

**Мини-КК • Апрель 1999
• Северный полюс**

Костин Владимир Викторович (участник заседания, генеральный директор ОАО «Новосибирский АРЗ»)

1. Укрепить деловые связи с руководителями авиапредприятий, в первую очередь, Красноярского региона – традиционными заказчиками ремонта вертолетов на НАРЗ.

2. Дружественной атмосферой и хладнокровием участников экспедиции – директоров авиапредприятий, вне зависимости от возраста. Чётким соблюдением лётным составом Ан-74 и Ми-8 запланированного времени. Уникальными способностями российских авиаторов работать в экстремальных условиях.

3. Знамена МАРАП, КК, НАРЗ, некоторых авиапредприятий были на Северном полюсе, что зафиксировано на фото- и видеоносителях. Протокол заседания участников Мини-КК подписан непосредственно на полюсе. К сожалению, МАРАП не удалось попасть в Книгу рекордов Гиннеса чисто по формальным причинам. Оказалось, что нужно было присутствие их представителя на полюсе.

4. Самым положительным образом. Заказчики стали с большим доверием относиться к заводу. Работники завода – к своим руководителям. Выиграло и производство, и люди.

5. Клубный формат в комплексе с возможностями МАРАП и СРО АБ необходимо использовать, для:

- достижения реальных результатов,
- сохранения и воспроизводства кадрового потенциала,
- эксплуатации российской авиатехники российским персоналом,
- сохранения региональных и местных аэропортов и аэродромов,
- совершенствования сертификации в ГА.

КК-24 • Июль 1999 • Тюмень

Бородинна Эвелина Николаевна (председатель КК, генеральный директор ОАО «Тюменское ЦАВС»)

1. Создать комфортные условия для каждого участника клуба, познакомить с особенностями Тюменского края и чтобы, уезжая, командиры не пожалели о том, что они были в Тюмени.

2. Общим настроением и благодарностями на берегу Иртыша.

3. Нет. Были и «проколы», о которых не хочется говорить. А для всех идей не хватило времени.

4. Да. После проведения клуба, работники более чётко почувствовали своё значение для гражданской авиации и ответственность и гордость за то, что они делают.

5. Привлечение новых членов. Объединение всех руководителей едиными задачами.

56 МАРАП • ЮБИЛЕЙНЫЙ ВЫПУСК • 2011

ными. За это всем, кто искренне помог становлению Клуба «Опыт» – от министров до сотрудников и специалистов аппаратов министерства, Росавиации и Ространснадзора – огромное спасибо!!!

В отношении реальной помощи Клуба в функционировании отрасли – конечно, не всё! И винить в этом всех подряд, наверное, неправильно. Причин здесь много – и объективных, и субъективных. Задача сторон, в лице Клуба «Опыт» и руководителей федеральных органов исполнительной власти, иметь желание такого взаимодействия и, самое главное – желание, нацеленное на конкретный результат.

Что, бесспорно, возможно без каких-либо «напрягов» и сомнений – так это участие в общественной жизни отрасли и страны, патриотическая работа, экспертная работа, содействие авиационным властям во всех начинаниях, необходимых для эффективного и безопасного функционирования гражданской авиации.

3. Чем Вам особенно запомнилось 28-е, юбилейное заседание Клуба командиров?

К моменту проведения этого заседания уже сформировалась инициативная группа по созданию Клуба «Опыт», в которую входил и Ваш покорный слуга. Можно сказать, что окончательное решение о необходимости нашего Клуба созрело в головах будущих его учредителей именно на 28-м заседании Клуба командиров в аэропорту Домодедово, на отдельном заседании ветеранов-руководителей отрасли в конференц-зале аэропорта. Этому способствовало внимание, которое было оказано ветеранам со стороны администрации аэропорта и представителей авиационных властей, активная позиция МАРАП, которая первой на официальном уровне поддержала идею и оказала несомненное практическое содействие в организации и регистрации клуба, доброжелательность и последующая поддержка средств массовой информации в период его становления.

Таким образом, аэропорт Домодедово – одна из главных воздушных гаваней страны – стал в один ряд с другими инициаторами образования Клуба.

Ещё запомнился этот клуб командиров своей деловитостью и организационной проведения, приятным ожиданием новизны в планируемых тогда в аэропорту реконструкции аэровокзала и применении современных технологий в обслуживании воздушных перевозок.

4. Повлияло ли как-то это заседание на процесс становления и дальнейшего развития Клуба «Опыт»?

Полагаю, я уже ответил на этот вопрос!

5. Ваше видение дальнейшего развития Клуба командиров? На чём следует сосредоточить основные усилия?

Во всём должна быть определённая логика существования, сосуществования и взаимодействия. Не обращаясь к прошедшему периоду, а исходя из сегодняшнего дня и перспективы, я бы сосредоточил усилия на следующем:

- скорректировать стратегию и тактику взаимодействия с федеральными органами исполнительной власти, учитывая особенности и области взаимодействия с Минтрансом России, Росавиацией, Ространснадзором и их территориальными органами;

КК-28 • Октябрь 2001 • Домодедово

Смирнов Валерий Павлович (участник заседания, заместитель генерального директора ОАО «Авиакомпания ЛНИ им. М.М.Громова»)

От редакции: Вопросы для Валерия Павловича несколько отличались от вопросов, заданных остальным участникам блиц-интервью, поэтому приводим его ответы вместе с вопросами.

