



КОМАНДИР И ЕГО КОМАНДА (опыт ФГУП «Нижневартовское авиапредприятие»*)

Как для артистов не бывает маленьких ролей, так и для авиаторов не бывает маленьких городов. «Была бы взлётно-посадочная полоса, а все остальное приложится», – шутят они. Впрочем, к Нижневартовскому авиапредприятию это определение вряд ли подходит.

Фактически заново построен аэровокзальный комплекс. Слово отшлифованная взлётно-посадочная полоса, по которой в буквальном смысле скользят (с требуемым коэффициентом сцепления) любые типы самолётов. Комфортабельная гостиница для авиаторов. Аллея почёта вертолётной и самолётной техники как дань памяти минувшим эпохам. Всё это подтверждает простую истину: на Нижневартовском авиапредприятии командир и его команда работают в согласии друг с другом и с окружающим миром. И этот жизненный опыт отдельного авиационного предприятия по-своему уникален. Поэтому-то в августе 2004 года 31-е заседание Клуба командиров и собрание МАРАП было проведено именно здесь.

Публикуемый материал – попытка представить опыт одного из лучших в российской гражданской авиации предприятий. Это – опыт, предстающий не в виде сухих хроникальных сведений и цифр, а в высказываниях и оценках работников Нижневартовского авиапредприятия и участников КК-31.

ТРАЕКТОРИЯ ПОЛЁТА К МЕСТУ ПОД СОЛНЦЕМ

ПЫСЕНКО ВЛАДИМИР ГРИГОРЬЕВИЧ

директор ФГУП «Нижневартовское авиапредприятие»,
председатель 31-го заседания Клуба командиров авиапроизводства России



– В развитии города Нижневартовска и авиапредприятия огромную роль сыграло открытие Самотлора. Мы начинали свой путь в 1965-ом году с небольшой грунтовой полосы, на которой базировались лишь два самолёта Ан-2 и вертолёт Ми-4. Аэродром был «точкой» от Сургутского объединённого авиаотряда. Штат его состоял из трёх человек – начальника аэропорта, диспетчера и радиооператора. В 1970 году – уже отдельная авиаэскадрилья. А дальше пошло бурное развитие авиации здесь, в этом регионе. Самотлор потребовал достаточно много сил от авиации.

То, что имеем сегодня, – это, конечно, колоссальные изменения. В принципе, когда мы пришли и начинали работать, даже не верилось, что можно будет всё это создать. **34 года в аэропорту пролетели как один день.**

Сегодня мы – аэропорт первого класса. Нам присвоена первая категория (по классификации ИКАО). Принимаем все типы воздушных судов, включая Ил-86, Ан-124, «Боинги» всех типов. К нам летают самолёты 50 компаний. Мы связаны сегодня рейсами с Сочи, Минеральными Водами, Москвой (4 рейса в день), Ленинградом, Поволжьем, Новосибирском. Практически со всей Россией.

Имеем собственный парк авиационной техники. Отправляем (мы говорим – обслуживаем) более 600 тысяч пассажиров в год. По объёмам работ по итогам 2003-го года наше предприятие занимает 15-ое место среди аэропортов страны.

* Наименование предприятия и должности руководящего состава указаны на момент проведения КК-31 (август 2004 г.). С декабря 2004 г. – ОАО «Нижневартовскаявиа», Пысенко Владимир Григорьевич – генеральный директор ОАО «Нижневартовскаявиа». А в апреле 2005 г. аэропорту «Нижневартовск» присвоен статус международного.



Коллектив сегодня – 1900 человек. На предприятии есть все необходимые службы и подразделения, обеспечивающие его успешную работу. **Работаем устойчиво, обеспечиваем жизнедеятельность предприятия, платим все положенные нам налоги, своевременно платим нашим работникам заработную плату, обеспечиваем все то, что необходимо для жизнедеятельности предприятия.**

ХОХРЯКОВ БОРИС СЕРГЕЕВИЧ

мэр г. Нижневартовска



История освоения Западной Сибири проходила через Нижневартовское авиапредприятие. Потому что Западная Сибирь, её развитие, её геология, её нефтяная промышленность осваивались с помощью вертолётов, а вертолётчики сюда приходили с Нижневартовского авиапредприятия.

