



## ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ АВИАЦИОННЫХ СТРУКТУР РОССИИ И ЛАТВИИ: НОВЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ СОТРУДНИЧЕСТВА

XXXIII заседание Клуба командиров авиапроизводства (КК-33) и Общее (отчетно-выборное) собрание МАРАП, состоявшиеся в Риге 27–29 сентября 2006 года, были приурочены к 20-летию Клуба и 15-летию Ассоциации.

В заседании приняли участие около 100 человек. С латвийской стороны: Министр сообщений и Государственный секретарь Министерства сообщений Латвийской Республики, руководители ведущих авиационных структур и учебных заведений транспортной сферы. С российской стороны: Временный Поверенный в делах РФ в Латвийской Республике, торговый советник Посольства РФ, председатель Исполкома МДО «Авиация и космонавтика России» Госдумы РФ, руководители авиационных структур, учебных заведений, Фонда «Партнер гражданской авиации», Инвестиционной компании «Авиафинанс», Ассоциации агентств ВТ, представители АЭВТ и НП «Безопасность полетов». В заседании также участвовал член бюро «Heli Club de France» (Франция).

Российская сторона выразила глубокое удовлетворение широким участием в заседании руководства Министерства сообщений, ведущих авиационных структур и специализированных учебных заведений Латвийской Республики. Одновременно представители директорского корпуса ГА России высказали недоумение по поводу отсутствия на Клубе, впервые за многие годы, руководства российской авиационной администрации.

В ходе заседания, посещения авиационных объектов и учебных заведений участники всесторонне ознакомились с опытом успешной работы Национальной авиакомпании «Air Baltic Corporation», ГАО «Международный аэропорт «Рига», Госпредприятия по организации обслуживания воздушного движения «LGS», Аэронавигационного учебного центра «АНТС», Авиационно-технического ангарного комплекса Компании «Concors», Института транспорта и связи (TSI), Рижского института аэронавигации (RAI), АО «SIA RIC STS». Участники отметили, что сохранение потенциала и динамичное развитие предприятий и организаций авиатранспортного комплекса Латвии стало возможным благодаря созданию государством благоприятных условий для успешного функционирования авиационного бизнеса с учетом зарубежного опыта. Большой интерес вызвало у участников посещение Инженерно-промышленной компании «LAS-1» – предприятия, сохранившего авиационный профиль и имеющего многолетний опыт работы на авиационном рынке, богатые традиции сотрудничества с российскими коллегами. Состоялась презентация возможностей авиационных структур Латвии и России для взаимовыгодного партнерства.

Участники заседания высоко оценили атмосферу доброжелательности, созданную латвийской стороной, и максимально благоприятные условия для ознакомления с опытом работы авиационных структур Латвии, установления деловых контактов и проведения конструктивных переговоров, выразили латвийским коллегам искреннюю благодарность. Вместе с тем было подчеркнуто, что потенциал сотрудничества реализуется не в полной мере из-за отсутствия между Россией и Латвией межправительственного соглашения в сфере гражданской авиации.

Руководители авиационных структур отметили важное значение состоявшегося заседания и особую роль Клуба как формы «народной дипломатии» для развития добрососедских отношений и взаимовыгодного сотрудничества между Россией и Латвией.

### ДЕНЬ ПЕРВЫЙ

Сентябрь 2006 года...



На берегах Даугавы встретились командиры авиапроизводства России, чтобы обсудить проблемы гражданской авиации. Ничто так не обогащает, как обмен опытом, деловые контакты и живое общение профессионалов. Здесь обрел новые горизонты 33-й Клуб командиров. Здесь руководители авиационных структур Латвии продемонстрировали, как они развивают гражданскую авиацию своей маленькой страны.

Здесь прошли выборы нового президента Международной ассоциации руководителей авиапредприятий.

33-й Клуб командиров, несмотря на все политические и экономические нестыковки, стал знаковым событием в истории гражданской авиации России.

### ШАЛАГИНОВ АЛЕКСЕЙ ВАЛЕНТИНОВИЧ

директор ООО «Инженерно-промышленная компания «LAS-1»,  
председатель КК-33, представитель МАРАП в Латвийской Республике

Добрый день, друзья и коллеги! Мы приветствуем вас в городе Риге на очередном, юбилейном в этом году, заседании Клуба командиров. В первую очередь, хотел бы поблагодарить всех за то,

Должности всех участников 33-го заседания Клуба командиров авиапроизводства указаны на дату проведения КК-33.

**что год назад вы избрали меня председателем вашего авторитетного заседания и выбрали город Ригу местом проведения этого саммита.** На нем присутствуют политики и дипломаты Латвийской Республики и Российской Федерации, представители практически всех сфер авиационного бизнеса – крупных авиационных подразделений, аэропортов, авиакомпаний, предприятий по УВД, учебных центров.

**Клуб командиров – это способ неформального общения директоров авиапредприятий между собой и с представителями органов авиационной власти, способ выработки общих взглядов и согласования интересов авиационного сообщества и власти.** Полагаю, в ходе работы мы обменяемся мнениями по многим вопросам, представляющим взаимный интерес. И я думаю, что международный уровень нашего сегодняшнего заседания положит начало дальнейшим контактам и с авиацией других государств региона.

Я горд за себя и горд за Вас: мы работаем в прекрасной отрасли – гражданской авиации! В прежние времена цивилизационную функцию выполняло мореплавание – объединяло страны, континенты, знакомило людей, развивало мир. Теперь это дело продолжает гражданская авиация, поэтому ее роль исключительно велика. Развитие авиации является важной предпосылкой для дальнейших контактов людей, государств, стран и народов. Извините за такое философское отступление, но мы с вами работаем не на местности, а на глобусе, потому эти рассуждения даже уместны.

**Цель нашей встречи – наметить конкретные пути взаимодействия авиационного сообщества России и Латвии в новых условиях.**

**Почему – Россия?** Потому что большинство членов нашего Клуба – россияне, это – во-первых. Во-вторых, потому что гражданская авиация России находится на подъеме, авиаперевозки идут «в гору», происходит реструктуризация маршрутных сетей, возникают новые хабы, происходит реорганизация системы организации воздушного движения, административная реформа. То есть, в России идет процесс, который должен привести к созданию основы будущего, развитого состояния государства.

**Почему – Латвия?** В Латвии создана новая национальная гражданская авиация, новые мощные высококоразвитые авиационные структуры, которые очень авторитетны в мире. Руководители наших крупнейших авиационных структур представлены во всех международных организациях гражданской авиации и пользуются в них большим авторитетом. Авиация развивается быстрыми темпами, у нее такие грандиозные планы и намерения, что их даже трудно представить. Это – быстрорастущий авиационный центр Балтии. И я говорю об этом с гордостью за свою страну. Думаю, нашим российским коллегам есть, что посмотреть, что позаимствовать в Латвии.

### **ОВСЯННИКОВ ВАЛЕНТИН ВАСИЛЬЕВИЧ** Временный Поверенный в делах Российской Федерации в Латвийской Республике

Достаточно символично, что сегодняшняя встреча проходит в Риге – это уже пространство Европейского Союза.

**Сегодняшнее юбилейное заседание командиров авиапроизводства – хорошая возможность наметить практические пути эффективной стыковки европейских, российских и азиатских транспортных систем, поэтапного сближения их качественного уровня.** Кроме того, это – возможность гармонизации приемлемых стандартов и технологий, обмена опытом во всех технологических областях авиатранспортного производства и обслуживания авиатехники.

Пользуясь случаем, хотел бы пожелать вам успешной работы и выразить надежду, что результаты юбилейного заседания Клуба командиров послужат дальнейшему развитию российско-латвийских экономических связей на взаимовыгодной основе. Хотел бы напомнить вам также, что основная задача Посольства России в Латвии заключается именно в этом – в налаживании политического диалога, развитии двусторонних экономических и торговых связей. Так что в этом наши интересы совпадают.



### **КРИШЬЯНИС ПЕТЕРС** Министр сообщений Латвийской Республики

Очень рад приветствовать вас всех в Риге. Для меня большая честь выступить перед вами – профессионалами, занимающимися авиационным бизнесом. **Здесь собрались не только патриоты своих стран, но и патриоты своей отрасли.**

Гражданская авиация в настоящее время переживает подъем во всем мире. Но мы помним, что несколько лет назад ситуация была не столь радужной. **Хочу выразить уважение вам за проявленный интерес к опыту нашей работы.** Сегодня именно Латвия развивается как региональный авиационный центр. Наш аэропорт «Рига», благодаря сознательной политике Правительства Латвийской Республики, является самым дешевым аэропортом региона. Мы поставили перед собой цель достичь к 2013 г. в аэропорту Риги пассажирооборота 10 млн. человек – то есть догнать и перегнать



Копенгаген. Мы это сделаем, я уверен в этом. Растут и город Рига, и страна, и туризм развивается. Именно при помощи этих инструментов малая страна становится великой.

**Хотел бы пожелать вашему высокому форуму – Клубу – найти правильные решения.** Успехов и плодотворной вам работы во благо всех представленных здесь стран и народов.

## ШАЛАГИНОВ А.В.

Благодарю высоких гостей нашего Клуба за теплые приветствия и предлагаю приступить к обсуждению темы заседания.

**Одним из аспектов обозначенной темы является правовое обеспечение и администрирование деятельности гражданской авиации.** Конечно, вы вспомнили, пока шли кадры о заседании Клуба в Екатеринбурге, что на нем обсуждались итоги административной реформы в ГА России, и представителями авиационной администрации были сделаны многообещающие заявления. По моим наблюдениям, со стороны руководителей авиационного бизнеса ощущался известный скепсис по поводу унифицированной системы реформирования гражданской авиации и всей административной реформы в России. Очевидно, что процессы реформирования еще не закончены. Об этом говорит и Председатель Правительства РФ Фрадков М.Е.: он готов к кадровым изменениям в ГА. Все это свидетельствует о том, что в России идет поиск эффективной модели администрирования деятельности гражданской авиации.

