Алексей Иванович ИСАЙКИН:

Помогаем Отечеству «встать на крыло»



Учились три товарища

- С вашим именем связано немало событий, о которых говорилось: «Это - впервые!». Первое в Ульяновске акционерное общество. Первая в России международная транспортная авиакомпания. Перевозки, которых в мире еще никто не совершал… Стремление быть первым у вас приобретенное или врожденное?

- Думаю, что мужчина с этим рождается. Кто из мальчишек не хочет стать лидером, первопроходцем?.. Возможно, именно поэтому, выбирая профессию, я поступил на геологоразведочный факультет Томского политехнического института.

- На международной бизнес-арене вы «на полшага» обошли ульяновцев: никто из них не занял столь заметную нишу в деловом сообществе.

- Для меня важно не это. А то, что благодаря компании «Волга-Днепр» в мире больше узнали о России, Ульяновске, самолете «Руслан», и Запад был вынужден признать: русские могут работать достойно. При этом я точно знаю - успех определяет не один человек, а команда.

- Команда, в которой есть настоящий лидер… Успешное управление бизнесом не только наука, но и искусство. Где вы ему учились?

- Я продолжаю учиться - прослушал немало курсов, занимаюсь самообразованием. Что же касается базового образования, то во времена моей молодости в СССР был единственный вуз для будущих команди-

Визитка

Родился 9 сентября 1952 г. в Таласе (Киргизская ССР). Окончил Иркутский институт народного хозяйства (1976 г.). Трудовую деятельность начал в 17 лет плотником-опалубщиком. Работал инженером, служил военным представителем Минобороны СССР на авиазаводах в Улан-Удэ и Ульяновске.

После закрытия серийного производства самолета «Ан-124» («Руслан») возглавил инициативную группу по созданию авиакомпании для гражданского применения этого военно-транспортного самолета. В результате в 1990 г. появилось АО «Волга-Днепр» - первая в России негосударственная грузовая авиакомпания. Руководя ею, занимал должности председателя правления, исполнительного директора, генерального директора, с 2002 г. - президент Группы компаний «Волга-Днепр».

В Ульяновской области прожил 17 лет. В Москве – с 2001 г.

Член Ульяновского землячества с 2008 г.

ров производства - Московский институт управления имени Серго Орджоникидзе (поэтому практически все «красные директора» учились управлять на собственных ошибках). И когда в Томском политехе открылся факультет управления и организации производства, я с геологоразведочного сразу перевелся «в начальники». Со мной в одной группе оказались Виктор Низков и Вячеслав Смирнов. Тогда наша дружная троица, конечно, и предположить не могла, что все мы станем участниками создания авиакомпании «Волга-Днепр».

- Как вы попали в Ульяновск?

- Семейные обстоятельства сложились так, что доучиваться мне пришлось в Иркутском институте народного хозяйства. Получил специальность инженера-экономиста и с 1976 года стал работать в авиастроении. Начал на заводе в Улан-Удэ - инженером, потом военпредом-экономистом, а в 1984 году Министерство обороны СССР направило меня на УАПК - только что построенный Ульяновский авиационно-промышленный комплекс.

- Что означало «военпред»?

- Представитель заказчика - государства. В Ульяновске мне был поручен контроль за ценообразованием при производстве «Ан-124», самого могучего на планете транспортного самолета.

- В каком звании вы прибыли в город на Волге?

- Капитаном.

- И капитан Исайкин позвал студенческих друзей в Ульяновск?

- Не совсем так. С Виктором Низковым я встретился случайно - в магазине. Оказалось, он также недавно переехал в Ульяновск из Смоленска и работает на УАПК начальником цеха № 244, - тогда «завод мечты» собирал лучшие силы со всего Союза. Мы тут же связались с жившим в Тольятти Смирновым. Потом - перестройка, рыночные реформы, и, когда подошло время создания нашего авиатранспортного предприятия, Вячеслав Смирнов оказался как нельзя кстати банкиром - заместителем председателя АвтоВАЗбанка. Он поддержал нашу идею, и АвтоВАЗбанк, тогда 25-й в стране по величине активов, стал соучредителем и кредитором авиакомпании. Полагаю, студенческая дружба сыграла в этом определенную роль: деньги проще одалживать людям, которым веришь.