БАКУНИН СЕРГЕЙ НИКОЛАЕВИЧ

зам. директора по оперативному управлению производством



В 1970 году на грунтовую полосу принимали в зимнее время и Ан-12, и «Антеи» принимали, потому что нужно было перевозить грузы – экскаваторы, тракторную технику и всё остальное, а железной дороги не было. Сюда только летом можно добраться, и то по воде, а зимой – только на самолётах.

ТИХОНОВ ЮРИЙ БОРИСОВИЧ

зам. директора по организации летной работы



Организовали 2 лётных отряда, а общее количество лётного состава было около 386 человек. Эксплуатировались типы ВС: Ан-2, Ми-8, Ми-6 и Ми-26. И вот на них выполняли такой громадный объём работ! Было порядка 40 машин. **Экипажи были очень молодые. Командиром вертолётчика становился молодой человек, пилот, в возрасте 21-23 года. Приходили после училища в 19-20 лет, а в 22-23 уже становились командирами.** Сейчас у нас самому молодому второму пилоту – 27 лет, а самому молодому командиру – 35 лет.

ПЫСЕНКО В.Г.

И я, и командно-руководящий состав ставим задачи и решаем их. **Сегодня просто философствовать, мечтать мало. Сегодня надо ставить реальные задачи и их решать.** Принцип такой: журавли в небе пусть парят, это красиво, хорошо, к этому надо стремиться, но синичка должна каждый день постоянно работать, клевать. Такой вот девиз.

Конкуренция сегодня у нас на внутреннем рынке, особенно здесь, в Нижневартовском регионе, – очень большая. Сегодня тут работает много компаний. Если брать только вертолётные компании, то их порядка 5-6. Так что приходится бороться за место под небом. Технику надо поддерживать в исправном состоянии, иметь резерв этой техники, в особенности вертолёты Ми-8МТ – наиболее конкурентоспособные вертолёты.

Второе: **конкурентоспособным должен быть авиационный персонал**, прежде всего лётный персонал, который гарантирует и безопасность, и высокую ответственность, и высокий профессионализм. В совокупности всё это и позволяет нам держаться на плаву и конкурировать по данным направлениям.

Сегодня вопрос стоит так: **коллектив не просто должен быть подготовлен, он должен быть конкурентоспособен вместе с техникой.** Сегодня надо бороться за место под солнцем, за то, чтобы получить те или иные объёмы работ.

Объёмы работ, выполненных нашими вертолётами, составляют около 12-ти, в лучшее время – 15 тысяч часов. По сравнению с пиковыми для нас годами, объёмы, конечно, сократились в связи с общей экономической ситуацией. Поэтому мы вышли с собственным вертолётным парком за рубеж. Работали в Непале 2 года, в Йемене, в Африке. Сегодня работаем в Афганистане – 2 вертолётчика Ми-8 МТ. В ближайшее время направим 2 вертолётчика в Индонезию, контракт практически подписан.

Сегодня чётко не просматривается, будет ли увеличение объёмов внутри страны, особенно в нашем регионе. Мы не можем сегодня сказать, что через год, через два, через три появится большой спрос на вертолётный парк. Поэтому нам приходится и здесь работать, внутри, и, естественно, ориентироваться на работу за рубежом. Известно, что один час лётной работы за рубежом оплачивается значительно выше, чем у нас.

ТИХОНОВ Ю.Б.

Начали с Непала, 2 года там отработали. Это был наш первый, пробный шаг за рубежом. Были и неувязки, были сложности. Новая область... Но интересно!

Люди туда едут специально, чтобы отпуск провести, на Гималаи посмотреть. Там горы такие, что и красиво, и страшно, вот такие сильные горы!

