

20 ЛЕТ МАРАП: ИТОГИ И ПЕРСПЕКТИВЫ

Накануне юбилея МАРАП мы решили провести блиц-интервью с президентами и генеральным директором ассоциации и попросили их ответить на следующие вопросы:

1. Чем Вам особенно запомнился период, в течение которого Вы являлись президентом?
2. Какие идеи и замыслы не удалось реализовать за годы Вашего президентства?
3. Как повлияло президентство в МАРАП на Ваше личное профессиональное развитие?
4. Ваше видение дальнейшего развития МАРАП? На чем следует сосредоточить основные усилия?
5. Какие главные слова Вы бы сказали коллегам-директорам?

Предлагаем вашему вниманию поступившие в редакцию ответы.

Ревенко Владислав Владимирович
(президент МАРАП в 1994–1998)

1. Я горжусь тем, что возглавлял МАРАП в течение четырех лет, и тем, что «эстафетную палочку» принял от нашего первого президента – Гусева Виталия Андреевича, которого, к величайшему сожалению, уже нет с нами. Мы вместе с директорами участвовали в становлении социального партнерства, достойно провели переговоры по ОТС, не поступившись интересами руководителей, «навели мосты» для нашего диалога с авиационными властями.

2. Не удалось наладить конструктивное социальное партнерство с ФПАД России. Провалилась идея общественно-политического движения транспортников и попытка МАРАП участвовать в выборах депутатов в Госдуму РФ.

3. Ассоциация помогла моему становлению, как руководителю авиапредприятия, производственного объединения, территориального управления, заместителю директора Департамента государственной политики в области гражданской авиации Минтранса России, научила меня мыслить в масштабах отрасли. Этот опыт неоценим и в моей сегодняшней деятельности.

4. На реализации принятых решений, которых было очень много – и хороших и нужных.

5. Это очень здорово, что, мы выстояли, несмотря на все перипетии нашего беспокойного времени. Мы не просто выстояли, но и «набрали вес», нас признали и директора, и авиационная общественность, и авиационные власти. Я очень благодарен вам за это. От всей души поздравляю вас с юбилеем!

Семёнов Николай Иннокентьевич
(президент МАРАП в 1998–2001)

1. Я принял эстафету у Владислава Владимировича после решения о получении ассоциацией международного статуса. Аббревиатура МАРАП не изменилась, а объём работы существенно расширился. Запомнилось освоение роли президента в период дефолта. Мы участвовали в совершенствовании пенсионной системы лётного состава. Развивалось социальное партнерство. Иногда приходи-

лось лететь через всю страну на подписание ОТС и сразу обратно.

2. Стать международной ассоциацией де-факто за счёт установления деловых связей с коллегами из ближнего и дальнего зарубежья.

3. Опыт нашей совместной работы в МАРАП и общения на Клубе командиров – надёжный фундамент для работы в любом месте, источник новых подходов для прежней и нынешней деятельности.

4. На выстраивании системы партнёрских, деловых и человеческих отношений с представителями власти, бизнеса и профсоюзов.

5. Горжусь тем, что я – член МАРАП! Для меня принадлежность к ассоциации, в рядах которой я состою более 17 лет, значит очень много. Огромное спасибо ассоциации, моим коллегам и соратникам за приобретённый опыт. Спасибо за тепло, дружбу и сотрудничество. Счастья вам, здоровья и успехов в этой очень нужной и поистине благородной деятельности!

Дмитриев Юрий Яковлевич
(президент МАРАП в 2001–2006)

1. Мы пережили с вами несколько реорганизаций в отрасли, в основном, неудачных. МАРАП не сразу признали. Мы не всегда встречали взаимопонимание у директоров и власти. Мы многого добились и честно продолжаем дело, начатое в далеком 1991 году в Уфе. Запомнилось: в 2001 – конкурс «Руководитель года гражданской авиации России»; в 2002 – открытие нашего сайта; в 2003 – начало фильмов и журнала МАРАП; создание руководством ГСА рабочей группы директоров по совершенствованию сертификации, выработавшей актуальные предложения; в 2004 – утверждены Стратегические намерения МАРАП и взят курс на саморегулируемую общественную организацию; в 2005 – МАРАП признана победителем Национальной общественной премии транспортной отрасли «Золотая колесница».

2. Установить конструктивное взаимодействие с органами госимущества, что не позволяет эффективно защищать интересы авиапредприятий и их руководителей.