Будущие участники создания АК «Волга-Днепр» А. Исайкин, В. Смирнов, В. Низков.

Что за компания, создатель?..

- В 1990 году, отвечая на вопрос журналистов об инициаторах создания АО «Волга-Днепр», вы назвали УАПК, АвтоВАЗбанк и ассоциацию «ИнтерВолга». Но тогдашний председатель горсовета народных депутатов Георгий Ступников утверждал, что инициатива принадлежит «городу».

- Нам помогали очень многие - все, кому была небезразлична судьба авиа-



«Мне сегодня 14 лет...» (семиклассник Алеша Исайкин с мамой Верой Макаровной, фото из семейного альбома).

комплекса. Тысячи его работников к началу 90-х оказались «подвешенными в воздухе». Для дряхлеющей экономики СССР тогдашняя цена за один «Ан-124» - 70 млн. рублей («Ту-154» стоил 4,5 млн.) была неподъемной. И от госзаказа на «Руслан» в 1989 году Минобороны отказалось... Так что, все началось с заводских энтузиастов, преданных идее сохранить уникальный самолет и доказать, что у России есть что представить миру кроме сырья.

Город и область подключили свои возможности: в архивах хранится документ, которым Ульяновский горисполком зарегистрировал наше акционерное обшество под номером один. А премьер-министр СССР Николай Рыжков поставил визу на постановлении о поддержке авиакомпании. Всем - спасибо. Но что проку делить славу «создателя»? Главное - идея реализована, и «Волга-Днепр» устойчиво держит курс.

- Давайте ради исторической точности упомянем не только инициаторов, но и учредителей.

- Кроме уже названных, это киевское ОКБ им. О.К. Антонова, запорожские мотористы - создатели двигателя «Д-18Т» для «Руслана», «Аэрофлот» и другие.

- Кто был главным пайщиком?

- Контрольный пакет акций принадлежал Ульяновскому авиакомплексу.

- В чем была практическая суть идеи?

- Самим создать покупателя военных машин - гражданскую авиакомпанию для перевозки сверхтяжелых и крупногабаритных грузов. Пришло понимание, что самолет, созданный по «легенде» для перевозки народно-хозяйственных грузов в районы Крайнего Севера, действительно может по этой легенде работать.

- Говорят, у вас с тех времен сохранилась какая-то необыкновенная «зеленая книга»?

- Напротив, самый обыкновенный ежедневник советских времен. Я начал его вести в 1990 году, дослужившись к тому времени до подполковника, а завершил записи руководителем АО «Волга-Днепр». То есть ежедневник стал свидетелем самого крутого «виража» в моей жизни. И того, как создавалась ГК «Волга-Днепр».

- Читать чужие записи неприлично, но очень хочется…

- Да вы в них не разберетесь! Здесь практически одни имена, планы, формулы, множество сокращений, понятных только мне…

- Вы таким образом пытались «уплотнять» мысли и время?

- Время уплотняло наши планы. Кто-то ходил вразвалочку, жалуясь на доро-

ги, а кто-то жил, набирая скорость. В результате ежедневник оказался полон знаковых имен. В Ульяновске - это Ступников, Горячев, Ермаков. На УАПК - Михайлов, Савотченко, Черкасов. В Москве - Силаев, Сысцов, из ученых - Явлинский, академики Петраков и Абалкин. В Киеве - генеральный конструктор ОКБ Балабуев и главный конструктор «Руслана» Толмачёв. И так далее - сотни имен! Авиакомпания рождалась непросто, военные сначала были категорически против использования «Ан-124» на гражданских линиях.

- Как же вы совмещали службу военпреда с бизнесом?