**Авиация – глобальная система, поэтому системы администрирования должны быть унифицированы, и опытом администрирования надо обмениваться для того, чтобы гражданская авиация работала эффективно и безопасно. С этой точки зрения опыт других предприятий и стран представляет огромный интерес.**

Об этом мы и будем говорить. Предлагаю ознакомиться с практикой и новациями, которые имеют Латвия и Россия по данным вопросам.



## ЯНИС МАРШАНС

**Государственный секретарь Министерства сообщений Латвийской Республики**

Я рад видеть всех вас в Риге. И с погодой вам повезло: такая погода в Латвии в конце сентября бывает не всегда.

Сегодня как раз – месяц и два дня, как я ушел с поста председателя правления компании «LGS». Я два года работал непосредственно в авиаиндустрии. Это было хорошее и интересное время. Все в авиации друг друга знают, все как одна семья. Моя нынешняя сфера деятельности, как государственного секретаря, – аэронавигация, авиасервис и авиауслуги.

**Латвия является частью Европейского Союза, и у нас немного другая правовая среда, чем в России. Однако больших различий все-таки нет, и мы, встречаясь с российскими коллегами, понимаем друг друга и говорим на одном языке.** Перед авиабизнесом Латвии и национальным Агентством гражданской авиации поставлены важные задачи. Одна из них – это сертификация в Европейском Союзе нашей компании «LGS». Цель – получить возможность продавать (со знаком качества) услуги на европейском авиарынке. Латвия впервые проходит сертификацию в Европейском Союзе, но это – общий порядок. Думаю, наша компания успешно пройдет ее, и мы будем продавать услуги уже на новом уровне. Как говорил Министр сообщений, пока трудно представить, что к 2013 г. пассажирооборот в аэропорту г. Риги составит 10 млн. чел. – это уровень Копенгагена или Стокгольма. Думаю, это вполне реально, об этом говорят данные последних лет. Многие присутствующие здесь помнят, что 3-4 года назад в аэропорту «Рига» было 0,5 млн. пассажиров, сегодня – 2-2,5 млн. пассажиров, и с каждым годом пассажиропоток возрастает. Это значит, что будет больше работы и для латвийских компаний, и, в каком-то смысле, для российских компаний. Думаю, сегодняшнее заседание будет полезным для всех присутствующих. Хочу пожелать вам хорошей работы и чтобы вам везло. Приезжайте к нам еще, всегда добро пожаловать.



## ЦВЕТКОВ ВЯЧЕСЛАВ ГЕННАДЬЕВИЧ

**председатель Исполкома Межфракционного депутатского объединения «Авиация и космонавтика России» Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации**

Добрый день, дорогие участники, дамы и господа, уважаемые коллеги. Разрешите выразить большую благодарность за приглашение во второй раз принять участие в таком представительном форуме как Клуб командиров. Разрешите поблагодарить наших хозяев в лице г-на Шалагинова, Министра сообщений г-на Петерса и г-на Маршанса за теплые приветствия. Алексей Валентинович очень точно отметил, что во времена Советского Союза Рига входила в тройку крупнейших центров гражданской авиации. Мне очень приятно оказаться здесь вновь, ведь я около 30 лет жил, учился и работал в Латвии, в Риге. Я не был здесь очень давно, почти 12 лет. К сказанному г-ном Шалагиновым я бы добавил, что, если заглянуть дальше в историю, то здесь родились великие ученые – Фридрих Цандер, Мстислав Келдыш, здесь базировалась в далеких 20-х годах прошлого



столетия знаменитая авиаэскадрилья самолетов «Илья Муромец» во главе с ее командиром Иосифом Станиславовичем Башко, и это – уже факт истории мировой авиации. Очень отраднo, что здесь сохраняется это авиационное знамя, авиационные традиции, и убежден, что так будет и впредь.

Теперь – **некоторые взгляды на проблемы правового обеспечения деятельности гражданской авиации.**

Во времена перестройки М.С. Горбачев выдвинул ставший затем популярным тезис: все, что не запрещено законом, – то разрешено. **В российском отраслевом праве – хозяйственном, финансовом, в том числе, и в воздушном праве, – действует, по соображениям безопасности и другим, обратная формула: делать можно только то, что официально установлено законом. Это все определяет.** Иначе и деньги наши ходили бы как угодно, и летали бы мы как угодно.

**Одна из главных современных проблем – взаимоотношения политической элиты, формирующей правила игры, и профессиональной элиты – бизнеса.** Если законы качественные, то бизнес развивается успешно. Если наоборот, закон становится препятствием для процветания бизнеса. В «переходных» условиях, когда меняется базовое законодательство, требования к закону – к его качеству и влиянию на бизнес – крайне высоки. Сегодня, как мы знаем, дела обстоят не так радужно. Поэтому и следует говорить о том, а все ли сделано так, как надо?

**За последние 15 лет в России издано 15,5 тысяч законов.** Хорошо это или плохо? Однажды у нас была дискуссия с бывшим Министром транспорта Ефимовым, который внес в Думу и, пользуясь своим положением, активно лоббировал закон, обязывающий(!) российские авиакомпании приобретать технику отечественного производства. Я задал ему вопрос: «Сколько еще надо написать законов, чтобы дело пошло «в гору»? Если 15 тысяч мало, прикиньте сколько нужно? Еще 15 тысяч?». В связи с этим **уместно вспомнить, как в конце 20-х годов выбирались из «великой депрессии» США,** когда президентом стал Франклин Рузвельт. Запер сенаторов в здании Конгресса то ли на 20 дней, то ли на месяц, и они **создали 20 основных законов, действующих до сих пор.** **В основном, благодаря им, в Америке – эффективная экономика.** Так что дело не в количестве законов, а, прежде всего, – в их качестве.

Я работаю в парламенте девять лет, и могу утверждать, что чрезмерное количество законов создает очень «мутный омут». При этом качество законов низкое, и потому бизнес не может нормально развиваться. И именно поэтому вопрос совершенствования законодательства, в первую очередь, его качества, стоит очень остро.

**Логичен вопрос: а кто же пишет законы, и каковы источники их идей?** Если кто-то думает, что депутаты в парламенте денно и нощно пишут законы – то он заблуждается. Государственная Дума – не фабрика законов, это – представительная власть. Депутаты от созыва к созыву меняются на 60-70 процентов. Наука, эффективно действовавшая в старое, советское время, свою ведущую роль в этом процессе утратила. В последние годы законодательная инициатива перешла к правительству. И это не очень хорошо, прежде всего, потому что законы пишутся для исполнительной власти. **В России правительство само для себя пишет законы и их же исполняет.** Получается, что чиновник участвует в законотворчестве как бы в двух лицах – как чиновник и как человек, занимающийся законотворчеством, по сути, научно-исследовательской работой. Совмещение двух функций (чиновника и научного работника) приводит к тому, что законы и плохо пишутся, и плохо исполняются. **Современная бизнес-элита выпадает из процесса законотворчества.** И это в корне неправильно.

Наше депутатское объединение стремится выстроить горизонтальную модель взаимодействия с бизнесом и профессионалами в сфере законотворческой деятельности. Вы сами сгуглите на то, что законы плохие, вот мы и **приглашаем вас – элиту в области авиационной деятельности, ваше общественное объединение – МАРАП, и каждого из вас в отдельности, к активному участию в законотворчестве.** Особенно сейчас, когда после всех катастроф последнего времени, руководством страны и авиационными властями проводится большая работа по устранению подобных происшествий в дальнейшем.

По нашему мнению, **в законотворчестве есть ряд весьма перспективных направлений, по которым мы, опираясь на европейский опыт, могли бы успешно сотрудничать.** Например, в области приведения российского воздушного законодательства в соответствие с нормами международного воздушного права, требованиями и стандартами ИКАО. Думается, мы недостаточно используем и потенциал многосторонней межпарламентской деятельности, и опыт, накопленный бывшими союзными республиками. Другое направление – активизация деятельности Совета по авиации и использованию воздушного пространства государств-участников СНГ, исполнительным органом которого является известный всем присутствующим МАК. Пока что потенциал Совета используется недостаточно. Нам кажется, что можно было бы активировать или попробовать наладить межпарламентское сотрудничество с бывшими республиками СССР по вопросам авиационной деятельности. Это предложение желательно отразить протокольно и обсудить.

**ШАЛАГИНОВ А.В.**

**По общепринятому мнению законы пишутся для обеспечения общественных интересов, и для согласования общественных интересов, в первую очередь, – для упорядочения общественной жизни.**



И уж, наверное, все проекты законов должны быть согласованы с этими общественными интересами или с теми общественными группами, которые представляют или выражают эти общественные интересы. Если закон касается авиационной деятельности, он должен быть согласован с авиационным сообществом, иначе рождаются противоречивые законы. Институт общественной экспертизы должен быть обязательно создан, и он должен выражать позиции авиационного сообщества.

### **ВАХРУШЕВ АЛЕКСЕЙ НИКОЛАЕВИЧ**

генеральный директор ООО «Лизинговая компания «Авиакор-Лидер»

**Цель законов – облегчить бизнес, помочь делу, но при этом не забывать, что авиационная отрасль всегда связана с безопасностью людей, с жизнью людей.** Мы направили замечания и предложения в Госдуму, причем, делали мы это по их просьбе. И мне казалось, что те замечания, которые были выданы мной лично и коллегами из других авиапредприятий будут учтены. Но когда закон вышел – мы и следа не увидели от наших предложений. Сейчас произошла корректировка законодательства в части деловой авиации. Только сейчас кое-какие предложения, которые мы тогда писали, попадают в закон. Сколько уж лет прошло с момента принятия Воздушного кодекса!

