

До сих пор вспоминается уральское гостеприимство и такое искреннее желание руководителей и абсолютно всех сотрудников Уральского завода ГА, АК «Уральские авиалинии» и аэропорта Кольцово, принимавших участие в организации мероприятий, рассказать, показать всё самое лучшее на своих предприятиях, поделиться дальнейшими планами. И сделать это не только в зале или в аудитории, а ещё в заводском цеху, в ангаре, на лётном поле, в самолёте.

Запомнились бурные дебаты относительно места проведения КК-33 и победа в них Риги.

И ещё – приятная возможность поздравить с юбилеем Роберта Рафаиловича Сулейманова, постоянного заместителя председателя Клуба командиров, генерального директора МАРАП, самоотверженная деятельность которого является ярчайшим примером служения любимому делу.

По-человечески поразило мужество Сергея Николаевича Скуратова. Коллективная фотография участников Клуба – документальное тому подтверждение.

Потрясенным стала культурно-историческая программа с посещением памятных мест, связанных с судьбой последнего монарха Российской империи. Помню, ехали обратно в полном опустошении, при абсолютном молчании...

И это перечисление при желании можно продолжить, поскольку клуб был очень хорош.

3. Не могу сказать, что собираясь на Клуб, я ставила перед собой какие-то сверхзадачи. Главное, как всегда, было послушать мнение и оценки людей, которые в значительной степени определяют пути и динамику развития современной гражданской авиации. И проникнуться неповторимой клубной атмосферой. Это очень помогает в дальнейшей каждодневной работе.

4. Безусловно. Я возглавляю небольшой коллектив, но это не мешает нам свято чтить традиции. Одна из них – мой обязательный «отчёт» по возвращении из командировки на заседание Клуба.

Подробный рассказ об обсуждаемых вопросах, принятых решениях, рабочих встречах, посещении авиапредприятий, аэропортов, заводов, культурно-познавательной программы и т.д. Одной из своих обязанностей считаю донесение полученных новых знаний до своих коллег – своего рода повышение квалификации. Только неформальное и вызывающее неподдельный интерес.

Кстати, с меня всегда «строго спрашивают» атрибуты Клуба – значок, вымпел, специально выпущенные к заседанию буклеты и коллективные фотографии. Все это систематизируется, расставляется и хранится. Честно скажу, мне обычно несколько неловко от такого «увековечивания» моего пребывания на Клубе. Но у моих коллег серьёзный аргумент, с которым не поспоришь: «Это уже не Вы, это – история».

5. Всегда считала и считаю, что личное общение, возможность обсудить проблемы, понять друг друга, обменяться опытом, а то и серьёзно поспорить, нельзя заменить ничем. Фраза: «Самое большое счастье – это радость человеческого общения» столь же актуальна в эпоху модернизации, как и во времена Экзюпери.

Убеждена, что Клуб командиров – это один из самых

успешных проектов в отечественной гражданской авиации. А поскольку по роду своей издательской деятельности общаюсь с менеджерами высшего звена многих российских авиапредприятий, то знаю, что это мнение разделяют очень многие.

Клуб и МАРАП всегда отличались своей креативностью, поддерживали новые начинания, являлись флагманом прогрессивных изменений. Чего стоит одно только воплощение идеи создания Клуба «Опыт»! Именно в этом вижу залог успеха и дальнейшего развития.

В эти юбилейные дни желаю всем участникам Клуба и членам МАРАП всяческих успехов и свершений!

КК-33 • Сентябрь 2006 • Рига

Шалагинов Алексей Валентинович (председатель КК, директор ООО «Инженерно-промышленная компания «LAS-1», представитель МАРАП в Латвийской Республике)

В первую очередь, хотел бы поблагодарить всех за то, что избрали меня председателем вашего авторитетного заседания и выбрали город Ригу местом проведения этого саммита. На нём 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. И я думаю, что международный уровень нашего 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 её 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 подъёме, авиаперевозки идут «в гору», происходит реструктуризация маршрутных сетей, возникают новые хабы, происходит реорганизация системы организации воздушного движения, административная реформа. То есть, в России идёт процесс, который должен привести к созданию основы будущего, развитого состояния государства.

Почему – Латвия? В Латвии создана новая национальная гражданская авиация, новые мощные высоко-

развитые авиационные структуры, которые очень авто-

ритетны 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 неё 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.

(Журнал «МАРАП», 2007 г.)