- Совмещение длилось недолго. В мае 1990 года я возглавил инициативную группу по созданию «советского авиатранспортного предприятия», а уже 18 августа состоялась учредительная конференция АО «Волга-Днепр». И сразу была поставлена точка в военной карьере. Вот запись в ежедневнике от 28 августа 1990 года: *«2.1. Увольнение».*

- Чем завершаются записи?

- На последней странице, многое уже осознав, я вывел формулу для людей, которых хотел бы видеть в соратниках: *«Обязательность + Творчество = Творческая обязательность (придумал полезное, выгодное - обязательно и в срок реализует)».* Хотя, прежде всего, это была мерка к самому себе.

Валютный курс

- А с какой меркой вы подходили к зарубежным фирмам-партнерам? Вы ведь сразу нацелились на совместное с иностранцами предприятие...

- А как иначе мы могли найти заказчиков перевозок? Нас же за рубежом ни-

2007 год. Летчики ГК «Волга-Днепр» - участники уникальной экспедиции на Южный полюс.





Будем сотрудничать! (С ректором УВАУ ГА Сергеем Красновым на пресс-конференции, посвященной совместным проектам).

кто не знал. Команда академика Леонида Абалкина порекомендовала нам британскую «Heavy Lift», располагавшую своим парком самолетов для перевозки уникальных грузов, а также подсказала обратиться в Московский народный банк в Лондоне, представлявший интересы советских организаций за рубежом. Он-то и выступил в качестве финансового консультанта между «Волга-Днепр» и «Heavy Lift». 19 октября 1990 года в Ульяновске состоялась наша первая официальная встреча с англичанами, а 17 сентября 1991 года мы с ними создали совместное предприятие.

- Заводская газета «Старт» тогда написала, что на третьем этаже здания по адресу Карбышева, 14, где разместилось АО «Волга-Днепр», все, как в «настоящем» английском офисе. Вот только ветры за окном дуют не стабильные лондонские, а непредсказуемые русские. Действительно, как могли англичане в то смутное время подписать контракт с советской фирмой?

- Когда в 1985 году «Ан-124» представили на авиасалоне в Ле Бурже, зарубежные специалисты были единодушны: «Качественная работа». Для британцев же появление советского гиганта стало неприятным сюрпризом: до того четырехмоторный транспортник «Belfast» пользовался всеобщим вниманием и мог перевозить до 40 тонн груза. Наш исполин поднимал 120 тонн. Так что о такой машине Майклу Хейлзу и Грэхему Пирсу, управляющим «Heavy Lift», оставалось только мечтать. И по трапу в Ульяновском аэропорту они сбегали с широкими улыбками…

- Как появился сам «Руслан»?

- Работа над этой машиной началась почти полвека назад. Тогда в ответ на появление в СССР самолета «Ан-22» - «Антей», способного перевозить 80-тонные грузы, в США был создан «С-5А» - «Гэлэк-

си», транспортник с еще более высокой скоростью полета и грузоподъемностью. Мог ли Советский Союз отстать? В результате в 1982 году из ворот ОКБ Антонова в Киеве выкатился лайнер в 175 тонн «чистого» веса. Затем «Ан-124» пошел в серию: самолет собирали в Киеве и Ульяновске - по четыре-пять штук в год. А в целом на «изделие» работало более 500 предприятий.

- Вас наверняка обвиняли: «Руслан», мол, делаем мы, а используют теперь англичане. Что вы отвечали?

- Что ульяновцы получат доступ к зарубежному опыту и доход от эксплуатации самолетов, не отдавая их в чужие руки. Что на валюту завод купит современное оборудование, товары народного потребления, будет строить жилье. Кстати, в своем кабинете, там, где раньше вывешивали портреты вождей, я тогда повесил в рамке под стеклом… «первый доллар», заработанный авиакомпанией «Волга-Днепр». Потому что генеральный директор ульяновского авиазавода Виктор Васильевич Михайлов сказал, что поверит в перспективы сотрудничества, только когда увидит первый заработанный доллар.