### **СУЛЕЙМАНОВ РОБЕРТ РАФАИЛОВИЧ**

вице-президент, генеральный директор МАРАП



Вячеслав Геннадьевич, правильно ли мы поняли, что директорский корпус в лице нашей ассоциации приглашен к сотрудничеству по законодотворчеству? **Вы – депутаты – отражаете интересы общества, мы отражаем интересы хозяйствующих субъектов, как должностные лица, в результате качество законодотворчества должно повыситься.**

#### **ЦВЕТКОВ В.Г.**

Когда обсуждался вопрос, каким путем идти по аэропортам: то ли путем формирования отдельного законопроекта, то ли путем внесения поправок в множество законов, мы отстаивали первое время отдельные законы. Во втором созыве в одном комитете, мало имеющем отношение к предмету, был такой комитет – по геополитике, который А.А. Митрофанов возглавлял, **было три проекта закона по аэропортам:** один – авторства Министерства обороны, второй – авторства Ассоциации аэропортов, еще один – не помню авторства. **Вот эти проекты друг друга взаимно уничтожили, а проблемы только усилились, и мы до сих пор не знаем, как выйти из ситуации.**

#### **ШАЛАГИНОВ А.В.**

**По всем трем проектам надо было провести общественную дискуссию.** Тогда была бы общая точка зрения. А если три лоббирующие группы отстаивают каждая свою позицию – никто от этого не выиграет.

#### **ЦВЕТКОВ В.Г.**

Алексей Валентинович, вот как раз сейчас возникла такая же ситуация: Министерство обороны опять вносит проект ФЗ по аэропортам. Особенный сторонник этого, по-моему, Александров, наш уважаемый руководитель аэропорта Внуково: Они считают, что нужен отдельный закон. **Что нам важно?** Или получить закон «имени Ассоциации аэропортов» или получить, вообще говоря, стратегические нормы, может быть, и в разных законах, и **получить свою стратегическую возможность вести аэропортовую деятельность, как надо?**

#### **ШАЛАГИНОВ А.В.**

**Надо смотреть мировой опыт.** На самом деле, есть же мировой состоявшийся опыт, который, конечно, нужно применить и к нашему общественному интересу, и к российскому общественному интересу. Давайте хорошенько обдумаем наши позиции, для того чтобы потом включить их в итоговый документ.

*Диалог руководителей авиационных структур Латвии и России начался с обсуждения принимаемых в Госдуме законов по вопросам авиационной деятельности. И он сразу же обозначил болевые проблемы. Устаревший Воздушный кодекс. Непринятый Закон об аэропортах и поправки к Закону о земле, на которой они базируются. Так и нерешенный вопрос по авиации общего назначения. И, наконец, как будет складываться судьба подготовленных командами авиапроизводства предложений в проекты законов.*

*Будут ли учтены общественные интересы авиаторов в Госдуме, и смогут ли здесь, в Риге, выработать общие правила, зависит от того, насколько точно представители директорского корпуса сформулируют свои предложения. Поэтому даже в перерывах не прекращались деловые переговоры. Похоже, предпосылки объединения интересов стран на рынке гражданской авиации уже намечились.*

#### **ШАЛАГИНОВ А.В.**

Я бы хотел предоставить слово торговому советнику Посольства Российской Федерации в Латвийской Республике, чтобы мы в целом представляли общий контекст для развития конкретных бизнес-интересов.

**ТИХОНОВ ЕВГЕНИЙ ИВАНОВИЧ****Торговый советник Посольства Российской Федерации в Латвийской Республике**

Прежде всего, я хочу сказать, что Латвия – это соседняя с Россией страна. Это очень важно. Во-вторых, Латвия – это страна Европейского Союза. Это тоже немаловажно.

Если говорить о Латвии конкретно – то в прошлом году товарооборот составил 1 млрд. 528 млн. долларов, в том числе российский экспорт в Латвию – 1 млрд. 188 млн. долларов, и из Латвии мы вывезли товаров на сумму 340 млн. долларов. В этом году видимо, мы выйдем на уровень товарооборота в 1 млрд. 800 млн. долларов, из которых наш, российский экспорт составит 1,5 млрд. долларов и на сумму около 300 млн. долларов мы закупим товаров из Латвии.

**Латвия находится в очень благоприятном географическом положении. Если сравнить с самолетом, то она имеет как бы два крыла. Одно крыло – это Европейский Союз, а другое крыло – восточный сосед.** Соответственно, рынок в 140 млн. потребителей – у восточного соседа и 430 млн. потребителей – в Западной Европе. Латвия имеет благоприятную возможность для развития. И сами предприниматели, и латвийские власти понимают, что благополучие Латвии зависит от того, как будут налажены отношения с Россией.

Если будет активно работать бизнес, если люди будут встречаться, если будет практика, правительства придут к соглашению, потому что поймут взаимную выгоду от этого. Я вас **всех призываю не верить мифам, смелее действовать, работать со своими латвийскими коллегами, а латвийским коллегам смелее работать со своими российскими коллегами.**

**ШАЛАГИНОВ А.В.****ГЮНТЕР ЗОЛЛИНГЕР****вице-президент по стратегическому планированию АО «Национальная авиакомпания «Air Baltic Corporation», Латвийская Республика**

Доброе утро. Как старый преподаватель, я, вопреки клубным традициям, встану. Как представитель «Air Baltic» я отвечаю за внешние связи авиакомпании. Я скажу несколько слов об «Air Baltic», но не только об авиакомпании «Air Baltic». Мы являемся самым крупным перевозчиком, но мы – не единственные, и, будучи ведущим авиапредприятием, мы, конечно, имеем определенное влияние на развитие авиационного бизнеса в Латвии. **Авиакомпания «Air Baltic» является примером успешного бизнес-проекта. 52 процента акций принадлежат правительству Латвии, 47 процентов – Скандинавским авиалиниям.** Авиакомпания создана в 1995 году. В настоящий момент мы выполняем полеты из Риги и из Вильнюса, у нас два хаба. Из Риги мы выполняем полеты более чем по 30 маршрутам как на Запад, так и на Восток, из Вильнюса – по 15 направлениям. **Мы не являемся большим авиаперевозчиком, но у нас большие амбиции стать таковым.** Здесь на слайдах показаны тенденции развития перевозок пассажиров авиакомпании «Air Baltic» за последние десять лет. На них видно, что эта тенденция соответствует тенденции роста перевозок в аэропорту «Рига». Сейчас наш флот состоит из самолетов двух типов – Фоккер-50 и Боинг-737-500.

**СУЛЕЙМАНОВ Р.Р.**

Где вы выполняете техническое обслуживание? Мы слышали, что вы намерены перейти в Домодедово...

Как я уже отметил, у нас очень тесное и плодотворное сотрудничество с «Аэрофлотом». «Аэрофлот» базируется в Шереметьево, и мы намерены оставаться в Шереметьево до тех пор, пока это сотрудничество продолжается..

**Г. ЗОЛЛИНГЕР**

Есть важные факторы, на которые г-н Золлингер обратил внимание. Это, прежде всего, – политика, **правильная, на мой взгляд, государственная политика Латвии в области авиаперевозок.** Благодаря правительственному решению сюда практически пришли авиакомпании дешевых полетов, которые вначале были приняты здесь «в штыки» многими участниками авиационной деятельности. Понятно было, что это – тяжелый процесс. Тем не менее, **результатом этого процесса стало и улучшение сервиса в наших традиционных авиакомпаниях, и улучшение конкурентной среды, и вообще повышение общей авиационной активности, а значит – и деловой, и туристической активности в стране.**

**КОРОТЯЕВ ВЛАДИМИР МИХАЙЛОВИЧ**  
**генеральный директор ЗАО «Авиакомпания «Аэрофлот-Норд»,**  
**председатель БЕАРо МАРАП**

Добрый день, дамы и господа. Я – генеральный директор авиакомпании «Аэрофлот Норд». Наш коллектив ведет свою историю, как авиаперевозчик, очень давно. Мы считаем первым своим регулярным рейсом рейс, который мы выполнили 4 февраля 1929 года Архангельск – Сыктывкар (в

**ШАЛАГИНОВ А.В.**

те времена – Усть-Сысольск). На сегодняшний день у нас 1200 работающих. Мы перевезли в прошлом году 800 тысяч пассажиров, и планируем в этом году достигнуть отметки 1 млн. пассажиров. **Мы сориентировались на замену самолетов Ту-154, Ту-134 и выбрали самолет Боинг-737.** Первый самолет этой модификации 737-500 поступил в наш парк, и мы в течение месяца уже выполняем полеты на этом самолете. В наших планах до конца года получить еще три воздушных судна. В 2007 году в парке нашей авиакомпании будет порядка десяти самолетов Боинг-737. Полагаю, что **в течение трех лет компания завершит формирование своего флота, и мы сформируем конкурентоспособный, эффективный парк воздушных судов.**

Динамика развития последних лет связана с приходом в акционеры компании «Аэрофлот – российские авиалинии».



### **КАБАШКИН ИГОРЬ ВЛАДИМИРОВИЧ**

**президент АО «Институт транспорта и связи» (TSI), д.т.н., профессор, Член технического комитета по транспорту Европейской комиссии по сотрудничеству в области научных и прикладных технических исследований, Латвийская Республика**

Я представляю две европейские организации – Совместный центр научных транспортных исследований (европейский и международный), и являюсь представителем в Европейской комиссии по сотрудничеству в области научных и прикладных технических исследований как раз в комитете по транспорту. Так получилось, и, наверное, это симптоматично, что наша сегодняшняя встреча проходит через неделю после большой Европейской транспортной конференции, которая состоялась на прошлой неделе в Страсбурге.

Сегодня существует целый ряд проектов. Их общее название «Программа Интерэк» – межрегиональная программа. И впервые за всю историю научных исследований к участию в этой программе допущена и Россия.

**Чем обусловлено сегодня повышенное внимание Европы к авиационным перевозкам?** Отмечается несколько тенденций. **Первая тенденция** – снижение среднего периода отпусков граждан Европы. **Вторая тенденция** – существенное снижение цен на авиабилеты, которые сегодня могут уже конкурировать не только с ценами на железнодорожные билеты, но даже с автобусными.