А наш экипаж – молодцы: первый раз поехали, справились, организовали там всё, **2 года безаварийно отработали. Это вообще редчайший случай, кстати.** Сколько компаний там ни работало,

всегда была битая техника – и самолёты, и вертолёты, тяжёлая техника билась. Потому что аэропорт в столице Непала – Катманду – сложнейший аэродром для захода на посадку. **А мы безаварийно отработали, поддержали свой имидж, зарекомендовали себя, действительно, очень достойно.** Я это говорю с полным основанием, потому что из Непала до сих пор нам звонят, предлагают работу. Когда заказчик – «СКАЙТЭК», есть такая американская организация, искал подрядчика для работы в Афганистане на вертолётах, он напрямую вышел на нас и сказал: «Да, мы знаем, вы работали в Непале, отработали безаварийно. Вы работаете сейчас в Йемене, работаете хорошо. Мы хотели бы иметь дело с вами». Вот насколько широко уже распространилась информация среди организаций, связанных с вертолётной авиацией! Дескать, есть такое предприятие в Сибири, где-то в снегах, во льдах, которое умеет и в горах работать и которое нормально работает!

БАКУНИН С.Н.

О нас по работе в Непале сложилось очень хорошее мнение. До сих пор создаваемся. Они зовут нас назад работать. Значит, мы им понравились своей работой, стабильностью. Когда они сюда приезжали, смотрели нашу техническую базу (по АТБ можно определить, как здесь содержится вертолётная техника), им она очень понравилась.



ДУДАКОВ БОРИС ВАСИЛЬЕВИЧ

зам. директора по инженерно-авиационному обеспечению

Особенность работы нашего комплекса – в том, что **ещё в 1989 году наш директор принял решение передать материально-техническое снабжение в руки самого комплекса. Это было своевременное грамотное решение.** Сразу же исчезли все конфликты, которые бывают во всех предприятиях между АТБ (как она раньше называлась, теперь называется организация по ТАиР) и службой снабжения.

Мы за всё время существования авиапредприятия не имеем ни одного авиационного происшествия по вине авиационно-технического персонала.

Для уменьшения стоимости лётного часа **в 1997 году наш комплекс первым в России получил разрешение на выполнение капитального ремонта вертолётов в объеме РВР в условиях эксплуатационного предприятия.**

Надо отметить прозорливость нашего директора, Владимира Григорьевича, потому что ещё в 1996 году он вызвал меня к себе в кабинет и поставил задачу: в течение года освоить РВР на вертолёте. Задача была выполнена. Именно наш комплекс благодаря этому спокойно пережили годы дефолта. Так случилось, что когда в 1999 году вертолёты Ми-8МТ отработали положенный межремонтный ресурс, в России не оказалось предприятий, готовых делать ремонт этих вертолётов. Мы первыми пропустили все вертолёты через ремонт собственными силами. А потом уже в 2001-2002 начали ремонтировать другие типы вертолётов.



КУЛИКОВ НИКОЛАЙ ИВАНОВИЧ

зам. директора по наземно-техническому обеспечению

Сегодня мы ведём полную реконструкцию терминала № 1. Данный терминал был сдан в эксплуатацию в 1982 году. Сейчас уже XXI век! Необходимо создавать нормальные условия и для работы персонала, и для пассажиров. За 25 лет работы это у нас, по крайней мере, четвертая реконструкция. В 2003 году мы освоили при проведении всех видов ремонта около 30 млн. рублей практически без привлечения подрядных организаций.



ТРУШ АЛЕКСАНДР ПАВЛОВИЧ

зам. директора по авиационной безопасности

Сравнивая начало 1990-х годов с началом 2000-х годов, могут сказать, что это – небо и земля. Половина наших служб в старые времена находились во времянках и вагончиках. Работники службы СПАСОП размещались в двух спаренных вагончиках. Был неотопливаемый бокс для двух пожарных машин. И это – при 9 месяцах зимы и минус 40 градусах на улице! Сейчас у нас прекрасное помещение (я говорю о своих службах). Есть все условия: и бытовые, и для работы, и для учёбы, поддержания своих профессиональных качеств. Буквально пару недель назад у нас закончился капитальный ремонт всех наших помещений. Так что **чувство гордости меня переполняет, когда я иду по предприятию!**