КК-35 • Июль 2008 • Архангельск

Коротяев Владимир Михайлович (генеральный директор ЗАО «Аэрофлот-Норд», вице-президент, председатель БЕАРО МАРАП)

1. Мне выпала честь председательствовать на XXXV заседании Клуба командиров авиапроизводства России.

23-26 июля 2008 года более ста участников и гостей Клуба слетелись на гостеприимной Архангельской земле.

Выступая в роли хозяев встречи, мы, в первую очередь, представляли интересы авиации Русского Севера. За плечами «Аэрофлот-Норд» (ныне «Нордавиа – региональные авиалинии») – 80-летняя история. Развитие гражданской авиации на Русском Севере началось 4 февраля 1930 года, когда открылась первая воздушная линия Архангельск – Усть-Сысольск (Сыктывкар).

Нам удалось не только сохранить профессиональные традиции северных авиаторов, но и встать на путь развития, пройдя нелёгкий перестроечный период. В то время велась серьёзная работа по обновлению парка воздушных судов авиакомпании. С 2006 года на регулярных рейсах Аэрофлот-Норд эксплуатировалась современная техника. Значительным стимулом для развития авиакомпании стало тесное сотрудничество с Аэрофлотом. Мы с надеждой смотрели в будущее.

Но 2008 год принес с собой дыхание кризиса. Оно ощущалось не только в росте цен на топливо, на аэронавигационные и аэропортовые услуги. Постоянные изменения в руководстве авиационной отрасли, отсутствие зримой и понятной всем стратегии развития гражданской авиации, которая бы чётко формулировала приоритеты государства в отношении своих, российских, авиаперевозчиков – не придавали чувства стабильности и уверенности. Уже тогда отмечалась тенденция к неоправданному росту правовой и экономической нагрузки на авиаперевозчиков. Это отразилось и в новых ФАПх, возлагающих всю ответственность перед пассажиром на авиакомпанию, косвенно избавляя аэропорты от этого справедливого груза, и в таможенных пошлинах на ввозимые воздушные суда зарубежного производства, и в негласном поощрении монополизма аэропортов, привязывающих авиакомпанию к аффилированным ТЗК.

Было очевидно, что противостоять нарастающим негативным тенденциям, тормозящим развитие отечественных пассажирских авиаперевозок, можно было только сообща, формируя общую позицию авиаперевозчиков, используя возможности саморегулируемых организаций.

Волновал нас и вопрос развития местных авиалиний. К сожалению, в пылу конкуренции, выживая, крупные отечественные авиакомпании вынуждены были сконцентрировать своё внимание на фидерных перевозках, ориентированных на столичные хабы. Мы в этом смысле были не исключением. «Аэрофлот-Норд», в убыток собственным интересам, по минимуму поддерживал некоторые местные линии Архангельской области. Для всех авиаперевозчиков давно было очевидно, что без поддержки региональной власти, без субсидирования, без объединения усилий по восстановлению, модернизации и совместной эксплуатации малых аэропортов проблемы не решить.

Учитывая важность поднимаемых участниками нашего заседания вопросов, в первую очередь, перспектив развития саморегулирования в гражданской авиации, решение о его проведении принималось на самом высоком уровне. В заседании принимали участие представители региональной власти, депутатского корпуса, руководство Росавиации и Минтранса России.

2. Честный неравнодушный разговор, достойные и профессиональные мнения, высказанные в ходе дискуссий, остались в памяти.

Но было и то, что трогало душу. Открытое, искреннее общение профессионалов, руководителей, которые умеют не только управлять сложным производством, каковым являются авиаперевозки, но и сохранять при этом позитивный жизненный настрой, спортивную форму, показывая пример своим коллегам, коллективам. Доказательство тому – теннисный турнир, ставший украшением нашей встречи и ярким спортивным событием для всего Архангельска.

3. Конкретно клубные – в своем большинстве – да. Правда, в гораздо более продолжительные сроки, чем планировалось.

4. Конечно: психологически руководство и работники почувствовали, что им по плечу решение более масштабных задач, чем ранее.

5. Считаю, что поднимавшиеся на XXXV заседании Клуба командиров вопросы актуальны и сегодня. Поэтому очень важно внимание МАРАП к правовой поддержке авиапредприятий, поиску точек соприкосновения между аэропортами и авиакомпаниями в организации и развитии местных (региональных) воздушных линий.