В течение первых шести лет мы более трети всех заработанных средств вкладывали в производство самолетов в Ульяновске и двигателей к ним на заводе «Мотор Сич» в Запорожье. На фоне экономики 90-х годов, периода так называемого первичного накопления капитала, а проще говоря, массовой растащиловки, такой подход выглядел невероятным. Мы даже пошли на решение задачи, над которой администрация авиакомплекса билась со дня основания. Это - поэтапная оплата самолета, невозможная при взаимодействии с военным заказчиком.

- Тем не менее в период реформ УАПК оказался на грани краха…

- Полностью «поднять на крыло» такой гигант, где работали 36 тысяч человек, было не в силах начинающей компании. Но в отличие, к примеру, от РАО «ЕЭС России», забиравшего самолеты в счет погашения долгов по энергоресурсам, мы платили реальные деньги, которые шли на зарплату рабочим.

- А сами вы не рисковали прогореть?

- Рисковали. Бизнес не сразу понял выгоду от воздушной логистики ранее нетранспортабельных грузов, не умел сопоставить нашу цену и потери от наземной доставки (в том числе порчи продуктов и воровства). Был период, когда налоговая инспекция не признавала постановление Совета Министров СССР № 1323 от 20 декабря 1990 года, поддерживавшее нас льготами. Ведь «на дворе» уже была Россия… Нам грозили огромными налогами, штрафами - фактически разорением. Мы с Михайловым даже писали по этому поводу письмо президенту Ельцину, просили помочь. В итоге сумели доказать свою правоту.

Стратегически верным оказалось то, что мы с первого дня тщательно формировали свою деловую репутацию, первыми в российской авиации начали пользоваться услугами международного аудита, выстраивали компанию по нормам цивилизованного бизнеса и последовательно вкладывали средства в развитие.

- С чем был связан разрыв с «Heavy Lift»?

- Мы хотели, чтобы партнеры не только получали деньги от эксплуатации «Руслана», но и инвестировали средства в развитие бизнеса. Англичане были не против, однако требовали долю не в совместном предприятии, а в самой



2002 год. С экс-президентом США Б. Клинтоном.

авиакомпании. Для нас это было неприемлемо.

- При этом вы всегда утверждали, что довольны совместным предприятием…

- Да, я говорил, что «Heavy Lift» - лучший маркетинговый партнер, так же, как мы десять лет были для него лучшим поставщиком самолетов. Нам же при разрыве многие пророчили полный провал. А мы - не дождетесь! Да, спад был, что тут скрывать, но понадобился всего год, чтобы доказать: «Волга-Днепр» может продавать услуги без помощи западного партнера. Мы были хорошими учениками и в результате опередили своих учителей.

В погоне за будущим

- Почему вас не вытеснили с мирового рынка?

- Даже такие страны, как США, Англия, Франция, не имели исполинов, способных перевозить, к примеру, моногрузы весом до 120 тонн или сразу 50 легковых автомобилей в два яруса. Словом, мы не задевали коммерческих интересов других авиакомпаний, а осваивали свою нишу.

- Где вы брали специалистов международного уровня?

- Это была действительно проблема! Образно говоря, советские люди тогда напоминали человека, который держит голову в космическом шлеме, а ноги… в лаптях. Наследие СССР - это прекрасные инженеры при почти полном отсутствии грамотных коммерсантов и управленцев. У нас были великолепные пилоты, но они слабо владели авиационным английским, необходимым для международных воздушных линий. И что же? Выручили природная смекалка и, видимо, национальная способность схватывать новое на лету. Многие специалисты, пришедшие в авиакомпанию с нашего авиазавода, скоро профессионально обошли английских «наставников». При этом с первых дней и до сих пор Ульяновск для нас - главная кузница кадров.

- Приятно, что в Москве вы об Ульяновске не забываете...

- Я бываю на Волге регулярно. И многие наши планы связаны именно с Ульяновском. В частности, в августе 2010 года мы начали здесь строительство нового Центра управления воздушными перевозками. Наряду со службами обеспечения полетов в нем разместится тренажерный комплекс для пилотов, оснастим его уникальным оборудованием, четырехэтажное здание планируем сдать к 2012 году.