ЗЕЛЕНИНА МАРГАРИТА ФЁДОРОВНА

начальник отдела персонала



У нас любой сбой в работе – это ЧП. Это значит: мы начинаем проводить разборы, учёбу. Начинаем выяснять всё до мелочей: по чьей вине, где, как произошел сбой, – и, естественно, все за это очень строго отвечают. **Владимир Григорьевич – человек очень дотошный, пунктуальный. Он не допускает даже малейших сбоев в работе.** Даже таких, какие мы наблюдаем иногда в других предприятиях, когда летаем в качестве пассажиров, и они у них считаются нормой.



ВЛАСОВ ВЛАДИМИР АЛЕКСАНДРОВИЧ начальник аэродромной службы

Не зря у нас в авиации говорят, что полёт начинается на земле. Служба наземно-технического обеспечения – это огромная армия специалистов. За последние четыре года в связи с применением новых технологий и новой импортной техники аэродромная служба добилась того, что в зимнее время не было ни единой минуты закрытия аэродрома по вине службы.



БЕГНАРСКИЙ ВИКТОР ЯКОВЛЕВИЧ начальник службы специального транспорта

Воздушное судно – это не просто какой-то объект, а очень сложный механизм. Наша задача обслужить его качественно, с соблюдением всех требований к безопасности. Его повреждение на земле влечёт за собой большие финансовые затраты, и моральные, и всё остальное, страдает имидж предприятия.



СЛЕДЬ ДМИТРИЙ ПАВЛОВИЧ старший инженер службы ГСМ

Используемый у нас современный фильтрационный пункт – насосная установка, которая очищает топливо и доводит его до современных международных требований по качеству, по чистоте.



ЯГОВИТИН МИХАИЛ НИКОЛАЕВИЧ начальник службы электро–светотехнического обеспечения полетов

Аэропорт оснащён одной из самых современных светосигнальных систем, которые установлены в России. Световое оборудование аэродрома управляется с командно-диспетчерского пункта. Диагностику проводим мы, силами службы: что работает, как работает, с каким направлением посадки работаем, состояние изоляции и всё остальное.



ПЫСЕНКО В.Г.

После второй реконструкции аэропорта мы начали принимать самолёт Ил-86. Думаю, что это ни для кого не открытие. Но тем не менее для нашего аэропорта, для нашего коллектива принимать такой аэробус – флагман российской авиации – было престижно, и наш коллектив гордился этим. Потом пошли и другие самолёты – и Боинги, и ДС-10, и наш Ан-124. Практически все самолёты, которые летают над территорией России, мы принимаем.

ХОХРЯКОВ Б.С.

В России на сегодняшний день действует, по сути дела, меньше 300 аэропортов. Наше авиапредприятие является 15-тым в России по объёму пассажиро- и грузоперевозок. Это очень весомое предприятие. Поэтому когда есть взаимопонимание городских властей и предприятия и они идут навстречу друг другу (а мы пытаемся это делать), тогда в результате и возникает то, что называется конструктивными отношениями, которые идут на пользу всем – и городу, и предприятию.

В 1992 году фондом развития и реконструкции Нижневартковского региона (а его учредителями были в основном администрации Нижневартовска и Нижневартковского района, а также промышленники, в лице нефтяников, и само авиапредприятие) **была принята программа реконструкции Нижневартковского аэропорта.** За счёт этого фонда была проведена реконструкция ВПП,

построен международный терминал. **В реконструкцию вложены деньги, в том числе, и города Нижневартовска, и достаточно серьёзные деньги по тем временам. Так что есть, конечно, и финансовые вливания, но самое главное, я думаю, – это взаимопонимание, взаимопомощь.**

О СЕМЬЕ И ГЛАВЕ СЕМЕЙСТВА...

ПЫСЕНКО В.Г.