КК-36 • Июль 2009 • Улан-Удэ

Лобанов Виктор Санжиевич (председатель КК, председатель Совета директоров ОАО «Авиакомпания «Бурятские авиалинии», член Совета МАРАП, председатель Восточно-Сибирского РО)

1. Сплоченные, обмен опытом, отдых. Выработка единых подходов для решения отраслевых проблем.

2. Пониманием отраслевых проблем и желанием решить их.

3. Нет, не все.

4. Проблемы остались те же.

5. На новых законодательных документах, особенно тех, которые затрагивают вопросы сохранения малых аэропортов и региональной авиации (требования к аэропортам МВЛ и замена парка воздушных судов), на кадровом вопросе.

КК-37 • Июль 2010 • Якутск

Илларионов Андрей Аркадьевич (сопредседатель КК, генеральный директор ГУП «Аэропорт Якутск», член Совета МАРАП, председатель Саха (Якутского) РО)

1. Для нас, как принимающей стороны, первостепенными являлись организационные вопросы: встреча – проводы, размещение гостей, отдых, питание, культурная программа, в общем – сервис от «дверей до дверей».

2. Тем, что в работе КК и МАРАП приняли участие высшие руководители Якутии – Президент Республики Саха (Якутия), члены Правительства РС(Я), а также руководство Росавиации – Нерадько А.В., его заместитель, руководство и члены Клуба «Опыт».

3. Я считаю, что все идеи и замыслы нам совместно с АК «Якутия» и другими авиапредприятиями РС(Я) удалось полностью реализовать и даже больше и лучше, чем ожидалось.

4. Проведение КК-37 положительно повлияло на положение дел, атмосферу в аэропорту Якутск. Личный состав предприятия с воодушевлением поддержал идею якутского Клуба и работал исключительно хорошо в его преддверии, в период проведения и после окончания.

5. Я считаю, что КК и МАРАП стали «площадкой» для встреч, обмена опытом и т.п. для руководителей небольших и средних периферийных аэропортов, авиакомпаний и агентств по продажам авиабилетов. Считаю, что необходимо, как в былые времена, постараться заинтересовать и привлечь в работе Клуба руководителей крупнейших аэропортов и авиакомпаний страны.

Простит Иван Алексеевич (сопредседатель КК, генеральный директор ОАО «Авиакомпания «Якутия», вице-президент МАРАП)

1. Готовясь к XXXVII заседанию клуба командиров авиапроизводства, посвящённому вопросам развития региональной авиации, мы руководствовались исключительной актуальностью повестки саммита. Его основная цель заключалась в том, чтобы выстроить эффективный диалог между представителями авиационного бизнеса, общественностью и властью.

2. Заседание Клуба командиров 2010 года было примечательно участием Президента Республики Саха (Якутия) Егора Борисова, руководителя Росавиации Александра Нерадько и аппарата Правительства Республики Саха (Якутия). Стоит отметить, что собрание МАРАП было проведено уже в новом правовом статусе – саморегулируемой общественной организацией.

Заседание проходило в особо праздничной атмосфере, обусловленной приближающимся 85-летним юбилеем авиации Якутии и 20-летием предыдущего заседания Клуба на якутской земле.

4. Я могу сказать, что, благодаря XXXVII заседанию Клуба командиров, мы предоставили его участникам возможность ознакомиться с уникальным опытом взаимодействия якутских авиаторов с органами государственной власти республики по сохранению и развитию региональных авиаперевозок и сети аэропортов и аэродромов МВЛ, эксплуатации новой авиационной техники (Ан-140). Наша республика сегодня является одним из немногих субъектов РФ, в котором, несмотря на экономические трудности 1990-х – начала 2000-х годов и мировой финансово-экономический кризис 2008 года, удалось сохранить региональную маршрутную сеть и доступность авиатранспортных услуг для населения северного края. Как подчеркнул участник заседания, основными предпосылками восстановления и развития региональной авиации Республики стали понимание властью и директорским корпусом гражданской авиации Якутии исключительной роли авиации в обеспечении потребностей граждан и экономики Республики, принятие и последовательная реализация республиканской долгосрочной государственной целевой программы развития воздушного транспорта.

Редакция журнала выражает искреннюю благодарность

всем участникам нашего близи-интервью,

поздравляет членов МАРАП и всех участников КК-38

с 25-летием Клуба командиров и 20-летием ассоциации!