

КЛУБ КОМАНДИРОВ ГЛАЗАМИ ОЧЕВИДЦЕВ*

Накануне юбилея Клуба командиров мы решили провести блиц-интервью с председателями и участниками заседаний и попросили их ответить на вопросы:

1. Какие цели и задачи являлись для Вас первостепенными в период подготовки и проведения клуба / принятия решения об участии в заседании?
2. Чем Вам особенно запомнился клуб, на котором Вы являлись председателем / участником заседания?
3. Все ли идеи и замыслы удалось реализовать?
4. Повлияло ли как-то проведение клуба на положение дел, атмосферу на авиапредприятии?
5. Ваше видение дальнейшего развития Клуба? На чём следует сосредоточить основные усилия?

Предлагаем вашему вниманию поступившие в редакцию ответы.

КК-1 • Июнь 1986 • Братск

Сулейманов Роберт Рафаилович (участник заседания и инициатор создания Клуба, заместитель начальника Зонального центра НОТ и УП при Западно-Сибирском УГА)

1. Цель: изучить и творчески использовать опыт Всесоюзного клуба директоров промышленных предприятий (ВКД), основанного академиком Аганбегяном Абелом Гезевичем – директором Института экономики и организации промышленного производства СО АН СССР (г. Новосибирск). Заручившись вначале согласием координатора ВКД [Речина Владимира Давидовича], а затем и самого академика А.Г. Аганбегяна (на фото), я побывал на заседании ВКД. Там я понял главное: корневой основой клуба является потребность во взаимном директорском общении и новые возможности для их взаимодействия с экономической (и не только) наукой и властью. Отсюда были сформулированы первостепенные задачи подготовки и проведения нашего заседания: а) определить актуальную тему – «Пути совершенствования оргструктур авиапредприятий» (на примере Системы регламентного управления, которая разрабатывалась и внедрялась на Братском авиапредприятии при моём непосредственном участии в качестве консультанта по управлению); б) пригласить командиров авиапредприятий, которые решатся на создание нашего клуба. Тому, кто не знаком с историей зарождения ВКД, будет интересно узнать, что сама идея Клуба появилась после проведения специалистами ИЭ СО АН управленческого консультирования руководства Павлодарского тракторного завода. Набравшись смелости, я предположил, что делалось нами в то время совместно с командиром Братского ОАО Хуснутдиновым Халилом Галиевичем – тоже взаимодействие науки и производства. Что касается взаимодействия командиров с властью, то уже на КК-3 приехал начальник Магаданского управления ГА, на КК-4 было несколько начальников территориальных управлений. Настоящим прорывом стало участие в КК-6 начальника Политуправления МГА Колчанова В.С. Особую роль в развитии деловых и конструктивных контактов командиров с властью сыграло участие во многих заседаниях КК заместителей министра ГА Курило В.М. (начиная с КК-7) и Аксёнова А.Ф., начальника ГлавНТУ МГА [Верховина Л.С.], ГлавТЭУ МГА Соломатина В.Г. и др. Рекордное присутствие «министерского корпуса» на КК после ликвидации МГА было обеспечено председателем КК-27

* Указаны наименования предприятий и должности на момент проведения клуба.



Окуловым В.М. в 2001 году при рассмотрении темы «Организация взаимодействия авиапредприятий с органами государственной власти». Сегодня участие руководства авиационной власти в заседаниях КК и МАРАП стало не только формой деловых контактов, но и доброй традицией.

2. Новаторским духом, который задавался актуальной темой, необычной для того времени демократической раскладкой участников за круглым столом, председателем – командиром ОАО (при наличии там же начальников более высокого ранга). Справедливости ради надо сказать, что формат и содержание заседания предвосхитили будущее на многие годы. Командиры совместно с учёными рассматривали уникальный опыт совершенствования оргструктуры авиапредприятия. Лишь много лет спустя в составе авиапредприятий стали появляться производственные комплексы по типу тех, которые мы внедрили в Бодайбо и Братске ещё в середине 1980-х годов. Это – содержательная сторона заседания. Организационно заседание состояло из двух частей: собственно рассмотрение опыта Братского ОАО и собрание руководителей объединённых авиаотрядов, положившее начало Клубу командиров авиапроизводства. Самые тёплые слова благодарности командирам Восточно-Сибирского УГА, поддержавшим идею клуба, Благовещенского ОАО Мельникову Н.Т., который согласился провести КК-2, профессору Румянцевой З.П., участнику КК-1, КК-2, КК-7, КК-25, КК-26, КК-27, КК-28, – научному консультанту Клуба, Озерову Г.М. – за семинары «Time Manager International» на КК-7, КК-9, КК-11, КК-21, КК-25, КК-27, КК-28.



