

МЫ ВСЕ 10 ЛЕТ БЫЛИ В СОСТОЯНИИ РЕОРГАНИЗАЦИИ



ДМИТРИЕВ ЮРИЙ ЯКОВЛЕВИЧ

**Генеральный директор
ОАО «Международный
аэропорт Волгоград»**

— После окончания Краснокутского летного училища в 1966 г. я прошел путь от командира воздушного судна до командира Волгоградского объединенного авиаотряда, а затем после его разделения стал генеральным директором аэропорта Волгоград. Летал на самолетах Ан-8, Ту-134, Як-42. Инженер-пилот 1-го класса, награжден нагрудным знаком "За безаварийный налет 11000 часов". Закончил Академию ГА в 1980 г.

- Какой самолет из тех, на которых Вы летали, лучше и почему?

- Я считаю, самолет Ту-134А. Самолет с великолепными аэродинамическими характеристиками, с реверсом, с автоматизированной бортовой системой захода на посадку. У этого самолета самая большая в гражданской авиации России боковая составляющая по ветру - 20 м/сек. Любимый пассажирами. Не моя фраза, но хочу повторить ее: красивый самолет, красиво летает! Он отвечал и складу, и характеру моей души. Поэтому все-таки самолет Ту-134А.

- А чем управлять интереснее - объединенным авиаотрядом или же аэропортом?

- Объединенным авиаотрядом. Это, безусловно, и большие масштабы, и большие объемы, большие цели, большие задачи. Это больше и численность персонала, причем всех авиационных профессий.

Я был летающим командиром ОАО.

У меня была уникальная возможность в самое короткое время оказаться в разных аэропортах, на других предприятиях страны, перенимать опыт, привозить и внедрять у себя все самое хорошее.

Другая очень сильная сторона - перед командиром ОАО весь законченный производственный цикл. Он видит и чувствует все, от начала и до конца, от продажи авиабилетов до доставки пассажиров и багажа в пункт назначения. Это чрезвычайно важно! Видно недостатки, промахи. Видно, над чем надо работать. Все-таки - объединенным авиаотрядом.

- А как используется в настоящее время доперестроечный опыт руководства авиапредприятием?

- Самым прямым образом. Было это до перестройки или же после перестройки, было это при командно-административной системе или же сейчас, при рыночной экономике, - краеугольные камни управления предприятием все-таки остаются неизбылемыми.

Это, безусловно, подбор и расстановка кадров. Это финансовый менеджмент. Это общее руководство предприятием. Но в

силу того, что мы - в гражданской авиации и учитывая специфику нашей работы, это, конечно же, четкое выполнение всех нормативных документов в области обеспечения безопасности полетов. Это основа основ!

- Ваша оценка развития гражданской авиации за годы директорства? Вы все-таки 16 лет руководите авиапредприятием.

- Непростой, чрезвычайно сложный вопрос! В нескольких словах на него ответить очень трудно. Но все-таки попробую, коротко.

До 1990 года - положительная динамика. Спрос превышал предложение. Темпы роста повсеместно и по всем показателям.

После 1990 года пошел спад, кризисные явления, стагнация.

Мы находим причины, оправдание всем этим процессам. Мы говорим о том, что упала покупательная способность. Мы говорим, что высока изношенность фондов, что нет того авиационного парка, который нужен сейчас и отвечал бы требованиям времени. Много причин, но я считаю, что главная причина все-таки кроется в другом. Посмотрите, пожалуйста, начиная с 1991 года, как основательно реформы коснулись нашей гражданской авиации.

Мы все 10 лет были в состоянии реорганизации. Четыре раза менялось название нашей отрасли! Трижды менялась подчиненность нашего ведомства! За это время сменилось 6 первых лиц, 6 руководителей нашей отрасли! Мало утешает, что за это время в нашей стране сменилось 9 премьер-министров!

Привожу обратный пример. Мы только что отметили 50 лет нашему предприятию.

Аэропорту Волгоград - 50 лет! За эти 50 лет я - четвертый (!) руководитель этого предприятия.

Здесь комментарии, конечно, излишни!

Для того, чтобы наша гражданская авиация надежно и эффективно работала, уверенно смотрела в будущее, нам все-таки **нужна стабильная, жесткая вертикаль авиационной власти!** При чем такая вертикаль нужна от командира корабля, капитана воздушного судна и выше, вплоть до первого лица в отрасли!

Совершенно не имею в виду посягать на самостоятельность руководителей и ставить шлагбаум авиационному бизнесу. Речь идет о вертикали по обеспечению безопасности полетов.

Нам нужны специально подготовленные, имеющие авиационное и управленческое образование руководители!

Нашей отрасли нужен менеджмент высочайшего класса, причем на всех уровнях.

Это мое пожелание всем нам к славному юбилею - 80-летию гражданской авиации России!

! Юбилейной медалью "80 лет гражданской авиации России" награждены руководители авиапредприятий - члены совета и Почетные члены МАРАП, золотые лауреаты Первого открытого национального конкурса "Руководитель года гражданской авиации России".
Поздравляем!