



Уважаемые коллеги!

Вы держите в руках очередной выпуск директорского журнала с материалами по саморегулированию авиационного бизнеса, подготовленного по итогам нашей совместной работы в гостеприимном Архангельске в конце июля 2008 года.

Немногие из участников 35-го юбилейного заседания Клуба командиров могли тогда предположить, с какими испытаниями им придется столкнуться спустя некоторое время, в период кризиса. Достиженные договоренности по развитию саморегулирования авиационного бизнеса отошли на второй план, в разряд иллюзий. Реальностью стал авиационный кризис и стратегия выживания. Руководители всех уровней и ветвей власти в одночасье перешли на «ручное» управление и перекалифицировались в антикризисных управляющих, не вступая в ряды соответствующих СРО.

Прошедший год продиктовал безальтернативную тематику предстоящего в Улан-Удэ заседания Клуба: «Авиационный кризис... что дальше?». Есть и другие ожидания – очередное реформирование органов государственного регулирования ГА. Это становится перманентной традицией – реорганизации «приурочиваются» к нашим заседаниям... Так было при создании Федеральной авиационной службы в 1996-м, в период проведения КК-17 в Сочи. Аккурат к Тюменскому КК-24 в 1999-м была создана Федеральная служба воздушного транспорта (ФСВТ). Упразднение ФСВТ провели в 2000-м, накануне проведения КК-26 во Владивостоке. История повторилась в 2004-м, когда непосредственно перед КК-31 в Нижневартовске были подписаны правительственные документы о распределении полномочий между новыми органами государственного регулирования ГА. Так может произойти и сейчас в случае подписания соответствующих документов по объединению Росавиации и Росаэронавигации. Остается надеяться, что участники заседания узнают об этом из первых уст, от представителей авиационной власти, которые собираются участвовать в КК-36.

В номере можно также прочесть актуальные аналитические материалы о культуре как залоге безопасности полетов, о диалоге между авиакомпаниями России и Евросоюза по проблемам применения закона о регистрации прав на воздушные суда и последствиях ожидаемой ратификации Кейптаунской конвенции 2001 года, о благополучном разрешении ситуации с нашим коллегой из Самары.

В журнале опубликованы и поздравления руководителей авиационных структур разных поколений, юбилей которых прошли в последнее время.

Главный редактор

Р.Р.Сулейманов