3. В то время казалось, что не все. Теперь кажется, что более... чем.

4. Повлияло позитивно: а) непосредственно в Братском ОАО, несмотря на определённые события, впоследствии случившиеся с председателем КК-1; б) в масштабе отрасли, ведь неоспоримо то, что командиры – участники первых клубов – были первопроходцами, отраслевые ассоциации ГА возникли примерно спустя 5 лет, после распада СССР и ликвидации МГА. Создавали эти некоммерческие организации руководители и специалисты, ранее участвовавшие в заседаниях КК или узнавшие о нашем начинании.

5. Сохранение Клуба в качестве площадки – творческой основы функционирования МАРАП и других директорских структур, стирающей грани и барьеры административного, ведомственного и, наконец, психологического характера. Уместно напомнить, что наш клуб, не являясь юридическим лицом, функционирует четверть века! Не считите это нескромным, но, думаю, к нему можно отнести известные строки В.Маяковского: «Ведь, если звёзды зажигают – значит – это кому-нибудь нужно? Значит – кто-то хочет, чтобы они были?»

КК-4 • Декабрь 1987 • Красноярск

Левандовский Иван Альфонсович (председатель КК, командир Красноярского ОАО)

1. Цели и задачи определялись тем временем, в котором мы жили. Это – повышение производительности, обеспечение безопасности полётов и улучшения благосостояния работников.

2. Было очень много командиров. Впервые применена видеозапись нашего Клуба. Очень хорошая деловая атмосфера. Приятно вспоминать.

3. Из 15 поставленных задач к следующему заседанию Клуба было реализовано 14.

4. Да. Многие проблемы касались и моего предприятия. В качестве консультанта выступали коллеги-командиры, которые давали дружеские рекомендации, опираясь на свой практический опыт.

5. Сосредоточить усилия на коллективизме руководителей авиакомпаний. Сплочённость и доброжелательное отношение друг к другу. Совместное решение авиационных проблем.

КК-11 • Июль 1991 • Тюмень

Шелковников Валерий Георгиевич (участник заседания, Президент Международного фонда авиационной безопасности)

2. По просьбе Р.Р. Сулейманова организовал присутствие на клубе в Тюмени высшего руководства авиакомпании «Финэйр».

54 МАРАП • ЮБИЛЕЙНЫЙ ВЫПУСК • 2011

КК-17 • Март 1996 • Сочи

Репников Виктор Николаевич (председатель КК, начальник аэропорта «Сочи»)

1. Подготовка клуба велась в преддверии очередной реорганизации в авиационных верхах. Надо было подготовиться к встрече не только руководителей авиапредприятий, но и высоких гостей из Москвы.

2. Активными дискуссиями о будущей структуре руководящих органов гражданской авиации. Заинтересованностью коллег в развитии аэропорта Сочи. Прекрасной, как на заказ, погодой. Семейным участием, благодаря проявленной мной инициативе пригласить командиров с супругами.

3. К сожалению, нет, в связи с последующим уходом с должности.

4. Безусловно, в лучшую сторону. Хотя аэропорт Сочи и ранее организовывал авиационные мероприятия самого высокого ранга, но Клуб – это другое. К встрече коллег и друзей готовишься как-то по-особенному.

5. Не упустить из виду молодых директоров, приходящих к руководству авиапредприятиями. Агитировать их в наши ряды и передавать накопленный опыт. Продолжать работу с руководством отрасли в интересах и директоров, и пассажиров.

КК-20 • Июль 1997 • Самара

Козлов Александр Фёдорович (председатель КК, генеральный директор ОАО «Авиакомпания «Самара»)

1. Тема клуба – консолидация усилий руководителей авиационных структур. Поэтому и цель, и задача сводились к одному: в сложных условиях середины 1990-х годов не пропасть по одиночке, а совместными усилиями сохранить Гражданскую авиацию России.

2. Количественно участников, участием руководства руководителя авиационных структур и, конечно, активностью коллег в развитии аэропорта Сочи. Прекрасной, как на заказ, погодой. Семейным участием, благодаря проявленной мной инициативе пригласить командиров с супругами.

3. Конечно, нет. Дефолт 1998 года многие авиапредприятия погубил, началась борьба за выживание только своей авиакомпания, своего аэропорта и т.д.

4. Для нмиджа авиакомпании «Самара» это был, конечно, плюс. Не все авиапредприятия принимали такое количество руководителей. Мы ведь почти три года подряд признавались победителями конкурса «Крылья России».

