конкретизацию основных направлений развития данной отрасли. 15.09.1964 года 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.

Таблица 1

Перечень летных отрядов в составе ЗСУ ГА середина 1960-х – начало 1990-х гг.

<i>Объединенный авиаотряд</i>	<i>Центральный аэропорт</i>	<i>Летный отряд №</i>	<i>Самолетный парк</i>
Барнаульский ОАО	Михайловка	341	Ми-4п. Ан-2. Ми-2. Ми-8. Як-40. Ан-26б. Ту-154б-1, б-2. Л-410
		341 ЛО	Ми-4п. Ан-2. Ми-2. Ми-8. Як-40. Ан-26б. Ту-154б-1, б-2. Л-410
Горно-Алтайский ОАО	Горно-Алтайск		Ан-2
Кемеровский ОАО	Кемерово	196 ЛО	Ан-2. Ан-24б, рв. Ан-26б. 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-26б
Омский ОАО	Центральный	365 ЛО	Ан-24б, рв. Ан-26. Л-410. Ту-154м. Ка-32
Стрежевской ОАО в 1970-е годы – Александровский ОАО, в конце 1980-х 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-26б
Томский ОАО	Богашёво с 1967 г. (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, лишь изменялось количество и качество аэропортовых комплексов и число летных эскадрилий. Однако в условиях перехода на самоокупаемость и новые условия 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 [4], что в результате привело к созданию новых авиакомпаний и выделению аэропортов в самостоятельные объединения. В 1991 году МГА на основании Распоряжения Совета Министров РСФСР (от 18.09.1991 г. № 1026-р) было преобразовано в Департамент воздушного транспорта Министерства транспорта Российской Федерации [10]. 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 эффективности (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") [2]. Тем самым ЗСУ ГА в его прежнем составе прекратило свое существование.

Концерн "СибАВИА" являлся производственно-хозяйственным комплексом, который в интересах государства, Западно-Сибирского территориального 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 31.08.1992 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 была произведена передача предприятиям, входящим в концерн, хозяйственных функций, выполняемых дирекцией концерна.

Если же говорить о каждом из объединенных авиаотрядов, входивших в состав Западно-Сибирского управления ГА, то в 1991 году 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 принималось 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 главной 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 году 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 [9; 5].

Новейшая история Томской авиации началась в 1991 году, когда произошла реорганизация Томского объединенного авиаотряда в Томское государственное авиапредприятие. Томское авиапредприятие, став самостоятельным, в 1999 г. было объединено с Колпашевским и Стрежевским авиапредприятиями сначала в ФГУП «Томс-Авиа», а затем в 2004 году ФГУП «Томскавиа» было акционировано, 100 % акций принадлежали Министерству имущественных отношений РФ (с 2008 – ФАУГИ). 7 июля 2006 года из ОАО «Томск Авиа» было выделено ООО «Авиакомпания «Томск Авиа»».

Колпашевское ГАП, как самостоятельное, просуществовало в период с 1992 по 1999 гг., а в 1999 г. вошло в состав авиакомпании Томскавиа. 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 Томскавиа [8].

В 1995 году аэропорту Барнаул присвоен статус международного аэропорта. 23 сентября 1997 года, 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 [6].

1990-е годы принесли Кемеровскому авиапредприятию существенные изменения: с 05.03.1991 г. приказом МГА № 47 Кемеровское авиапредприятие ЗСУ ГА переименовано в Кемеровское государственное авиапредприятие концерна «Сибавиа», а с 01.07.94 на основании пр. № 51 от 27.06.94 Кемеровское государственное авиапредприятие концерна «Сибавиа» переименовано в Акционерное общество открытого типа «Кемеровское авиапредприятие». Планы были грандиозные, и их реализация должна были 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 развития авиапредприятия. В силу экономических катаклизмов, происходящих в государстве, не всегда рационального использования ресурсов предприятия, недальновидной политики руководства аэропорта АОТ Кемеровское авиапредприятие стало банкротом и распалось. Одна-

ко, область без столь важного и стратегически значимого объекта обойтись не могла.

В результате реорганизации распоряжением администрации Кемеровской области за № 882 от 24.08.1998 г. для обеспечения функционирования международного сектора аэропорта города Кемерово было создано Государственное Унитарное предприятие «Аэропорт Кемерово».