- Вначале вы избегали общения с прессой. Первую московскую встречу с журналистами провели лишь через три года после создания компании. Почему?

- На этапе становления главным было накопить силы, завоевать авторитет. Кстати, все «закрытое» для СМИ время компания активно занималась профессиональной рекламой, чтобы заказчики знали о предлагаемых услугах. Мы принципиально выбрали для нашего бизнеса

полную легальность и прозрачность, с самого начала хотели поставить дело капитально - по науке, цивилизованно.

- Выйдя, наконец, «в свет», о чем вы заявили на той пресс-конференции?

- О вполне реальной (и сегодня реализованной) цели - стать грузовой авиакомпанией России № 1.

- С тех пор в прессе немало написано про «Волга-Днепр». Какой из отзывов о компании был наиболее ярким?

- В 1994 году в одном из зарубежных журналов появилась статья «Революция в перевозке грузов». Там было сказано буквально следующее: «В России происходит революция, и она происходит в Ульяновске, «колыбели коммунизма», где примерно сто лет назад родился Ленин. Ульяновск теперь является родиной «Волга-Днепр». Создается ощущение, что новая авиакомпания привлекает достаточно много внимания в мире и может соперничать с именем Ленина»... Возможны ли более высокие оценки?

Государственное дело

- В 2003 году вы вошли в совет директоров «Авиастар-СП» - преемника УАПК, то есть опять занялись производственными делами ульяновского авиазавода. Зачем вам это было нужно?

- Авиакомпания «Волга-Днепр» выполнила стартовую задачу: помогла сохранить жизнь «Руслану». Следующий шаг - возобновить его серийное производство - дается нелегко. Надежда вновь появилась в ноябре 2009 года, когда президент России Дмитрий Медведев, проводя в Ульяновске Госсовет, поручил правительству сформировать заказ на «Ан-124» для Российской армии. Но еще до того мы направили в Объединенную авиастроительную корпорацию заявку на 40 новых «Русланов»...

- Так ваши оппоненты и поспешили заявить, что решение президента дает основания для государственного субсидирования производства «Ан-124» в интересах коммерческих перевозчиков.

- Понимаю, сколь многим хочется дискредитировать саму идею возобновления производства уникального самолета. И гигантоманией это называли, и сто раз говорили, что это невозможно... Но «Руслан» действительно высочайшее достижение авиационной технической мысли XX века, пока никто даже не пытается замахнуться на то, чтобы превзойти его. Для России и Украины это государственное дело, «золотая жила», которая способна приносить в казну миллионы. Сегодня много говорят об Интернет-продажах. Но в Сети вы лишь фиксируете сделку, физически товар по проводам не доставишь. Так что лайнер, аналогичный «Руслану», на свет все равно появится. Жаль, если он окажется не российского происхождения.

2009 год. С президентом России Д. Медведевым.



- Как-то не верится, что «Руслан» за полвека совсем не постарел…

- Поверьте специалисту: по характеристикам ему нет равных. Но, безусловно, нужно идти в ногу со временем. Поэтому мы предлагаем производить самолет с новыми двигателями и авионикой, с большей дальностью полета и увеличенной грузоподъемностью - до 150 тонн. Причем уверен: это не предел.

- Вас нередко можно видеть рядом с высшим руководством страны. Личные контакты дают вашей компании «бюджетное» преимущество?

- Компания «Волга-Днепр» никогда не просила и не получала денег из бюджета. История нашего воздушного превосходства строилась на нами же заработанные средства. Но очень многое зависит от условий для отечественного авиапрома и авиатранспорта - условий, поддержанных федеральными законами. Страна от этого только выиграет. Пока же, развивая бизнес, нам приходится расширять свой флот за счет воздушных судов, построенных в Узбекистане и США.

- Вы имеете в виду свою «дочку»?

Стиль жизни - спортивный.