В авиации я оказался волею судьбы. Поступал в горный институт и был далёк от авиации. После армии, когда я уже стал зрелым человеком, всё и началось. В армии я служил в авиации. Так что с военной, с армейской авиации всё и пошло. А затем был Харьковский авиационный институт, ФПК РК Ордена Ленина Академии ГА. Начальником академии был тогда Васин Иван Федотович, а я был в числе первого выпуска факультета.



Командиром Нижневартовского объединённого отряда назначен 17-го сентября 1979 года приказом министра Бориса Павловича Бугаева. До сих пор имею честь быть слугой этого коллектива и своей России. 25 лет здесь работаю. Пришёл, была, конечно, какая-то материальная база... И вот это предприятие 25 лет моей жизни, на моих глазах развивается. 25 лет!.. Это вся сознательная жизнь. Предприятие для меня это – всё!

БОБЫРЬ ВАЛЕНТИНА ИВАНОВНА зам. директора по экономике и финансам

Что значит для меня предприятие? Это – как бы семья, понимаете. Я его именно с этой точки зрения и рассматриваю. Вот есть у нас семья. Есть у нас глава семейства – Владимир Григорьевич. И соответственно, нужно сделать так, чтобы в этой семье всем людям было комфортно, максимально хорошо. А с экономической точки зрения, мне кажется, что это – цельный нормальный организм.



БРОСАЛИН ВИКТОР СЕРГЕЕВИЧ зам. директора по организации авиационных работ и перевозок

Времена были разные, трудные были времена. Тем не менее **командир предприятия всегда находил правильный курс**, выдерживал его, обладал, действительно, несгибаемой волей, интуицией, умением держать удар. Это всё, в комплексе, способствовало получению тех результатов, которые мы имеем на сегодняшний день.

ТИХОНОВ Ю.Б.

Трижды я пытался уйти на самолётную технику, на большую технику. Обращался в управление. Мне отвечали: «Ты еще молодой», «Ты еще молодой. Подожди». Третий раз обратился. Мне говорят: «Ты уже старый. Всё, сиди на своём месте». А мне 33 года тогда было! Вот так и остался здесь, в Вартовске. А в принципе, я считаю, **мне повезло, что я попал именно в это предприятие.**

БОБЫРЬ В.И.

Предприятие наше было рентабельным всегда, несмотря на все сложности. Самыми сложными были 1997–1998 годы: была очень маленькая прибыль. На сегодняшний день прибыль предприятия составляет 30 млн. рублей. Этой прибыли хватает для того, чтобы обеспечить все социальные нужды согласно коллективному договору предприятия.

ПЫСЕНКО В.Г.

Без социальной сферы, я считаю, нельзя. Своя медсанчасть обслуживает наших людей. В город они почти не обращаются. Есть своя база отдыха и всё, что необходимо для предприятия.

Как ранее многие авиапредприятия поступили: всё сразу бросили, пусть этим занимается муниципалитет или кто другой. Но ведь всё это создаётся даже не за один десяток лет. Считаю, преждевременно было от всего сразу отказываться. Ну, видимо, эту ошибку уже все поняли.

К примеру, было задание партии: иметь по 1 кв. метру теплиц на одного работающего. Это было постановление ЦК КПСС. И мы эту задачу выполнили: у нас и было на каждого работника по 1 кв. метру теплиц. Мы их и сейчас поддерживаем в нормальном рабочем состоянии.



ШЕВЧЕНКО ОЛЬГА ОЛЕГОВНА начальник участка озеленения

Урожаи собираем такие, сколько труда вкладываем, поскольку главная задача нашей службы – заниматься озеленением территории нашего предприятия. Это – те красивые клумбы, которые встречаются каждого пассажира, прилетающего в наш город. **Первое впечатление во многом зависит от работы нашей службы.** Уже потом, когда мы высадим всю эту красивую рассаду, её место занима-



ют огурцы, помидоры. За лето мы снимаем один урожай. Его хватает для того, чтобы накормить наших работников в столовой. Частично он идет в цех бортового питания, так что пассажиры, летя в самолёте, тоже могут попробовать наш урожай. **Вот такая замечательная у нас работа!**