Если говорить о Латвии и о перспективах, то **сегодня у нас три основных маршрута** – это Белорусский маршрут, Московский и Питерский, **которые через Латвию связывают Россию с Европой.** Поэтому мы надеемся, что результаты нашей встречи дадут возможность обозначить новую яркую точку, «световое пятно» на этой карте. **Хотелось бы верить, чтобы те два крыла, о которых говорил господин Тихонов, обретут реальность именно на почве авиационного бизнеса.**

### **ШАЛАГИНОВ А.В.**

В двух словах хотел бы прокомментировать выступление президента Института транспорта и связи профессора Кабашкина и, прежде всего, обратить внимание российских коллег на каком уровне находится сегодня авиационное образование в Латвии. Вот, например, преемник РКИИ ГА – наш Институт транспорта и связи. Это очень высокий уровень, но не буду говорить за ректора, завтра он сам вам все расскажет и покажет. Число студентов – более 4,5 тысяч человек, если не ошибаюсь. Самое главное – институт обучает по очень современным специальностям. В частности, на транспортной логистике, если не ошибаюсь, обучается около одной тысячи студентов. В Европе и в мире эта специальность очень востребована. Современное образование дают и в России, но я не знаю, как предмет «логистика» востребован или представлен в России. Поэтому я **обращаю Ваше внимание, что имеется возможность готовить специалистов для российских авиапредприятий в нашем институте и, таким образом, восстановить нашу давнюю традицию.**



### **ЧЕРТЕНКОВ АЛЕКСЕЙ НИКОЛАЕВИЧ**

**генеральный директор ОАО «Аэропорт Толмачево»**

**Город Новосибирск – это средоточие фактически всех транспортных составляющих.** Это – крупнейший железнодорожный узел в Российской Федерации за Уралом. Это – водный узел, пусть и сезонный, но, так или иначе, он существует – это северный завоз. Это – схождение всех автомобильных дорог региона.

Сегодня мы разрабатываем совместный проект с вновь созданной авиакомпанией «Аэрофлот-Карго», по трансферту - переработке грузов в «Толмачево». И, наверное, сегодня впервые могу здесь открыть маленькую тайну: 1-2 октября к нам будет выполнен первый рейс авиакомпании «Тесис» на Боинге 747-200. Для данной авиакомпании аэропорт «Толмачево» становится основным грузовым центром в Российской Федерации. Основная перевалка грузов будет производиться здесь. **Разработан проект, по которому будет осуществлено строительство пассажирского терминала около 60 тысяч кв. метров, трех-четырёхзвездочного отеля, крупного логистического центра, грузового терминала и Экспо-центра «Экспо-Сибирь».** Три недели назад мы сдали в эксплуатацию так называемый «блок расширения». Для нас это – большая победа, поверьте. **Мы фактически увеличили площади аэровокзала в два раза.** Мы устанавливаем три телескопических трапа. Скажем так – мы становимся немного цивилизованнее.

**Мы создали около восьми компаний – стопроцентных «дочек» со стопроцентным капиталом аэропорта. Дали им практически полную самостоятельность** в коммерческих отношениях между собой. Трудно представить, но, к примеру, компания, которая занималась у нас пассажирскими перевозками, за полтора года смогла перевооружить свой парк так, как аэропорт не смог этого за последние 15 лет. Была создана компания «Сервис-Клининг», которой была поставлена задача поддерживать чистоту на территории аэропорта. Сегодня данная компания уже обслуживает, наверное, треть всех супермаркетов города Новосибирска, взяла на свое содержание ряд федеральных дорог в области. Для нее работа в аэропорту является уже вторичным бизнесом. **В аэропорту строится вторая взлетно-посадочная полоса, которая входит в Федеральную целевую программу. Мы сумели приватизировать более 160 гектаров земли**, сегодня это – наша собственность. Это фактически вся та земля, на которой располагаются аэровокзалы, вся хозяйственная инфраструктура предприятия. **А та земля (это около 100 гектаров), на которой планируется все будущее развитие, находится в собственности у вновь созданной специально под этот проект компании «Международный аэропорт Новосибирск».**

**ШАЛАГИНОВ А.В.**

Хотел бы сделать ремарку по поводу этого выступления. Здесь прозвучали интересные мысли, которые менеджерам ряда аэропортов недостаточно понятны. **Это – совершенно другая структура бизнеса.** Традиционная структура аэропорта, который оказывает комплексные услуги, складывалась с советских времен как технологическая специализация по принципу: моторы – в ССТ, электродвигатели – механикам, грузчики – в службу перевозок. То есть практически за конечную сервисную услугу, за ее качество, спросить было не с кого. На самом деле бизнес, и это хорошо видно на примере аэропорта Домодедово и аэропорта Толмачево, его внутренние структуры должны быть специализированы по операционному признаку: кто-то чистит самолеты, кто-то обеспечивает бортовое питание, кто-то заправляет самолеты. В этом случае понятен результат, есть возможность посчитать эффективность данных услуг. И если при этом есть толковый главный оператор, который собственно и осуществляет весь аэропортовый процесс, то это – наиболее эффективное устройство бизнеса. Поэтому, я хоть и не портовик, но советую присмотреться к этому опыту. **Операционная специализация – это основа повышения эффективности, я в этом твердо убежден, и об этом говорит весь мировой опыт.**

Следующим на тему «Опыт и перспективы сотрудничества предприятий по ОрВД в Латвии и России» выступит Раймонд Ижганайтис – наш главный командир неба.

### **РАЙМОНД ИЖГАНАЙТИС**

**руководитель Департамента развития ГАО по организации обслуживания воздушного движения «Latvijas gaisa satiksme» (LGS), Латвийская Республика**

Добрый день дамы и господа! Я представляю Государственное акционерное общество по организации обслуживания воздушного движения «Latvijas gaisa satiksme». Свое выступление я хотел бы построить следующим образом: рассказать кратко о компании, показать направления ее деятельности и примеры сотрудничества.

Наша компания образована в 1991 г. и 21 октября этого года отмечает свое 15-летие. На момент образования это было государственное предприятие, сейчас – государственное акционерное общество в подчинении Министерства сообщений Латвийской Республики.

**Основная цель компании – обеспечение безопасного и оптимального использования воздушного пространства для полетов воздушных судов:** частных самолетов, военных, бизнес-авиации, самолетов службы поиска и спасения.

Место в системе гражданской авиации Латвии. Функции достаточно четко прописаны Агентством гражданской авиации, которое недавно трансформировалось из Администрации гражданской авиации Латвийской Республики. Уровни оперирования – это авиакомпания, аэропорты и, соответственно, аэронавигационные службы.

**В течение этих 15 лет мы не работали в изоляции. Мы работали в тесном контакте и с коллегами из России, и из западных стран.** Основой сотрудничества явилось то, что были общие историко-технологические истоки, схожесть проблем на первоначальном этапе. В итоге мы приобрели некоторый опыт участия в европейских программах и международных программах. **Латвия находится в очень выгодном географическом положении**, через нас проходит очень много транзитных потоков. Поэтому характер системы, которая создавалась, является транзитным. Транзит составляет 79-80 процентов и прилеты-вылеты в латвийские аэропорты – около 20 процентов. **Основываясь на этом, мы развивались, используя международные стандарты и передовую практику.** Кроме того, чтобы облегчить взаимодействие с европейскими институтами нашими специалистами были сделаны переводы и экспертная оценка многих документов, связанных с сокращением минимумов вертикального эшелонирования. **Мы самодостаточны с финансовой точки зрения, обладаем высококвалифицированным персоналом и используем современную инфраструктуру, включая современные технологии.** В 2000 году мы заняли второе место в мире по качеству предоставляемых аэронавигационных услуг и получили специальную награду «Eagle Award» от ИАТА за бизнес-подход. Наша компания является одним из основателей CANCO – Организации гражданских поставщиков



аэронавигационного обслуживания, членом Международной ассоциации УВД. Мы сотрудничаем с агентством Евроконтроль по очень широкому спектру программ и проектов.

Теперь по поводу сотрудничества с нашими коллегами из России, прежде всего – о техническом сотрудничестве. Это – автоматически зависимое наблюдение, это система наблюдения за аэродромным движением плюс интеграция аэронавигационной информации, в том числе и зависящей от Российской Федерации. Далее. Сотрудничество в информационном поле. Достаточно долго выпускался отраслевой журнал «Новости аэронавигации», где была создана совместная группа, которая состояла из экспертов из России, Латвии, Азербайджана. Журнал пользовался популярностью, в нем можно было выразить все свои идеи и видение решения актуальных вопросов аэронавигации.

Объективной тенденцией в настоящее время является глобализация органов управления воздушным движением и укрупнение районов предоставления обслуживания. (Я знаю, что такая тенденция наблюдается и в России.) Ключевым элементом в этом является применение современных технологий в области связи, навигации и наблюдения в рамках концепции ICAO CNS/ATM в работе национальной системы управления воздушным движением. Ну и, соответственно, концепция CNS/ATM является фокусом развития, объединяющим звеном сотрудничества всех аэронавигационных служб.

Задача остается прежней – это соответствие требованиям о глобализации отрасли, и ключевое направление – это внедрение технологии CNS/ATM.

## ВОПРОС ИЗ ЗАЛА

### Р. ИЖГАНАЙТИС

Скажите, пожалуйста, Вы ответственность предприятия страхуете? Насколько это эффективно?

Обязательно, это требование Европейской комиссии. Сейчас объявлен тендер на страхование воздушного пространства. Процесс как раз идет, заканчивается первый сет, поэтому сейчас сказать пока не могу, с кем и на каких условиях будем страховать ответственность.

### ШАЛАГИНОВ А.В.

Как видите, наиболее интегрированная часть гражданской авиации находится все-таки в небе, и, действительно, там нет другого способа согласования взаимных интересов, нет возможности перенести свой бизнес из Латвии в Африку, и надо хорошо знать соседей, хорошо взаимодействовать, особенно в бизнесе. **Бизнес – это передовой край авиационной интеграции. Я очень рад, что наше предприятие по организации обслуживания воздушного движения пользуется заслуженным авторитетом среди коллег.** Кстати, с недавних пор его возглавляет молодая женщина, которая, по моим представлениям, – современный руководитель.