- Говоря «Узбекистан», я имею в виду еще один замечательный рамповый самолет, рожденный в СССР, - это «Ил-76». Выносливый и неприхотливый, он успешно возил грузы по всему миру, но в начале века из-за шумовых ограничений ему закрыли доступ в Европу и США. В связи с этим «Волга-Днепр» выступила инициатором его капитальной модернизации и уже построила для себя в Ташкенте три обновленных «Ил-76-90ВД». Заказаны еще два. Тем самым, полагаю, мы проложили дорогу новому - цифровому - «изданию» этого замечательного самолета уже в Ульяновске, под именем «Ил-476».

А для упомянутой «дочки», созданной в 2004 году авиакомпании «AirBridgeCargo» (в переводе - «Воздушный грузовой мост»), мы покупаем грузовые «Боинг-747» в США. Аналогичных воздушных судов, идеально приспособленных к регулярным перевозкам так называемых генеральных грузов, отечественная промышленность, к сожалению, не производит. Так, в результате сочетания в своем флоте лучших самолетов современности нам удалось, наконец, реализовать концепцию «грузового супермаркета». Как это выглядит? Ширпотреб и электронику в контейнерах везут «Боинги», уникальные грузы - «Русланы» или «Ильюшины».

Хочешь лучшего? Измени себя!

- Мы как-то все о деле да о деле. Но ведь Ульяновск для вас - это друзья, это большая часть жизни…

- Продолжу: здесь мои мама, старшая дочь, внуки. Причем «наследники» меня неизменно радуют. Внуки - успехами в каратэ, дочь Ирина - завершением строительства нового корпуса для авторской



Наша компания заглядывает за горизонт...

школы «Источник». Это у Ирины любимый и, кажется, успешный проект, а я радуюсь вместе с ней.

- С кем из ульяновцев сегодня общаетесь постоянно?

- По большому счету, преимущественно с ульяновцами и общаюсь - это мои коллеги, выросшие из молодых специалистов в топ-менеджеров Группы компаний «Волга-Днепр». Так, нашу «AirBridgeCargo» возглавляют выпускники УлГУ Татьяна Арсланова и Андрей Колесников. Офисами компании в США и Великобритании руководят также ульяновцы Константин Векшин и Денис Глизнуца. А мое общение за пределами бизнеса, прямо надо сказать, носит предельно ограниченный характер. Что поделаешь: руководитель крупной компании себе не принадлежит, у него расписан не только каждый час, но и каждая минута. Однако редкими встречами с земляками дорожу. Да и как иначе? Свой большой бизнес мы начинали вместе и на одной земле. Например, Сергею Марьину я очень благодарен за ту помощь, которую он оказывал авиакомпании, будучи главой Инкомбанка в Ульяновске.

- Что вас больше всего огорчает и что радует?

- Огорчает, прежде всего, утрата родной страной ее воздушных приоритетов. Радует возможность эту несправедливость устранить.

- Чем вас, человека искушенного и немало повидавшего, еще можно удивить?

- Кстати, состояние удивления для меня не редкость. Меня очень легко удивить от-

личной работой, нестандартным решением, короче - мастерством и новаторством.

- Какое из своих личных качеств считаете главным - твердость характера, умение вдохновлять?..

- Скорее, склонность к системным подходам. И, пожалуй, способность разумно рисковать. В зыбком 1990 году не побоялся уйти со стабильной работы. В 1997 году, лишившись части соратников и явно уменьшая доходы компании, управленческая команда «Волга-Днепр» во главе со мной наложила вето на любые виды «серого» бизнеса. В 2001 году мы отказались от услуг английских партнеров… Все это были критические моменты. Но одновременно они открывали перед нами новые горизонты.

- Говорят, вы одержимы идеей корпоративного университета. Это что, дань традиции «учиться, учиться и учиться»?

- Это традиция цивилизованного мира: пока человек или организация не потеряли интереса к новому, они жизнеспособны. Мы поставили задачу сделать компанию «звездной». Только вот найти настоящих лидеров - серьезная проблема, поэтому решили выращивать их сами: успешных, амбициозных, профессиональных и патриотичных (но не ура-патриотов).