ПРОСКУРИНА ЛЮДМИЛА НИКОЛАЕВНА заведующая гостиницей

Наш директор понимает, что отдых – это тоже главное. Он всегда поддерживает эту сферу. И если какие-то случаются проблемы (бывает же всякое в работе), мы получаем от директора очень большую поддержку. **Когда работник хорошо отдохнёт, то будет успешно решать поставленные задачи. Если экипаж хорошо отдохнёт в гостинице, то есть основания для спокойствия за пассажиров.** Ведь человек, который хорошо отдохнул, довезёт вас на место вовремя и без всяких происшествий. Так что наша сфера – тоже очень важная!



КРЕТОВ АЛЕКСАНДР ПАВЛОВИЧ начальник отдела делопроизводства

Директор пригласил меня и ещё ряд товарищей. Сказал: «Вот вам объект, вот вам зал и делайте из него музей». И начали делать. **Люди здесь главное! Конечно, забыть их труд, их вклад было бы несправедливо.** Поэтому мы всё сделали для того, чтобы показать на стендах, в материалах этих людей. Ведь 20–30 лет люди отработали! Ну, как забыть их?!



ПЫСЕНКО В.Г.

Родилась идея музея авиационной техники, и мы воплотили её в жизнь. Первая очередь аллеи Почёта – вертолётная техника. Это – техника, которая работала в нашем предприятии, техника на которой наши люди летали, работали и всё, что здесь вокруг, помогали создавать. Сейчас мы делаем вторую очередь аллеи Почёта авиационной техники. Это будет самолётный парк – Як-40, Ан-24, Ту-104, Ту-154, Ил-86. Это – та самолётная техника, которая летала и летает к нам в аэропорт до сих пор, и на которой практически перевозились все пассажиры в Советском Союзе и перевозятся сегодня в России.

ДМИТРИЕВ ЮРИЙ ЯКОВЛЕВИЧ генеральный директор ОАО «Международный аэропорт Волгоград», президент МАРАП, участник КК-31

Уважаемые командиры, уважаемые участники заседания клуба. Я хочу поблагодарить от вас всех Владимира Григорьевича Пысенка за созданные прекрасные, великолепные условия, за гостеприимство, за его прекрасные цветы, за его команду. **Таких командиров на пальцах одной руки можно пересчитать в нашей отрасли. Это – гордость гражданской авиации!** 25 лет вы, действительно, потратили не зря! Могут гордиться и дети, и внуки, и все остальные! И мы с вами гордимся за такого командира! Так держать!



ВАСИН ИВАН ФЕДОТОВИЧ председатель Совета Клуба «Опыт», заместитель Министра гражданской авиации СССР в 1980-х гг., участник КК-31

Прекрасный коллектив, красивые люди, все как один! В давние-давние времена один наш великий предшественник сказал другому могучему человеку: «Утро провел я с прекрасными хорошими людьми, прекрасными во всём смысле этого слова». Это Чаадаев к Пестелю обращался. **Рад встрече с коллективом, который работает как единая семья!**



О РЕАЛИЯХ И ЕДИНОМ ПРЕДПРИЯТИИ... (ВМЕСТО ЭПИЛОГА)



ФИЛИПЕНКО АЛЕКСАНДР ВАСИЛЬЕВИЧ

губернатор Ханты-Мансийского автономного округа – Югры, участник КК-31:

Я думаю, очень здорово, что Клуб командиров принял решение провести заседание здесь, на Нижневартовском предприятии! Потому что, это одно из лучших предприятий. Здесь главное и основное – это, конечно же, порядок и организованность. На протяжении огромного количества лет, сколько я знаю это предприятие, в любые времена и в любые периоды разрух, какие только у нас происходили, благодаря, конечно, мне думается, талантливым, умелым действиям руководства, и, прежде всего, Владимира Григорьевича Пысенка, здесь всегда был порядок, и всегда были цветы. Это значит, что всегда была нормальная жизнь, в том числе, конечно, и в организации полётов, и в организации жизни коллектива.