5. Всякое общение руководителей, в том числе и в неформальной обстановке, полезно. Поэтому в КК надо сохранять, а на чём сосредоточить усилия?.. Практи-

Прибыл первый вице-президент, бывший заместитель министра иностранных дел Финляндии. Именно он, выполнявший важнейшие функции по связи с парламентом и правительством, для поднятия авторитета авиакомпании предложил и провёл в жизнь идею приглашения почётным председателем правления авиакомпании Президента Финляндии Урхо Кекконена. Многие руководители финских банков встали в очередь, чтобы войти в правление авиакомпании. Это был великолепный шаг. Президент Финляндии потребовал, чтобы авиакомпания была передовой на европейском направлении. Многие годы авиакомпания «Финэйр» входит в пятёрку самых безопасных в мире.

Принял участие и вице-президент по бизнесу, экономике и финансам, известный профессор университета из Монреаля (с супругой). Ему принадлежит идея разработки методики интегрированной оценки эффективности деятельности авиакомпании, принятой на вооружение ИАТА. Принял участие и генеральный представитель авиакомпании в России.

Запомнились чудесная летняя погода, внутренняя убеждённость в душе, что авиация России не рухнет, а начнёт быстро-быстро развиваться, и, конечно, настоящее сибирское гостеприимство.

Поразило гостей и огромное «хозяйство» авиакомпании (Тюменьавиатранс), объёмы перевозок и то, как справляется руководство с таким количеством различных типов воздушных судов.

Были и замечательные лекции, и поездки на теплоходе по сибирской реке Туре, и зарождавшаяся дружба авиаторов двух государств.

3. Спустя год благодарные финны организовали в Хельсинки большой семинар по безопасности полётов на 100 человек. Они также преследовали цель укрепить и продолжить сотрудничество, но 80 человек, прибывших из России, были чиновниками.

В дальнейшем, насколько я знаю, такое активное сотрудничество на уровне, заложенном в Тюмени, не осуществлялось.

5. Только на внедрении мирового опыта и смелого международного сотрудничества. Не надо заниматься «домостроем» и изобретать «велоспед». Мы – не члены Евросоюза, не члены Евроконтроля и многих других авторитетных организаций. Какие-то организации нас не принимают, в какие-то не рекомендуют вступать ведомственное руководство. Но мы – полноправные члены ИКАО и ИАТА, и, внедряя их Стандарты и Рекомендации, мы обеспечим высокий уровень развития нашей авиации.

Разумеется, необходимо очень активно сотрудничать с Международным Советом Аэропортов, Международным Советом бизнес-авиации, Международной ассоциацией владельцев воздушных судов и пилотов (самой многочисленной в мире среди авиационных организаций!), что крайне важно в период бурного развития частной авиации.

чески все сегодняшние проблемы авиации требуют незамедлительного решения: по авиакомпаниям – организация лётной работы, подготовка пилотов; по аэропортам – оснащённость современным наземным оборудованием, сохранение аэропортов МВЛ и т.д.

КК-21 • Март 1998 • Пафос, Кипр

Плешаков Александр Петрович (председатель КК, председатель Совета директоров ОАО «Авиакомпания «Трансаэро»)

1. Поговорить с коллегами по отрасли.

2. Добротой участников.

3. Да.

4. Нет.

5. На наведении элементарного порядка в отрасли и её инфраструктуре.

Дмитриев Юрий Яковлевич (участник заседания, генеральный директор ОАО «Международный аэропорт Волгоград», вице-президент МАРАП)

1. Заседание за рубежом проводилось впервые. Директора – народ не только занятой, но и зависимый как от производственных обстоятельств, так и от начальства. Поэтому цель у организаторов была одна: обеспечить максимальную и своевременную явку участников заседания. Задачи вытекали из этой цели, но ею не ограничивались. Одна из главных задач заключалась в соблюдении разумного баланса между содержательной и культурной программой заседания.

2. Это было одно из немногих заседаний, в котором участвовали все и планомерно в целях выработки единых позиций по решению общих проблем. Для руководства и членов МАРАП это заседание имело по-настоящему историческое значение в связи с решением о преобразовании ассоциации в международную.

3. В части, касающейся МАРАП, да. В части, касающейся авиапредприятий, нет – в связи с последовавшим спустя полгода дефолтом.

4. Затрудняюсь ответить в отношении «Трансаэро». Но что касается директоров, то у многих изложено отношение к руководству авиакомпании изменилось позитивное.

5. Ни в коем случае не ослаблять ни себе, ни партнёрам, ни, тем более, оппонентам! Ставить новые амбициозные цели и достигать их, опираясь на поддержку руководителей авиапредприятий. Привлекать новые лица в наши ряды!