- То есть «первым делом» не самолеты?

- Я бы сказал так: мы начинали как авиакомпания, эксплуатирующая уникальный самолет. Но достаточно быстро поняли, что «первым делом» все-таки люди. Персонал - наше конкурентное преимущество и основной капитал.

- Вы с коллективом подобрали к успеху особый ключ?

- Народная мудрость гласит: «Хочешь лучшего - измени себя». Мы не ищем причины неудач во внешних факторах, на пути к успеху ориентируемся на максимальное использование своих возможностей. В нашем корпоративном кодексе сказано: «Мы заглядываем за горизонт - изменяемся быстрее, чем обстоятельства…».

Невероятно, но факт

- Известно, что по случаю своего 20-летия компания устроила большой праздник - и в Ульяновске, и в Москве. Какие взлеты отмечали?

- Еще раз подчеркну, что мера всех вещей - человек. С этой точки зрения главным нашим «взлетом», пожалуй, стоит считать создание 3 000 рабочих мест в высокотехнологичном секторе экономики. Наши перевозки ускорили сотни глобальных проектов, наш объем продаж вырос за 20 лет в 60 раз, наш годовой оборот приближается к 2 000 000 000 долларов, наши предприятия и представительства действуют в 12 странах мира, в том числе в Великобритании, США, Китае, Германии, Нидерландах, ОАЭ… В мировой авиагрузовой индустрии мы занимаем десятое место и планируем подняться еще выше.

- Какие из уникальных перевозок вспомнились к юбилею?

- Все не перечислить. Из значимых не только для нас, но и для широкой общественности назову перевозку в Гватемалу ледового катка для презентации олимпийской заявки «Сочи-2014»; вертолетов для российской экспедиции на Южный полюс; глубоководных подводных аппаратов «Мир» для изучения озера Байкал. Были в нашей истории слоны и киты, оборудование для концертов Мадонны и Майкла Джексона, макет космического корабля для съемок голливудских «Звездных войн» и реальные ракетоносители… Не устаю повторять: во всем мире восхи-

щаются возможностями «Ан-124-100», это своего рода «лицо» отечественной гражданской авиации и Ульяновской области. Важно это понимать и использовать во благо России.

- Вы верите, что Ульяновск станет авиационной столицей России?

- В определенной мере, это уже так. Ульяновск - это «Волга-Днепр», «Авиастар-СП», крупнейшее в стране высшее учебное заведение Гражданской авиации, в Заволжье создается Портовая особая экономическая зона… В ее рамках мы планируем создать суперкомплекс технического обслуживания воздушных судов как отечественного, так и зарубежного производства, на этот счет у нас есть соглашение с правительством Ульяновской области о стратегическом партнерстве.

Кстати, у ПОЭЗ был предшественник - Свободная таможенная зона: вместе с губернатором Горячевым «Волга-Днепр» активно продвигала этот проект, премьер Черномырдин даже подписал распоряжение о создании СТЗ, однако работать цивилизованно нам тогда не дали… Двадцать лет назад было немало неверующих в «светлое будущее» как нашей компании, так и России в целом. Но невозможное становится возможным. Наш пример это подтверждает, и я в наш город верю.

- Вы, наверное, в детстве любили фантастику?

- Угадали: зачитывался романами Ивана Ефремова. До сих пор ценю фантастику - она подталкивает человека к мечте. Хочется, чтобы «Волга-Днепр» всегда вспоминали в тех случаях, когда возникает потребность перевезти что-то необыкновенное. А мы всегда обеспечивали бы исполнение любой «невероятной» мечты.

- Каковы новые «невероятные» цели «Волга-Днепр»?

- К 2020 году войти в тройку крупнейших грузовых авиаперевозчиков мира, а к 2030 году стать мировым лидером. Вам это кажется невозможным?

- Да нет, просто хотелось бы в 2030 году вместе с вами перечитать эти строки и сказать: «Жизнь оказалась лучше планов…».

- Договорились: будем жить и покорять небо!