Продолжая тему, я предоставляю слово еще одному латвийскому участнику – это учебный центр по организации обслуживания воздушного движения, тоже достаточно известный на постсоветском пространстве. Тема «Практика внедрения современных стандартов авиационного обучения».



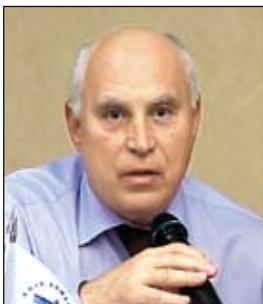
### ЕВГЕНИЙ ОБУРЕН

руководитель Негосударственной компании «ANS Training Centre»  
(Аэронавигационный учебный центр «АНТС»), Латвийская Республика

Учебные заведения можно разделить на самостоятельные, где все преподаватели свои и расходы покрываются за счет внутренних ресурсов, и те, которые ориентированы на использование внешнего персонала, внешних источников. Тот Учебный центр, который я представляю, является профессиональным и компактным, то есть у нас постоянный персонал – 10-15 человек, в то же время, привлекаемый персонал – десятки человек.

**Мы не выдаем дипломов об образовании. Мы выдаем сертификаты, которые признаются авиационной администрацией в качестве допуска к экзаменам для получения лицензии пилота или диспетчера. В Европе это пока единственное учебное заведение, которое полностью внедрило у себя стандарт ReNeR.** В состоянии внедрения стандарта находится Санкт-Петербургский университет гражданской авиации. Это внедрение происходит высокими темпами. Думаю, что через несколько месяцев это учебное заведение, вторым или третьим в Европе, тоже начнет использовать этот очень детализированный и эффективный стандарт авиационного обучения.

### СУЛЕЙМАНОВ Р.Р.



Всем присутствующим уже достаточно ясно, какой огромный учебный потенциал гражданской авиации сохранен и преумножен в Риге. Позвольте предоставить слово руководителям наших российских предприятий по организации воздушного движения.

### КРИВОРОГ ВЛАДИМИР СЕМЕНОВИЧ

директор филиала «Аэронавигация Северо-Запада»  
ФГУП «Госкорпорация по ОрВД»

Мы прослушали два очень интересных, на мой взгляд, сообщения наших коллег из Латвии – «LGS» и Учебного центра. У нас сложилось очень тесное сотрудничество и взаимодействие. У нас общая граница, объединяющая наши предприятия. Как правильно отметил председатель нашего

заседания, существуют некие стереотипы, которые останавливают процесс взаимодействия предприятий наших стран. У нас как раз наоборот. Те авиапредприятия, которые заняты в сфере авиационных услуг, не могут дистанцироваться друг от друга. **Мало чем отличаются цели и задачи системы ОрВД Латвии и России, может быть в каких-то деталях, или процедурах, но в общем – они одни и те же.** Я хотел сказать, что у нас существует прогресс в отношениях, что мы делаем вместе полезное дело и все возможное для того, чтобы сделать весь комплекс авиауслуг максимально безопасным, максимально безрисковым и эти задачи сторонами выполняются. **Нам очень полезен и интересен опыт латвийских коллег, так как они нашли некий симбиоз-переход от одного состояния, когда мы работали в Советском Союзе, и 15 летний период работают самостоятельно, они многие параметры улучшили.** Мы внимательно следим за развитием компании «LGS», за реализацией разработанных программ.

В Российской Федерации, может быть, сложнее, гораздо сложнее, чем в Латвии. Для примера я просто расскажу, что такое филиал «Аэронавигация Северо-Запада». Раймонд приводил пример и говорил, что 200 человек, по-моему, или чуть больше работает в предприятии «LGS». Только один филиал «Аэронавигация Северо-Запада» с 1 января 2007 года будет насчитывать 2,5 тысячи работников. Один центр в Риге – и 11 районных центров сегодня на Северо-Западе. Если взять во внимание Мурманский океанический сектор, то протяженность трассы – 2,5 тысячи километров. То есть масштабы несоизмеримы. Конечно, многие вопросы и проблемы, которые стоят перед нами при реализации программ интеграции в международное сообщество, наверное, более сложны для решения, чем в Латвии. Нам тоже есть, чем поделиться. Тем не менее, в Латвии есть чему поучиться: отличный менеджмент и отличные руководители.

### **ПИВОВАРОВ АЛЕКСАНДР РУФОВИЧ** директор филиала «Аэронавигация Западной Сибири» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД», вице-президент МАРАП



Я руковожу ЗапСибАэронавигацией и являюсь одновременно вице-президентом МАРАП. Хочу пожелать успешной работы и от имени генерального директора Госкорпорации принести извинения за то, что он не смог присутствовать. В данный момент руководитель корпорации по объективным причинам отсутствует в России – участвует в совещании в Германии, а оттуда вылетает на переговоры в Канаду по вопросам оптимизации организации воздушного движения.

Мы очень подробно говорили на прошлом заседании в Екатеринбурге на тему ОрВД и административной реформы, если быть точнее, о последствиях этой реформы.

**На сегодняшний день мы, я имею в виду ОВД, находимся в очередной реформе.** В чем она заключается? **По указу Президента РФ в прошлом году, в сентябре, была создана ФАНС.** Этот указ реализуется и, если кто не знает, я напоминаю, Федеральная аэронавигационная служба создана, Положение утверждено в марте, сейчас идет формирование кадров. Территориальные управления создаются по принципу округов, – семь округов, плюс сам аппарат Федеральной аэронавигационной службы.

**На сегодняшний день у нас примерно около ста районных центров. Стоит задача сделать их всего двенадцать.**

На что это направлено? Это направлено на оптимизацию воздушного пространства, оптимизацию воздушных трасс, оптимизацию взаимодействия «экипаж – диспетчер», оптимизацию контроля за работой диспетчеров.

С чем это связано? С ростом интенсивности использования воздушного пространства. Здесь отмечается устойчивая динамика роста, и довольно-таки заметного. В небе одновременно находится множество воздушных судов как иностранных, так и россиян, и в небе становится тесно. Переход на РЛСМ дает новые порядки эшелонирования. **В следующем, максимум в 2008 году, – массовый переход на РЛСМ, и они будут работать на территории всей России.**

### **ЗАХАРЬИН ВАЛЕРИЙ БОРИСОВИЧ** директор программ Некоммерческого партнерства «Безопасность полетов»



Наша организация была создана в 1989 году как Фонд авиационной безопасности. С 1999 года в связи с принятием Федерального закона «Об общественных организациях» мы преобразовались в Некоммерческое партнерство «Безопасность полетов».

Основные цели Партнерства – это всемерное содействие повышению уровня безопасности полетов всех видов авиации, вне зависимости от принадлежности и форм собственности; пропаганда и содействие внедрению отечественного и зарубежного передового опыта в области безопасности полетов. **У нас 72 коллективных члена.** Из них 18 авиакомпаний, предприятия УВД (их количество, к сожалению, сократилось до пяти в связи с реформированием структуры организации воздушного движения), предприятия промышленности, учебные заведения, средства массовой информации. **Членами Партнерства являются представители России, Армении, Азербайджана, Великобритании, Грузии, Казахстана, Латвии, Соединенных Штатов Америки, Швеции, Узбекистана.** Таким образом, мы практически остались международной организацией.

В этом году мы наградили экипаж самолета Фолькон-20 авиакомпании Jet-2000. Это, конечно, был уникальный случай, очевидно, вы слышали о нем. В воздухе на высоте шесть тысяч метров при перелете в Москву из Тулы из-за неисправности топливной автоматики отказали сразу оба двигателя. Экипаж нашел мужество в сложных метеоусловиях (с нижней границы облаков 400 метров), благодаря, конечно, четкому действию служб УВД, вывести самолет точно на полосу и посадить его. Без двигателей! Правда, он слегка «подмял» шасси, но вместе с тем и пассажиры, и самолет остались целы, живы и здоровы.

**За 17 лет нашими наградами за героизм, мужество и находчивость отмечены около 130 военных и гражданских авиаторов.**

## СУЛЕЙМАНОВ Р.Р.

Я недавно ознакомился с прекрасным интервью Шелковникова Валерия Георгиевича, которое называлось примерно так: Абсолютной безопасности можно добиться, если сидеть на дереве и есть бананы и, самое главное, – не летать. Рекомендую прочесть этот полезный материал, опубликованный на портале AVIA.RU. Далее имею честь представить Фонд «Партнер гражданской авиации», президентом которого является всем известный Смирнов Олег Михайлович – бывший начальник Эстонского управления, заместитель Министра ГА, профессиональный пилот, член «Клуба Опыт».



## СМИРНОВ ОЛЕГ МИХАЙЛОВИЧ

**президент Фонда развития инфраструктуры воздушного транспорта «Партнер гражданской авиации», заместитель Министра ГА СССР в 1983–1990 гг.**

Спасибо большое за представление. Дорогие друзья, спасибо, что пригласили на это очень значимое мероприятие. Мне особенно приятно было услышать информацию о том, как развивается Латвийская гражданская авиация, поскольку в 1974 году я был назначен первым заместителем начальника управления Латвийской ГА. Министром гражданской авиации Бугаевым Б.П. и Правительством Республики перед нами были поставлены две задачи:

Первая – закончить строительство аэродромного и аэропортового комплекса, перебазировать гражданскую тяжелую авиационную технику с военного аэродрома. Вторая – перевооружить авиацию Латвии с турбовинтовых самолетов ИЛ-18 на реактивные ТУ-154 и ТУ-134. Эти задачи были нами успешно выполнены. Сегодня из докладов латвийских коллег и своими глазами мы видим, в каком прекрасном состоянии аэропорт, видим прекрасную динамику развития. Я благодарен тем, кто подхватил нашу инициативу и понес дальше эту эстафету.