1. Какие цели и задачи являлись для Вас первоочередными в период создания Клуба «Опыт» и первые годы его деятельности?

Для меня всегда в жизни было и есть одно правило – искреннее уважение к старшим, тем более по профессии. К сожалению, многие на тот момент, кто стоял у руля отрасли (имея в виду гражданскую авиацию), об этом правиле забыли. Соответственно, забыли и тех, кто вывел до них (и для них тоже) гражданскую авиацию на самые передовые позиции в международной гражданской авиации практически по всем направлениям деятельности и, в особенности, в системе обеспечения безопасности и регулярности полётов, организации лётной работы, в первоначальном обучении и системе повышения квалификации, настоящей подготовки резерва кадров, в организации разработки нормативной правовой базы, обеспечении оперативного контроля хозяйствующих субъектов с немедленной практической помощью в случае сбойных или иных ситуаций. Первое десятилетие после распада СССР – это не лучшие времена для российской гражданской авиации в целом. Это период вынужденной самостоятельной ориентации авиакомпаний, администраций аэропортов, организаций по управлению воздушным движением и других ранее эффективно действовавших организаций и предприятий гражданской авиации, включая учебные заведения. При этом на государственном уровне продолжали применять понятия государственного регулирования и государственного контроля, но больше на бумаге и в дафосных речах. Перечисленные факторы и причины не давали мне покоя, но и другим, включая, кстати, и Р. Сулейманова, тоже одного из активных инициаторов создания Клуба «Опыт». Вышеуказанные факторы и причины и обусловили настоятельную необходимость создания такого Клуба.

2. Все ли идеи и замыслы удалось реализовать?

В отношении людей, отдавших отрасль всё, что они могли, во время работы на командно-руководящих должностях, конечно да! Клуб сумел в кратчайшие сроки объединить более 200 человек и, более того, благодаря Уставу Клуба «Опыт» стало возможным участие в его работе юридических лиц гражданской авиации и их руководителей.

Ветераны – руководители отрасли – получили официальную возможность посещать до боли знакомое здание бывшего МГА СССР, общаться всеядно с коллегами по проблемам отрасли на уровне, который вселяет надежду на способность повлиять на существующие недостатки, делиться своим опытом с теми, кто в нём нуждается, посещать производство и учебные заведения, участвовать в совещаниях любого уровня, снова быть уважаемыми и востребованными.

56 МАРАП • ЮБИЛЕЙНЫЙ ВЫПУСК • 2011

– совместно с Клубом «Опыт» объединить усилия всех общественных объединений ГА на решении общих отраслевых проблем (пока такого единства у нас, к сожалению, нет);

– глубже изучать существующие на производстве проблемы и проблемы, прогнозировать их негативное влияние на функционирование отрасли, быть готовыми к участию в их устранении как на этапе проявления инициативы, так и на этапе их устранения совместными усилиями;

– имея своё мнение или информацию, в оперативном режиме использовать возможности авиационных порталов типа АвиаРУ;

– быть эффективно полезным для членов наших клубов, чтобы они эту эффективность благодарно ощущали;

– знать о применении передового опыта на местах и брать за его распространение;

– иметь информацию о лучших курсах повышения квалификации руководителей (вплоть до международных) и предоставлять её руководителям – членам Клуба;

– чаще присутствовать и представлять интересы МАРАП и Клуба командиров на всех значимых заседаниях комиссий и комитетов, совещаний, коллегий, семинаров и т.д. и не только в лице руководства, но и их членов, имеющих на это официальные полномочия.

Если коротко, то: «своевременность, несомненная полезность, профессионализм!»

Спасибо.

КК-29 • Июнь 2002 • Минск

Гусаров Анатолий Николаевич (председатель КК, генеральный директор РУП НАК «Белавиа»)

1. Основная цель – улучшение координации и взаимодействия руководителей авиапроизводства.

2. Пониманием стоящих проблем и стремлением найти пути их решения.

3. Нет, не все идеи и замыслы удалось реализовать.

4. Да, повлияло, в положительном плане.

5. Сосредоточиться на улучшении взаимопонимания между командирами авиапроизводства в решении вопросов обеспечения безопасности полётов. На недопущении ситуаций, когда одни получают выгоду за счет других, на проведении согласованных действий.

КК-30 • Сентябрь 2003
• Санкт-Петербург

Иванов Вадим Николаевич (участник заседания, генеральный директор ФГУП «ГПИИНИИ ГА «Аэропроект»)

1. Ознакомить с замечательными достижениями моих коллег и соратников из Пулковского авиапредприятия, ведомых руководителем-гигантом Демченко Борисом Григорьевичем. Тем более что клуб проводился в год 300-летнего юбилея моего родного города.