62 МАРАП • ЮБИЛЕЙНЫЙ ВЫПУСК • 2011

3. Пришлось (под активным влиянием Р. Сулейманова) всерьёз взяться за компьютер, осваивать скайп.

4. Быстрота и натиск – залог будущих успехов! Выступая на Коллегии на Ленинградском я сравнил работу директора с прогулкой по минному полю без его карты. Несмотря на призывы, мы продолжаем двигаться вслепую по минным лабиринтам экономики и права. Надо динамично создавать стандарты и правила, которые минимизируют неоправданные риски.

5. Пора уступить дорогу молодым директорам. Пусть некоторое из них неопытны – это пройдёт. Глубоко верю в наше директорское братство. Я благодарен вам за то, что вы оказали мне честь, ранее избрав своим президентом. С юбилеем вас, дорогие мои!

Ивановский Николай Николаевич
(президент МАРАП с 2006)

1. Те, кому приходилось выступать после сильного оратора, поймут, какие сомнения я испытывал, получив предложение стать президентом МАРАП. С одной стороны, сравнение с такой глыбой, как Юрий Яковлевич, с другой – Роберт Рафаилович, инициативность и настойчивость которого в комментариях не нуждаются.

Запомнилось: укрепление связей МАРАП с органами госуправления, в т.ч. включение в Общественные советы Росавиации и Ространснадзора; создание Коллегии авиационной общественности (КАО), разработка и представление в органы госрегулирования программ поддержки производителей и эксплуатантов российских ВС, аэропортовой и аэродромной сети РФ; организация заседаний Общественных советов Росавиации и КК-37 по проблемам региональной авиации; внесение МАРАП в госреестр СРО и преобразование ассоциации в саморегулируемую общественную организацию – первую не только на транспорте, но и во всей стране; участие руководства ассоциации в рабочей встрече премьер-министра России с членами президиума Союза транспортников России (СТР) 8 июня 2011 года (фото).

2. Не удалось ускорить процесс реализации органами госрегулирования директоровских предложений по совершенствованию нормативно-правовой базы в интересах авиабизнеса.

3. Расширился кругозор и видение процессов, происходящих на макроуровне гражданской авиации России и зарубежья.

4. Не мудрить и не придумывать заново того, что успешно работает у коллег в нашей стране и за рубежом. Сосредоточиться на гармонизации российских и зарубежных документов по организации и управлению авиатранспортным



производством, прежде всего, касающихся безопасности полётов и формирования благоприятной экономической среды для авиабизнеса. Расширять сотрудничество с СТР в целях комплексного решения проблем транспорта.

5. Спасибо за доверие и поддержку! Рассчитываю на укрепление наших деловых связей во имя сохранения и развития отечественной гражданской авиации.

Сулейманов Роберт Рафаилович
(генеральный директор МАРАП
в ранге вице-президента с 1991)

Ответы наших президентов – не только «исторические хроники», но и ясное видение перспективы ассоциации. В этой связи поделюсь своими «воспоминаниями о будущем». Среди последних инициатив МАРАП приоритетной является «саморегулирование». Де-юре есть две «авиационных» СРО – МАРАП (физ.лиц) и СРО АБ (юр.лиц). Взяв курс на саморегулирование в 2004 году, мы недооценили отечественную бюрократию, но после перерегистрации уставов СРО появились новые возможности. 28 июня 2011 года состоялась Коллегии Росавиации по проблемам сертификации, на которой Ивановский Н.Н. предложил использовать механизмы СРО в проекте соответствующего ФАП. Пригодились наработки директоров по сертификации в ГА 2003(!) года. Сейчас проект ФАП внимательно изучают наши эксперты. В преддверии рассмотрения проблем модернизации на 38-м заседании Клуба напомню и о работе Коллегии авиационной общественности (КАО). Для подготовки программ КАО по воздушным судам, аэропортам и аэродромам, мы привлекали широкий круг профессионалов. КАО и её программы стали результатом бескорыстных усилий представителей авиационной общественности и, по существу, предвосхитили появление ОНФ. Прошло четыре года, и сама история подтвердила верность выбранного нами стратегического курса. Современные тенденции развития транспорта в целом подталкивают, в том числе, и к общественным альянсам. Руководствуясь этим, мы начали сотрудничать с Союзом транспортников России и получили новые возможности для коммуникаций и цивилизованного лоббирования.