Дорогие друзья! Недавно был создан фонд «Партнер гражданской авиации». Хотел вам доложить как главным действующим лицам в экономике и обеспечении безопасности полетов гражданской авиации России: **вы, в самом деле, – главные. Фигура на логотипе Клуба командиров полностью соответствует каждому из вас – не только на этом значке, но и в жизни – несет на своих плечах все тяжести недостатков законодательства, эту чехарду со структурой, нехваткой самолетов, двигателей, запчастей и пр. Все решаете и несете на своих плечах вы и несете успешно, все-таки отрасль работает с плюсом.**

**Фонд вышел в Совет Федерации и в Правительство с подробной запиской.** Не буду здесь читать ее всю, только – короткие фрагменты.

**Первое.** Создать единый независимый полномочный орган государственного регулирования гражданской авиации России в соответствии с рекомендациями ИКАО и практикой ведущих стран мира. Вы все знаете, что мы на сегодняшний день – «чемпионы»: мы – единственная страна, которая не имеет уполномоченного органа гражданской авиации.

**Второе.** Использовать пока еще имеющийся потенциал учебных заведений. Катастрофы показали – допущены системные просчеты. Мы готовим экипажи на западные самолеты в основном с самолетов Ту-154 и Ту-134. Здесь же экипаж двухчленный! Это – абсолютно другая философия, которая должна преподаваться с молодых ногтей, с училища! Училища у нас выпускают пилотов с подготовкой на Ан-2 и Як-18. Необходимо перевооружение учебных заведений самолетами, тренажерами и другим оборудованием.

**Третье.** Восстановить наработанный в отрасли опыт организации летной и методической работы с экипажами.

**Четвертое.** Создать независимый орган по расследованию летных происшествий, подобный Госавианадзору СССР. В Америке председатель Комитета безопасности полетов, который занимается расследованием летных происшествий, подчиняется Президенту Соединенных Штатов. У нас же расследование последних происшествий вы знаете, кто возглавлял. То есть председатель комиссии расследует сам себя!

**Пятое.** Государству определить, наконец, свое отношение к авиапрому.

## ШИШКИН ЖОРЖ КОНСТАНТИНОВИЧ

генеральный представитель компании «De Ster Belgium» по России, странам СНГ и Монголии, начальник Управления летной службы МГА СССР в 1980-х гг.



Разрешите поблагодарить организаторов и членов МАРАП за приглашение на Клуб как руководителя представительства иностранной компании в России и СНГ.

Все, что связано с деятельностью фирмы «De Ster», которую я представляю, изложено в предложенных вашему вниманию буклетах и на электронных дисках. Я очень существенно сократил рекламную часть выступления, но об этом – в оставшееся время.

**В первую же очередь мне хотелось бы затронуть большие и злободневные вопросы гражданской авиации и обеспечения безопасности полетов в гражданской авиации.** Я позволю себе напомнить известные фамилии: министр **Бугаев** Борис Павлович, заместители министра **Катрич** Алексей Николаевич, **Горяшко** Алексей Маркиянович, **Грубый** Борис Дмитриевич, **Курило** Виктор Михайлович, **Назаров** Александр Игнатьевич, **Смирнов** Олег Михайлович, **Юркин** Юрий Алексеевич. **Это был высший топ-менеджмент управления гражданской авиацией, по всем направлениям!** Все эти люди имели базовое летное образование и высшее академическое образование. Они прошли школу управления летными подразделениями, авиационными подразделениями в виде объединенных авиаотрядов, управления региональной авиацией и центрального аппарата МГА СССР. **Вот кто управлял гражданской авиацией!** И была государственная поддержка, и было государственное финансирование! Так работала гражданская авиация в 60-е – 80-е годы. Это – высший в мире уровень безопасности полетов (по количеству авиационных происшествий на 100 тысяч полетов), и самоокупаемость, и объемы 140 млн. пассажиров в год. Вот результаты профессионального управления гражданской авиацией!

**Что мы имеем сегодня?** Посмотрите, вроде бы все то же самое. Казалось бы, у нас есть управленцы соответствующего масштаба, у нас есть финансирование, у нас есть программа, подписанная Президентом и Правительством. И что? Последняя, то есть программа, «работает» на бумаге. **Среди управленцев высшего звена нет ни одного профессионала** из летного состава, знающего гражданскую авиацию изнутри, но зато есть люди, умеющие соответствующим образом осваивать те финансовые средства, что выделяются бюджетом. **И вот результат – полностью разрушена система управления безопасностью полетов**, которая всегда строилась на высоких требованиях по поддержанию летной годности воздушных судов и высочайшем профессионализме авиационного персонала.

Теперь, отвечая на предложения Вячеслава Геннадьевича Цветкова и Олега Михайловича Смирнова о сотрудничестве, скажу: **мы, старая гвардия, готовы работать и как аналитики, и как эксперты.** Здесь правильно говорилось, что нужно воссоздать единую федеральную службу гражданской авиации и систему управления безопасностью полетов. Мы готовы всемерно помогать в этом. Мы постоянно стучимся во все двери. Мы – я имею в виду ветеранов, докладные записки пишем Президенту, Премьеру, в Госдуму, присутствуем на парламентских слушаниях. Но давайте двигаться дальше! Мы знаем, что наши рекомендации доходят по назначению, но результата-то не видно! Надо двигаться вперед и активнее использовать имеющийся потенциал. **А, на мой взгляд, сегодня сильнее потенциала, чем в МАРАП и в Клубе «Опыт», – нет. Нет другого такого потенциала! Этот потенциал – как клад, который не поднимают с земли, а ходят и затаптывают.**

В заключение, как и обещал, коротко о деятельности фирмы «De Ster». Наша продукция поставляется в любую точку земного шара и для любой авиакомпании. Это – все, что необходимо для создания комфорта и уюта для наших пассажиров: бортовая одноразовая и многоразовая посуда (стекло, фарфор, металл) и предметы сервиса (пледы, наушники, подголовники и т.д.). Все это производится в четырех странах мира на собственных фабриках. Очень тонкая система ценообразования и постоянная работа над новым дизайном.

В России с нами работают более 20 авиакомпаний, в том числе «Аэрофлот», «Вим-Авиа», «Трансаэро», «Домодедовские авиалинии», «Красэйр» и другие. Многие авиакомпании и аэропорты даже и не знают, что покупают продукцию фирмы «De Ster», поскольку покупают ее не напрямую, а через дистрибьютора.

Приглашаю вас к сотрудничеству. В нашем московском офисе есть небольшой выставочный зал с образцами, где можно все посмотреть, определиться с заказом, условиями доставки, ценами и оформить контракт. С точки зрения надежности, могу сказать, что фирма ничем себя не запятнала, надеюсь, что этого и никогда не произойдет. Рассчитываю на увеличение количества наших партнеров и заказчиков, увеличение объемов продукции, закупаемой у нас авиакомпаниями, аэропортами и хендлингами России и стран СНГ.

*Первый день работы Клуба командиров определил главные направления взаимовыгодного сотрудничества. Желания руководителей компаний, связанные с расширением границ авиационного бизнеса обеих стран, совпадают. Что же касается возможностей, то, как показывает деловая практика, важно разработать правильную стратегию, составить реальный бизнес-план и проконтролировать его исполнение. Впереди – посещение крупнейших авиапредприятий Риги и непосредственное общение с сотрудниками компаний. Одно дело – презентации, и совсем другое – увидеть, как работает система в действии.*

## ДЕНЬ ВТОРОЙ

*Рижский форум Клуба командиров плавно переходит в собрание Международной ассоциации руководителей авиапредприятий. Проблемы, которые нужно решить директорскому корпусу, связаны с расширением задач, изменениями в структуре самой организации и выборами нового президента. Все события проходят в реальном времени и, что немаловажно, в рамках действующего Устава. А Устав МАРАП – это маленькая конституция.*

**На Общем (отчетно-выборном) собрании членов МАРАП** подведены итоги ее работы и реализации «Стратегических намерений МАРАП», утвержденных в г. Нижневартовске 6 августа 2004 г. Работа Совета и Исполнительной дирекции Ассоциации признана удовлетворительной.

Участники собрания выразили серьезную озабоченность итогами административной реформы, незавершенностью процесса формирования федеральных органов исполнительной власти в области ГА, несогласованностью их действий и некомпетентностью принимаемых ими решений, незащищенностью руководителей авиапредприятий от недобросовестных действий представителей авиационных властей. В целях повышения эффективности деятельности Ассоциации в интересах директорского корпуса **избраны вице-президенты по основным сферам деятельности ГА.** Избраны: **президент** (Ивановский Н.Н., генеральный директор Авиапредприятия «Северсталь»), **новый состав Совета и Ревизионной комиссии МАРАП;** **утвержден генеральный директор** в ранге вице-президента (Сулейманов Р.Р.). Решено объявить Четвертый Открытый национальный конкурс «Руководитель года гражданской авиации России» с 1 января 2007 года. Утверждено Положение о Фонде защиты руководителей авиапредприятий. Рассмотрены другие вопросы деятельности ассоциации.

Участники собрания почтили минутой молчания память безвременно ушедшего в октябре 2005 года **Бугаенко Виктора Ивановича**, командира Элистинского ОАО с 1989 по 1999 гг., учредителя МАРАП.



### ДМИТРИЕВ ЮРИЙ ЯКОВЛЕВИЧ президент МАРАП

Сегодня у нас день второй.

За прошедший год мы потеряли нашего коллегу, руководителя Элистинского авиаотряда, одного из учредителей МАРАП Бугаенко Виктора Ивановича. Я предлагаю почтить его память минутой молчания.

