

ХОТЬ КАМНИ С НЕБА – МЫ БУДЕМ РАБОТАТЬ, И РАБОТАТЬ ПО ВСЕМУ МИРУ!



**СКУРАТОВ СЕРГЕЙ
НИКОЛАЕВИЧ**

**Генеральный директор
ОАО «Уральские
авиалинии»,
председатель
правления АЭВТ
(г. Екатеринбург)**

- Моя биография совершенно обычная, как у простого российского летчика: школа, летное училище (с отличием), самолет Ан-2, затем этапное освоение шести типов транспортных самолетов, дважды Академия гражданской авиации, командир Свердловского авиапредприятия, гендиректор авиакомпании "Уральские авиалинии". До этого были другие летные должности, так как я - профессиональный пилот.

- Моя биография совершенно обычная, как у простого российского летчика: школа, летное училище (с отличием), самолет Ан-2, затем этапное освоение шести типов транспортных самолетов, дважды Академия гражданской авиации, командир Свердловского авиапредприятия, гендиректор авиакомпании "Уральские авиалинии". До этого были другие летные должности, так как я - профессиональный пилот.

- Что Вы считаете в своей работе самым интересным?

- Думаю, каждый день работы в авиакомпании сам по себе интересен. Наиболее сложными были годы перестройки. Сегодня закончилось падение объемов перевозок, намечился даже рост. Наша авиакомпания - одна из крупнейших в регионе. У нас большой объем перевозок по России, от Калининграда до Владивостока. В то же время практически 50 % объемов - это дальше зарубежье. Из категории интересного может быть то, что несколько месяцев назад мы открыли регулярные рейсы "Екатеринбург - Париж". Такой замечательный рейс! Как ни покажется странным, из региона загрузка - по 110-120 пассажиров в Париж еженедельно. Так что следующим будем открывать Лондон и дальше, дальше, дальше.

- Сегодняшнее время для авиакомпании перспективное, интересное или в большей степени сложное?

- Эти понятия совместимые. Время более сложное, но очень интересное. Сегодня творческий потенциал и коллектива, и руководителя раскрывается в полной мере. Ведь выживает сильнейший. Это связано прежде всего с новыми технологиями и интеллектуальным потенциалом. Поэтому сегодня очень интересно работать.

- Какое из решений, принятых в авиакомпании в рыночный период, позволило кардинальным образом повлиять на ситуацию?

- Таких решений было достаточно много. Основополагающее - это покупка самолетов. За эти 10 лет перестройки мы все-таки купили на заводе четыре самолета Ту-154М на собственные деньги. Считаю, что это достаточно большое достижение, если учитывать, что государство с финансовой точки зрения нам никогда не помогало.

- А покупка самолета выливается в огромную сумму?

- Величина не столь важна, важен четкий экономический расчет целесообразности приобретения самолета. Если расчеты правильны, то самолеты окупают себя, становятся нормальными активными основными фондами.

- Как Вы считаете, опыт, приобретенный в прошлые годы, пригодился или пришлось учиться всему заново?

- Конечно, пригодился, вне всякого сомнения, причем в системных вещах. Это вопросы безопасности полетов прежде всего. Сама система технического обслуживания самолетов. Это осталась в большей степени со времен СССР, потому что тогда эти вопросы были отработаны просто на оценку "отлично". И потому этот опыт мы, конечно, используем. Что касается рыночных взаимоотношений, то здесь все рождено заново. Этому мы учились, этому учится коллектив, это-

му учатся специалисты, этому учусь я каждый день.

- Что Вы считаете самым главным сегодня для развития авиации?

- Главным для авиации, во всяком случае для авиации Урала, является, на мой взгляд, перспектива приобретения в той или иной форме новых типов воздушных судов. Это задача № 1, связанная с определенными ограничениями для полетов в Европу с 2006 года. Если эту задачу мы решим, а мы ее решим обязательно, то все будет хорошо и дальше.

- Что внушает Вам страх?

- Пожалуй, зубной врач. Что касается производственных и творческих проблем, то, скорей, нет. Потому, что мы **подобрали очень хороший коллектив специалистов**, очень много молодежи. Я просто восхищаюсь сегодняшними специалистами, которые приходят в 25-27 лет. Это совершенно другое мышление, это колоссальная работоспособность. Поэтому у авиакомпании есть определенные тылы - люди. В нашей компании совмещение опыта и молодости в соотношении примерно "фифти-фифти". Получается взрывной результат. Поэтому бояться я не вижу никаких оснований и совершенно твердо уверен: **хоть камни с неба - мы будем работать, и работать по всему миру!**

- Как на Вас сказались эти последние 10 лет?

- Конечно, они не прошли бесследно. Но за эти 10 лет мы и приобрели достаточный опыт. Мы работаем в 25 странах дальнего зарубежья. У нас очень высокая кредитная история авиакомпании в вопросах безопасности полетов, сервиса и т.д. Мы научились работать в новых условиях и по многим параметрам лучше зарубежных компаний. Я не беру, конечно, грантов мировой авиации. Но я должен сказать, что мы совершенно твердо можем создавать конкуренцию западным компаниям.

- Если бы Вы были "Министром авиации", что бы сделали в первую очередь?

- Наверное, поддержал все-таки авиакомпании, поддержал методологически прежде всего.

Просить деньги сегодня у государства - это не самый правильный путь. Деньги надо зарабатывать.

И на основе заработанных финансовых ресурсов выстраивать свою политику. Не ожидать "скачкообразных подачек" от государства. У Президента России очень много финансовых проблем, кроме авиации. Вот организационно можно много решить - помочь в приобретении (не с финансовой точки зрения, еще раз подчеркиваю) и западной техники. Авиакомпаниям должны иметь возможность выбора из российских и зарубежных самолетов. Может быть, надо помочь авиапромышленности - в реализации программ по изготовлению в России самолетов нового поколения.

- Какие российские самолеты являются, по Вашему мнению, самыми лучшими?

- Самый лучший - Ил-86, вне всякого сомнения. Это и мое мнение как летчика, я на нем летаю, и пассажиров, конечно. Из перспективных, наверное, Ту-214, только при одном условии: если там будут поставлены двигатели западного производства, которые соответствуют четвертой главе ИКАО. Тогда на нем можно будет летать "по шумам" в Европу. Нужна и соответствующая авионика. Самолет перспективный, вне всякого сомнения.

- Если бы пришлось начинать все сначала, Вы бы ...?

- ... Я снова пошел бы в летчики.