МАРАП • ЮБИЛЕЙНЫЙ ВЫПУСК • 2011 57

2. Прежде всего, поразило само место проведения: просторный зал в гостинице «Прибалтийская», оборудованный по последнему слову техники. Замечательный фильм об опыте авиапредприятия, с которого началось заседание и который сразу настроил участников на деловой разговор. Горячие дискуссии директоров авиапредприятий с производителями отечественных региональных самолётов. Комфортная обстановка для общения участников и возможность контакта директоров не только между собой, но и с руководством авиационной власти, представителями науки и производителей авиационной техники. Наконец, невиданная по масштабу и разнообразию, что называется, на любой вкус, культурная программа клуба.

3. Боюсь ошибиться, но, думаю, что не до конца. Не всё зависит от организаторов заседания, к сожалению.

4. Конечно, да! Ведь опыт авиапредприятия «Пулково» стал достоянием нашей страны и ряда зарубежных стран.

5. На сохранении директорского духа и возможности общения на равных между участниками диалога с властью, на развитии международных контактов, на пропаганде передового научного и производственного опыта.

КК-31 • Август 2004 • Нижневартовск

Пысенко Владимир Григорьевич (председатель КК, генеральный директор ФГУП «Нижневартовское авиапредприятие»)

1. Провести заседание на высоком уровне организации (встреча участников, размещение, питание, пленарные заседания и отъезд).

2. Заседание проходило на базе авиапредприятия, что придавало чувство реальности.

Высокий уровень участия как со стороны авиационной власти – руководитель Росавиации Нерадько А.В., так и местных органов власти – Губернатор ХМАО-Югры Филиппенко А.В.

Теплота, Доверие и уважение Участников к уровню развития авиапредприятия и клуба.

3. Думаю, что удалось сделать почти всё, о чем свидетельствовали восторженные отзывы участников об уровне организации, гостеприимстве нашего коллектива.

4. Вырос авторитет авиапредприятия, коллектива, у всех появилась гордость за дело, вместе с тем, ответственность каждого авиаработника за дело, авиапредприятия и коллектива.

5. Конкретизировать и чётко обозначить уровень Участников заседания.

Добиваясь исполнения всеми уровнями власти и особенно Росавиацией принятых Клубом и МАРАП решений, а также своих решений.

Постоянно укреплять и повышать авторитет Клуба и ассоциации.

КК-32 • Июль 2005 • Екатеринбург

Попова Марина Викторовна (участник заседания, директор ООО «Информационно-аналитическое агентство «РусАэро-Инфо»)

1. Для меня было бы совершенно непростительно пропустить столь важное отраслевое событие. Ведь я принимаю участие в заседаниях Клуба командиров с 1997 года, за что всегда очень признательна организаторам и руководству МАРАП.

2. Очень многим. В первую очередь, важностью темы – «Административная реформа ГА: первые итоги и перспективы». Тогда это был самый злободневный и, конечно, непростой вопрос. Хорошо, что организаторы вынесли его на обсуждение. Дискуссия проходила на самом высоком отраслевом уровне – в ней приняли участие Александр Васильевич Нерадько, возглавлявший в то время Федеральную службу по надзору в сфере транспорта, Карл Карлович Руппель, директор Департамента госполитики в области ГА Минтранса России, депутаты Госдумы, первые лица авиапредприятий и др.

Тон дискуссии задавал А.В. Нерадько, сравнивший заседания Клуба командиров с мероприятиями, которые проводятся группой «G-8». Позволил себе привести цитату из его выступления, уже публиковавшегося ранее в журнале «МАРАП» (2006):

«Каждый год лидеры крупнейших государств собираются и обсуждают за «круглым столом» насущные проблемы развития в мире. И каждый год председательство в группе «G-8» переходит поочередно к одной из стран «большой восьмерки». По аналогичному принципу построена и работа Клуба командиров. На его ежегодных заседаниях обсуждаются самые актуальные вопросы отрасли, а принимаемые решения, как мне представляется, могут иметь такое же важное значение для российской гражданской авиации, как и решения «Александра Васильевича» – для всего мира».

Далее Александр Васильевич отметил, что на заседании присутствуют руководители крупнейших организаций ГА – авиапредприятий, аэропортов, заводов, учебных заведений. У каждого своя точка зрения на пути развития гражданской авиации, своя оценка хода административной реформы. Есть различия во мнениях, но есть и общее: все стратегические и тактические цели, любые пути развития гражданской авиации должны обеспечивать главное – её безопасность и надёжность.

Вообще, на екатеринбургском клубе было очень много того, что особо приветствуется и проходит под грифом «впервые». Тандем сопредседателей КК-32 – Попова А.Н. (Уральский завод ГА), Скуратова С.Н. (АК «Уральские авиалинии»), Максимова М.И. (Аэропорт Кольцово) – позволил досконально изучить тему, никого не оставив не услышанным.

Своей серьёзной проработанностью остались в памяти тематические «круглые столы», посвящённые поддержанию лётной годности и ремонту ВС; укрупнению и альянсам авиакомпаний; аэропортной и отношениям общественности; оптимизации аэропортно-авиационных сборов.

58 МАРАП • ЮБИЛЕЙНЫЙ ВЫПУСК • 2011