Уважаемые коллеги, **особенностью настоящего собрания МАРАП является то, что оно проходит в год 15-летия Ассоциации и 20-летия Клуба командиров авиапроизводства. Это – приятный момент. Неприятный момент – то, что нам в пору отмечать 15-летие перманентных реформ системы управления гражданской авиацией.**

Приоритетными направлениями деятельности ассоциации в отчетный период являлись:

- содействие становлению эффективного авиационного рынка;
- взаимодействие на паритетной основе с органами власти, коллегами и партнерами;
- защита интересов руководителей авиационных предприятий в отношениях с их собственниками;
- формирование положительного имиджа руководителей авиапредприятий;
- обобщение и распространение отечественного и международного опыта управления авиапредприятиями;
- содействие предотвращению социальной напряженности на авиапредприятиях.

Два года назад в Нижневартовске мы признали в качестве одного из приоритетов Ассоциации участие в совершенствовании нормативно-правовой базы гражданской авиации. В Екатеринбурге был намечен один из путей реализации этой задачи – кодификация имеющейся нормативно-правовой базы. **А вчера на 33-м заседании Клуба командиров мы получили от МДО «Авиация и космонавтика России» официальное приглашение к сотрудничеству и предложение МАРАП выступить экспертом при подготовке нормативных документов в области гражданской авиации.**

Охватить весь спектр намеченных направлений деятельности силами только Исполнительной дирекции МАРАП невозможно. В связи с этим предлагается увеличить число вице-президентов.

### СУЛЕЙМАНОВ Р.Р.

Учитывая, что это решение – историческое, даю справку по Уставу: количество вице-президентов по Уставу определяет собрание. Поэтому предлагается ввести вице-президентов по направлениям: по аэронавигации, по аэропортовой деятельности, по поддержанию летной годности, по продаже авиационных услуг и перевозок, по внешнеэкономическим связям, по науке и образованию.



**ДМИТРИЕВ Ю.Я.**

Коллеги, я ставлю вопрос на голосование. Кто за то, чтобы избрать вице-президентами МАРАП по направлениям деятельности, перечисляю по алфавиту: Бородину, Костина, Максимова, Пивоварова, Роя, Смурова, – прошу голосовать. Спасибо. Кто против? Кто воздержался? Таких нет. Поздравляю наших уважаемых коллег с избранием на столь ответственные общественные должности в руководстве МАРАП.

**Мне поступают предложения продолжить общественную деятельность на посту президента, я этого не скрываю, несмотря на то, что я ушел с должности хозяйственного руководителя.** Уважаемые коллеги, спасибо еще раз за понимание и за предложение, и за тот разговор, который у нас был вчера и позавчера. **Но мы ни в коем случае не должны с вами поступаться принципами, которые этого не допускают.** Эти нормы утверждены Уставом МАРАП. **Устав МАРАП – это малая конституция.** Еще раз, стоя, хочу вам сказать огромное, большое спасибо за доверие и за годы совместной работы. **А вновь избранному составу руководящих органов МАРАП я хотел бы пожелать успешной работы в интересах директорского корпуса и во имя гражданской авиации России!**

По кандидатуре на должность президента МАРАП. По поручению Совета МАРАП предлагаю руководителем Авиапредприятия «Северсталь» Ивановского Николая Николаевича.

**ИВАНОВСКИЙ НИКОЛАЙ НИКОЛАЕВИЧ**  
генеральный директор ООО «Авиапредприятие «Северсталь»



**Принимая это предложение, я отдаю отчет, что в случае избрания, без помощи руководителей, находящихся здесь, всех членов МАРАП мне будет сложно.** Конечная цель, как я ее вижу, – это сохранить, укрепить организацию. То, что наработано за 15 лет – это, несомненно, огромное достижение всех руководителей. Учитывая особенности современного периода, то, что провалилась административная реформа в гражданской авиации, – этот и следующий год у нас будет достаточно сложным. Поэтому то решение, которое принято по вице-президентам, – это очень хороший шаг. Он укрепит организацию, и, надеюсь, в целом нам удастся мнение руководителей – мнение Ассоциации, – донести до исполнительной власти.

**КОРОТЯЕВ В.М.**

Я целиком и полностью поддерживаю кандидатуру своего географического соседа – Ивановского Николая Николаевича – для избрания на должность президента МАРАП.

Итак, ставлю вопрос на голосование. Кто за то, чтобы избрать президентом МАРАП Николая Николаевича Ивановского, прошу голосовать. Кто против? Кто воздержался? Единогласно. Николай Николаевич, мы Вас поздравляем!

Спасибо, коллеги. Я еще раз остановлюсь на том, что главная сила нашей организации – это тот коллектив, который есть, – коллектив руководителей. **На посту президента я постараюсь то высокое доверие, которое вы мне оказали, оправдать и с вашей помощью приумножить силу нашей организации.**

Готовясь к этому собранию, готовясь к юбилею, мы сочли возможным опубликовать в Журнале «МАРАП» статью 18-летней давности, опубликованную в знаменитом журнале ИЭиОПП СО АН. Это – **статья «25 километров в День Аэрофлота». Двадцать лет назад** эта история приключилась с первым председателем Клуба – Хуснутдиновым Халилом Галиевичем. Двадцать лет назад наш руководитель через месяц после первого заседания Клуба, которое прошло в июне 1986 года в городе Братске, был взят под стражу и в течение двух лет незаконно содержался в разных следственных изоляторах. **Движение Клуба командиров, едва начавшись, стояло под колоссальной угрозой.** По прошествии двух десятилетий появилась **статья «Двадцать лет спустя»,** опубликованная в этом же выпуске нашего журнала, который у вас на руках. Название статьи придумал первый председатель Клуба Хуснутдинов. В этой статье ее автор, **Хайризов,** который сам из Иркутска, **сделал очень серьезный анализ того, а что, собственно, изменилось?** Как открывались дела для давления на руководителя, так они и открываются. В статье приводятся данные из справки Минтранса по результатам проверки Федерального агентства воздушного транспорта: **«За последнее время из 57 руководителей ФГУПов 18 были уволены и вместо них, в нарушение Трудового кодекса, без проведения конкурсов, назначены исполняющие обязанности».\***

В период между собраниями **принято решение Совета МАРАП о создании Фонда защиты руководителей** как источника финансирования различных юридических экспертиз, организации адвокатской защиты и т.п. **Прошу утвердить Положение о данном фонде\*\*.**

Кто за то, чтобы признать работу Совета МАРАП и Исполнительной дирекции за отчетный период удовлетворительной, прошу голосовать? Кто против? Кто воздержался? Работа признается удовлетворительной.

**ДМИТРИЕВ Ю.Я.****ИВАНОВСКИЙ Н.Н.****СУЛЕЙМАНОВ Р.Р.****ДМИТРИЕВ Ю.Я.**

**От редакции:**

\* «Директорские истории», упомянутые в статье В. Хайрюзова, за период после публикации развивались следующим образом: действия Ю. Дмитриева в должности генерального директора Волгоградского аэропорта не признаны противоправными; ИО генерального директора Аэропорта Иркутск А. Куликов переведен на должность заместителя руководителя Окружного управления Центральных районов Росавиации; отстраненный от должности генерального директора Сахалинского аэропорта В. Бочаров продолжает отстаивать свои права в судебном порядке.

\*\* Положение о фонде было принято единогласно. В качестве механизма реализации данного решения предлагается сотрудничество МАРАП и руководителей авиапредприятий с ЗАО «AIG страховочная и перестраховочная компания». Материалы компании размещены на с. 52 журнала.

Рижский авиационный форум Клуба командиров стал событием значимым в жизни руководителей авиапредприятий. Во-первых, потому что это событие проходит только раз в год. Во-вторых, ничто так не обогащает, как опыт коллег, тем более теперь зарубежных. И, наконец, только побывав непосредственно на предприятиях, можно увидеть реальные отличия в методах управления. А значит – и в развитии такой мощной отрасли, как гражданская авиация.

Но, обо все по порядку.

## ИНЖЕНЕРНО-ПРОМЫШЛЕННАЯ КОМПАНИЯ «LAS-1» – один из основных участников и организаторов рижского заседания Клуба командиров

Сюда приехали российские авиаторы, чтобы, как говорится, воочию убедиться в реальных достижениях. А удивляться, действительно, было чему. Ведь «LAS-1» является разработчиком, производителем и поставщиком технического оборудования для аэропортов.



### ШАЛАГИНОВ А. В.

Сегодня компания «LAS-1» обладает большим производственным корпусом площадью 7,5 тысяч кв. метров и высотой 11 метров, инженерным трехэтажным корпусом площадью 2 тысячи кв. метров. На первом этаже расположены раздевалки, бытовки, помещения для цехового персонала. На втором этаже – службы маркетинга, управления, финансов. Это – наше заводоуправление. А на третьем этаже – практически только конструкторы, которых у меня 20 человек, и это – большая сила. Конструкторы всегда у нас были сильные.

Когда мы проводили разделение, то надо мной все другие участники этого процесса подсмеивались. Все станки хотели себе взять, а я взял конструкторов и сдал им все станки. Нет, ну все равно какой-то процесс деления собственности был. Все считали, что раз есть станки, то, значит, у них там все будет. И не понимали, зачем я взял конструкторов, которые ничего не производят. Вот таким образом я практически перенял весь прошлый опыт в лице этих людей. А станки мы потом купили, когда уже это потребовалось!

Сегодня большая проблема с кадрами. Колоссальная! С машиностроительными кадрами – ужасная проблема! Кроме того, что система подготовки кадров практически была уничтожена, и лучшие технические специалисты уехали, поскольку не было и спроса, то кадры, естественно, не появлялись.

Вторая большая проблема, конечно, – это большой отток квалифицированного персонала на работу за рубежом. Производителям, особенно, экспортерам, – очень сложно. Рынок растет. Я не успеваю обрабатывать заказы просто по той причине, что нет людей.

Мы сейчас решили провести полную реструктуризацию производства. Я убираю отсюда из главного корпуса всю металлообработку и оставляю в нем только специализированные, сборочные операции, малярные работы, монтаж, испытания, развитие изделий. Поэтому сейчас у нас переходный процесс. Много делаем на стороне. Много приходится делать у себя.