ГУЛЬЯНЦ ИВАН ИВАНОВИЧ

и. о. мэра г. Нижневартовска, участник КК-31

Для Нижневартовска большая честь принимать участников заседания Клуба командиров авиапроизводства России. Мы расцениваем сегодняшнюю встречу и как знак внимания к нашему городу, и как признание заслуг Нижневартовского авиапредприятия.

Администрация города уделяет большое внимание деловому сотрудничеству с предприятием, оказала большое содействие в окончании строительства международного сектора аэропорта «Нижневартовск». Но и Нижневартовское авиапредприятие играет неоценимую роль в развитии нефтегазового комплекса Нижневартовского региона, работает на геологических предприятиях, участвует в тушении лесных пожаров.

Не буду дальше рассказывать обо всех заслугах авиапредприятия. Отмечу лишь, что наше сотрудничество обоюдно выгодно и плодотворно.

От редакции. Справка:

ФГУП «Нижневартовское авиапредприятие» и его директор только за последнее десятилетие стали обладателями многих престижных региональных, всероссийских и международных наград, полный перечень которых займёт не одну страницу.

Среди них – международные награды Хрустальный рыцарь «Эртсмейкер», «Золотой Меркурий», «Серебряный папирус», «Серебряный дельфин», «Золотой свиток», «Каннская серебряная медаль» и звание «Флагман XXI века», «Золотой слиток», «Скандинавская медаль», «Хрустальный айсберг», «Мальтийский крест» и международный диплом в номинации «Предприятие XXI века», «Золотой лев», «Золотой империя», Почётный диплом «Бизнес-лидер», золотая медаль и диплом «За безупречную деловую репутацию» и другие.

Всероссийские, региональные и отраслевые награды – «Золотой Олимп» и диплом лауреата Главной Всероссийской общественной премии «Российский Национальный Олимп», дипломы Всероссийского конкурса «Российская организация высокой социальной эффективности» – «За достижения в организации социальной работы» (неоднократно), Международного Форума «Взрослые – детям. Счастливые дети – достоинство страны», почётный диплом Главы города Нижневартовска «За активную благотворительную и спонсорскую деятельность», «Лучший аэропорт года стран СНГ» (неоднократно) и другие.

Имя ФГУП «Нижневартовское авиапредприятие» присвоено звезде 9-й величины в Созвездии Рака.

Пысенко В.Г. признан директорским корпусом ГА золотым лауреатом Второго Открытого национального конкурса «Руководитель года гражданской авиации России» (Приз МАРАП).



ИВАНОВ ВАДИМ НИКОЛАЕВИЧ

генеральный директор ФГУП «ГПИиНИИ ГА «Аэропроект»,
президент Ассоциации «Аэропорт» ГА, участник КК-31

Давно не получал так много впечатлений с того момента, как сел в самолёт нашей родной сто тридцать четвёрки. Там прекрасное было обслуживание! А как командир корабля посадку совершил: мягко, просто одно удовольствие было! А когда мы покатались или побежали по взлётно-посадочной полосе, то я понял, что это – сказка, которая стала былью! Я не припомню такой взлётно-посадочной полосы по ровности, как поверхность стола. И дальше положительные эмоции увеличивались. Потому что, когда мы спустились с трапа – четкая маркировка, радостные фасады зданий аэровокзального комплекса, КДП, внутри всё прекрасно. А вышли на пло-



щадь и увидели эти цветы – краски, многообразие, как в Бремене или в Келле! Потрясающе совершенно! А в гостинице какие условия! И так далее. Я не люблю этого слова – бизнес-центр. Какой там бизнес? Вот замечательное здание! Можно провести заседание. **И все это в реалиях! Я хочу сказать «спасибо» человеку, который 25 лет отработал генеральным директором. Владимир Григорьевич, не зря 25 лет ты отработал. След оставил гигантский на всю оставшуюся жизнь!**

И я должен сказать, что **счастливый коллектив, который имеет такого генерального директора. Но и счастливый генеральный директор, который сформировал такой коллектив. Потому что такие дела делаются в одной обойме, в одной связке, только вместе.** И результат вам налицо.