196 летный отряд, просуществовав до 1992 года, был переименован в 7-й летный отряд, а с декабря 1995 года вышел из состава Кемеровского авиапредприятия и получил новое название АОЗТ «СИАИР», ставший с июня 1998 года составной частью компании «Сибирь».

С 1990 года самолетами Ту-154 Новокузнецкого объединенного авиаотряда стали выполняться рейсы в Москву. В 1991 году было начато строительство нового здания аэровокзала, котельной, двух ангаров, аварийно-спасательной станции. К 1993 году в авиапредприятии насчитывалось 9 самолетов Ту-154, из них 3 самолета Ту-154М и 6 – Ту-154Б, 6 самолетов Ан-24, 5 самолетов Ан-26, 10 вертолетов Ми-8 и 10 вертолетов Ми-2. В 1995 году введено в эксплуатацию здание амбулатории для медицинского обслуживания работников авиапредприятия. К 1998 году расширилась география полетов. Авиакомпания выполняла рейсы как по России, так и осуществляла международные чартерные рейсы. К началу 1998 года в предприятии сложилась крайне сложная обстановка. В результате 26 февраля 1998 года Арбитражный суд Кемеровской области ввел арбитражное управление предприятием и назначил Виктора Белозерова внешним управляющим. 25 августа 1999 года ЗАО «Аэрокузбасс» на открытых торгах приобрело имущественный комплекс ОАО «Аэрокузнецк». В ноябре 2000 года введен в действие ангар для выполнения любых форм технического обслуживания и доработок на самолетах класса Ту-154 и

ниже. 12 ноября 2001 года ЗАО «Аэрокузбасс» преобразовано в ООО «Аэрокузбасс» [7].

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

В 1992 году 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 Толмачёва базируется одна из крупнейших авиакомпаний J7 Aerolines.

Заключение

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 необходимо учитывать положительный опыт, накопленный в предыдущий период существования как общесоюзных, так и региональных авиалиний.

Литература

1. Ведомости Верховного Совета СССР. 1964. № 31. С. 373. URL: <http://constitution.garant.ru/history/ussr-rsfsr/1936/zakony/3946578/>; <http://base.garant.ru/3946578/>
2. Государственный архив Новосибирской области (ГАНО) Ф. 1712. Оп. 1. Л. 11 – 12.
3. Евдокимов В. А., Полоцкая В. М. Воздушная гавань, открытая веками: к 80-летию акционерного о-ва «Омский аэропорт». Омск: Омский аэропорт, 2009.
4. История отечественной гражданской авиации. М., 1996. С. 472.
5. Официальный сайт авиакомпании «Омскавиа». URL: <http://omskavia.ru/> (дата обращения: 19.09.2011).
6. Официальный сайт авиапредприятия «Алтай» Аэропорт Барнаул имени Г. Титова
7. Официальный сайт аэропорта г. Новокузнецка «Аэрокузбасс». URL: http://www.aerokuz.net/index.php?option=com_content&view=article&id=6&Itemid=11
8. Официальный сайт аэропорта Стрежевское. URL: http://russianplanes.net/REGISTA/Strezhevskoe_GAP
9. Официальный сайт Омского аэропорта. URL: <http://www.aeroomsk.ru/index.php?page=aeroport&base=4>.
10. 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>
11. Сычева Т. А. Очерки по истории аэропорта Кемерово. Кемерово, 2004.
12. Томск начинается здесь: 40 лет и один день. Томск, 2008.
13. Шиловский М. В., Шиловский Д. М. Воздушный причал Сибири. Очерки истории аэропорта Толмачёво 1957 – 2007 гг. Новосибирск: Студия визуальных решений. 2007. 272 с.

Информация об авторе:

Сычева Татьяна Анатольевна – кандидат исторических наук, доцент кафедры новейшей отечественной истории факультета истории и международных отношений КемГУ, tsycheva@rambler.ru.

Tatiana A. Sycheva – Candidate of History, Assistant Professor at the Department of Contemporary of Russian History, Kemerovo State University.

Статья поступила в редколлегию 31.07.2014 г.