## ГОСУДАРСТВЕННОЕ АВИАЦИОННОЕ ОБЪЕДИНЕНИЕ «МЕЖДУНАРОДНЫЙ АЭРОПОРТ РИГА»



Те, кто не бывал здесь последние лет пять, сразу же заметили перемены – европейский уровень и европейские стандарты. Здание аэровокзала соответствует всем современным представлениям комфортного авиакомплекса для пассажиров. Здесь, действительно, есть, на что посмотреть и что взять на заметку.

### ДЗИНТАРС ПОМЕРС

президент ГАО «Международный аэропорт Рига»

Авиакомпания «Air Baltic» и Аэропорт были созданы 15 лет назад, когда мы юридически разделились. Буквально на этой неделе мы отмечаем 15-летний юбилей.



Я покажу, что мы сделали за эти 15 лет. Это – рост пассажиров, начиная с 1992 года, года знаменательного. Буквально еще в 1991 году мы перевезли 250 тысяч пассажиров. После этого **не было ни одного года без развития и увеличения перевозок**. Самый большой приток пассажиров был, конечно, в последние три-четыре года. **Главная причина – в присоединении к Европейскому Союзу**. Коротко о том, что мы уже имеем в этом году. За январь-август мы обслужили 1 млн. 634 тысячи пассажиров. По сравнению с прошлым годом, когда у нас было 1 млн. 196 тысяч пассажиров, прирост – 36 процентов. **Сегодняшние полеты из Риги – по 40 прямым направлениям**. Для Риги это – нормально. Рига сегодня – это главный авиационный центр в странах Балтии, мы говорим – в регионе. И у нас самое хорошее развитие.



## ГОСУДАРСТВЕННОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ ПО Организации Обслуживания Воздушного Движения «LGS» И Аэронавигационный Учебный Центр «АНТС»

*Здесь все отточено до мелочей – каждое движение и каждое слово. Впрочем, по-другому и быть не может – управление воздушным движением не терпит суеты.*

*Ознакомившись с опытом успешной работы авиапредприятий и учебных заведений Латвии, российские авиаторы рассмотрели перспективы взаимовыгодного сотрудничества. И тем для обсуждения было немало, особенно – в неформальной обстановке.*

*А вот и знаковый атрибут Клуба командиров! Председатель Рижского Клуба – Алексей Шалагинов – передает мантию, как главную реликвию, председателю будущего Клуба – Алексею Чертенкову, генеральному директору аэропорта «Толмачево». Решено, что 34-й Клуб командиров будет проходить в Новосибирске во время празднования 50-летия аэропорта «Толмачево».*



## РЕШЕНИЕ КЛУБА

Всесторонне ознакомившись в ходе заседания и посещения авиационных объектов и учебных заведений с опытом успешной работы Инженерно-промышленной компании «LAS-1», Национальной авиакомпании «Air Baltic Corporation», ГАО «Международный аэропорт Рига», Госпредприятия по организации обслуживания ВД «Latvijas gaisa satiksme» (LGS), Аэронавигационного учебного центра «ANS Training Centre» (ANTC), Авиационно-технического ангарного комплекса Компании «Concours», Института транспорта и связи (TSI), Рижского института аэронавигации (RAI), рассмотрев состояние и перспективы взаимовыгодного сотрудничества субъектов авиационного бизнеса России и Латвии,

## УЧАСТНИКИ ЗАСЕДАНИЯ КЛУБА:

1. Выразили глубокое удовлетворение широким участием в заседании руководства Министерства сообщений, ведущих авиационных структур и специализированных учебных заведений Латвийской Республики, Временного Поверенного в делах РФ в Латвийской Республике, торгового советника Посольства РФ, председателя Исполкома МДО «Авиация и космонавтика России» Госдумы РФ.

Одновременно представители директорского корпуса ГА России высказали недоумение по поводу отсутствия на Клубе, впервые за многие годы, руководства российской авиационной администрации.

2. Отметили, что сохранение потенциала и динамичное развитие предприятий и организаций авиатранспортного комплекса Латвии стало возможным благодаря созданию государством благоприятных условий для успешного функционирования авиационного бизнеса с учетом зарубежного опыта.

3. Высоко оценили атмосферу исключительной доброжелательности, созданную латвийской стороной, и максимально благоприятные условия для ознакомления с опытом работы авиационных структур Латвии, установления деловых контактов и проведения конструктивных переговоров.

4. Подчеркнули, что потенциал сотрудничества реализуется не в полной мере из-за отсутствия между Россией и Латвией межправительственного соглашения в сфере гражданской авиации.

5. Отметили важное значение состоявшегося заседания и особую роль Клуба как формы «народной дипломатии» для развития добрососедских отношений и взаимовыгодного сотрудничества между Россией и Латвией.

## УЧАСТНИКИ ЗАСЕДАНИЯ КЛУБА РЕШИЛИ:

1. Выразить руководству Министерства сообщений Латвийской Республики и латвийским коллегам искреннюю благодарность за теплый прием и предоставленные широкие возможности для знакомства с опытом работы субъектов авиационного бизнеса Латвии.
2. Выразить особую благодарность директору ИПК «LAS-1» и президенту ГАО «Международный аэропорт Рига» – организаторам и основным спонсорам юбилейного заседания Клуба – за высочайший уровень организации деловых и культурных мероприятий, руководству страховой компании «АВИКОС» – за предоставление российским участникам медицинской страховки на безвозмездной основе.
3. Создать, на договорной основе со Студией «Репортер», документальный фильм по материалам КК-33, Собрания МАРАП и юбилейных мероприятий, посвященных 20-летию Клуба и 15-летию Ассоциации.
4. Издать специальный выпуск журнала «МАРАП» по материалам заседания. Разместить информацию о заседании в СМИ и на сайте МАРАП.
5. Провести очередное, XXXIV заседание Клуба командиров в период с 12 по 15 июля 2007 года в г. Новосибирске. Избрать Председателем КК-34 Чертенкова Алексея Николаевича, генерального директора ОАО «Аэропорт Толмачево».

*Председатель КК-33, директор  
Инженерно-промышленной компании «LAS-1»  
А.В. Шалагинов*

*Заместитель Председателя КК,  
генеральный директор МАРАП  
Р.Р. Сулейманов*

*Рига запомнилась теплой погодой и не менее теплым приемом. Участники рижского заседания четко поняли, что динамичное развитие предприятий и организаций авиатранспортного комплекса Латвии стало возможным благодаря созданию государством благоприятных условий для авиационного бизнеса. А сам 33-й Клуб командиров стал формой народной дипломатии для развития добрососедских отношений между Россией и Латвией. Что ни говорите, кадры решают все!  
А пока – все участники заседания в сборе, знакомые лица и... фотография на память.*



## «О ПОДГОТОВКЕ К 85-ЛЕТИЮ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ РОССИИ»

**Обращение Совета Клуба «Опыт» к членам МАРАП  
14 июля 2007 г., г. Новосибирск**

В марте этого года Клуб «Опыт», в инициативном порядке, обратился с письмом на имя Министра транспорта Российской Федерации И.Е. Левитина с предложением начать работу по подготовке к празднованию 85-летия гражданской авиации России.

Инициатива Клуба Министром поддержана и 8 мая 2007 г. был издан его приказ за № 58, которым образован Оргкомитет (Председатель – заместитель Министра Король Б.М.), и утвержден План мероприятий по подготовке и проведению юбилея.

Еще до выхода в свет приказа Клуб «Опыт» обратился через средства массовой информации ко всем работникам гражданской авиации с предложением развернуть на местах работу по подготовке к празднованию, так как все события должны проходить не только в г. Москве, но и во всех авиапредприятиях России, независимо от подчиненности тем или иным центральным авиационным структурам (Росавиация / Ространснадзор / Росаэронавигация). Для этого уже сейчас необходимо разработать совместные планы мероприятий по подготовке и проведению празднования на местах.

Вместе с тем, в ряде запланированных согласно приказу Министра мероприятиях предусмотрено участие авиакомпаний, аэропортов, организаций и учебных заведений.

В первую очередь, это относится к участию в юбилейной выставке «85 лет гражданской авиации России», которая пройдет с 6 по 9 февраля 2008 г. на «Крокус Экспо». Как показывает практика прошлых лет, это наиболее трудоемкое мероприятие, требующее заблаговременных усилий со стороны ее участников от подачи заявки на участие в выставке до подготовки соответствующих экспозиций и презентации их в период работы выставки.

Не менее трудоемкие работы необходимо осуществить издателю книги «85 лет гражданской авиации России – день за днем» и юбилейной печатной продукции (календари/ буклеты), а также изготовителю сувенирной продукции и памятного нагрудного знака.

Что касается памятного юбилейного знака, то Клуб «Опыт» считает необходимым в заявках на его поставку в обязательном порядке учесть то количество знаков, которые надо будет вручить ветеранам гражданской авиации. Им следует уделить особое внимание, а не только вручить им знаки, так как из 85-ти лет жизнедеятельности гражданской авиации многие из них трудились и ныне трудятся в ней на протяжении 50-ти и более лет. Именно они создали ту базу, которая используется в настоящее время в отрасли.

По инициативе Клуба уже созданы рабочие группы, которые занялись подготовкой к проведению выставки, изданию книги и сувенирной продукции. Устроители собрания МАРАП распространяют материалы этих рабочих групп, их адреса и контактные телефоны. Главное – не откладывать свои заявки в «долгий ящик», а позаботиться об этом заблаговременно. Это позволит планомерно подойти к празднованию юбилея и отметить его организованно.

Сегодня только ленивый не ругает нашу отрасль. Безусловно, для этого есть определенные основания. Однако на одной только критике продвигаться вперед невозможно. Необходим показ и положительные достижения, основанных на историческом опыте гражданской авиации, когда ей приходилось преодолевать не меньшие трудности. Да и сегодня работники гражданской авиации успешно трудятся и достойны того, чтобы их труд был положительно отмечен.

Призываем вас принять активное участие в подготовке и проведении юбилейных мероприятий.

*Совет Клуба «Опыт»*