... И ещё: как это прекрасно – единое предприятие! Сильное! Рентабельное! **Зачем, спрашивается, ломать то, что хорошо работает?!** Моя позиция: ломать надо то, что плохо работает! И искать другие, новые формы, чтобы заставить работать хорошо. Но если хорошо работает единое предприятие, пусть и большое, ... зачем насильно ломать?!

БОБЫРЬ В.И.

Наше предприятие многоплановое. **Я думаю, что нам помогло выжить в трудные годы, наверное, именно то, что мы оставались единым коллективом.** Мы работаем на единый результат – результат всего предприятия, но развиваем много видов деятельности. Это – работа собственного вертолётного парка. У нас есть и арендованный парк – самолёты Як-40, которые мы арендуем в Брянском предприятии и выполняем рейсы в Ханты-Мансийск, начинаем летать в Тюмень, Новосибирск, Омск, то есть, по нашему региону.

БРОСАЛИН В.С.

Почему-то считается, причём считается однозначно, что наиболее эффективно используется собственность в частных руках. При этом преобладают два тона – либо чёрный, либо белый. Вот посчитали, что светлое сегодня – это частная собственность. Думаю, что это далеко не так. **Все виды собственности должны быть. Ведь важно, кто стоит у руля, как он управляет предприятием, какие имеет мысли, как определяет курс развития и как этот курс выдерживает!**

ТИХОНОВ Ю.Б.

Когда в гражданской авиации начались перемены, нашлись и у нас люди, которые говорили, что надо разделить. Но директор занял очень жёсткую позицию: никакого деления не будет. Это позволило нам дополнять друг друга, авиакомпании и аэропорту. Поскольку сложилась уникальная экономическая система – «аэропорт – перрон»: он приносит реальные деньги (билеты). Даже в самые тяжёлые времена, которые у нас были, ни разу не было задержки выплаты заработной платы. На это было направлено всё. **Перрон приносит реальные деньги. Вертолёты работают в кредит. Кредиты гасятся не сразу, это понятно: через месяц, через два, через три деньги возвращаются.** Это позволяет нам пережить самый тяжёлый период – зиму.

И самое главное, наверное, – это люди, то есть та команда, которую создал директор. Без единомышленников такое бы, наверное, невозможно было сделать. В сумме всё это и позволило нам выжить, не развалиться, не умереть. **Хотя до сих пор пытаются нас разделить, выделить авиакомпанию. Когда вертолётная авиация, ну какой смысл выделять вертолётную компанию из аэропорта! Ведь вертолёт-то летает не на перроне, не на полосе, не в аэропорту, он же работает где-то в районе!** А это уже – конкретная прямая связь с заказчиком, договоры и т.д. Здесь уже конкуренция: у кого лучше цена, кто лучшие условия предложит и т.п. **Причём здесь авиакомпания вертолётная и аэропорт?! Зачем их делить, когда они друг друга очень хорошо дополняют?! Уникальная система сложилась в экономическом отношении! Почему-то в столице нашей Родины этого не понимают!**

ПЫСЕНКО В.Г.

Любимый мой поэт – Федор Иванович Тютчев. Это – мой земляк, брянский. Помните его знаменитое: **«Умом Россию не понять. Аршином общим не измерить. У ней особенная стать. В Россию можно только верить»...** Вот я и верю. Вот это и есть мое хобби – работа, и верю в матушку-Россию...

Нижевартовское авиапредприятие занимает 15-ю позицию в таблице о рангах ГА России. Значит курс, который был выбран коллективом предприятия, правильный. Важно, чтобы стихийные и управленческие катаклизмы не могли сбить с пути. Гражданская авиация, как женщина, не прощает измен...

Материал подготовлен на основе фильма Новосибирской студии «Репортер» «Нижевартовск. Правильный курс» и видеозаписи КК-31. Некоторые сокращения обусловлены ограничениями площадей журнала.