ОБЩЕНАЦИОНАЛЬНОЕ ТЕЛЕВИДЕНИЕ

Гендиректор «Белавиа» – о полетах в пандемию, новых самолетах, «турбулентности» в обществе и хобби

Как пандемия подрезала крылья мировым авиакомпаниям? Какой курс выберет национальный авиаперевозчик при новом гендиректоре? Когда подешевеют билеты в Москву? И куда можно б улететь уже этим летом? Гость программы «Марков. Ничего личного» – Игорь Чергинец, генерал директор «Белавиа».



- Марат Марков: Игорь Николаевич, вы – сын своего известного отца. Обычно говорят, что приро отдыхает на детях. Или пахать надо в три раза больше для того, чтобы доказать, что не только тебя проталкивает по жизни? Вы сталкивались с этой проблемой?

- Игорь Чергинец: Во-первых, скажу, что природа отдыхает: я не пишу книги, не снимаю кино. Ес хочешь пробиться, а не то, чтобы тебя поставили на должность или какую-то золотую ложечку положили в рот, то, да, надо пахать. Безусловно, есть злые языки, которые скажут, что так оно и

но надо пробиваться. Я не хочу сейчас доказывать, что без своего отца я достиг этих высот. Без все отцы, все родители детям своим помогают. Они обязаны помогать в этой жизни.

- Марат Марков: Это норма.

- Игорь Чергинец: Да, это нормально, нечего скрывать. Но я пахал, и продолжаю.

- Марат Марков: Гусаров руководил «Белавиа» 25 лет, из них 14 лет вы были у него заместителем длительный статус вас не смущал? Хотелось «взлететь» повыше и пораньше?

- Игорь Чергинец: Я бы с удовольствием этот status quo сохранял бы как можно дольше. Гусаров белорусской авиации, да и вообще – это очень значительный человек. Он сделал громадные ша развития, для перехода от советской авиации к западной технике, к рыночным условиям, когда самолеты просто отдавались авиакомпании в эксплуатацию. А когда необходимо заработать де эти самолеты и для успешной работы авиакомпании – для зарплаты, для коллектива, для всех Честно скажу, я не буду сейчас про всех сотрудников авиакомпании говорить громкие какие-то заявления, но лично я был как за каменной стеной. Потому что Гусаров решал политические во имею в виду в рамках управления авиакомпании.

- Марат Марков: То есть вы были как технический руководитель?

- Игорь Чергинец: Я отвечал за свою часть, за коммерцию. И поначалу он во многом и руководил контролировал, постепенно отдавая бразды правления по коммерции. Но я всегда был за стенк Сейчас ситуация поменялась, я в его статусе, и мне необходимо это делать по отношению к мои подчиненным, заместителям. И это вызов. И сейчас мне работается намного тяжелее, чем когда заместителем. Заместителем я чувствовал себя комфортнее, честно говоря.

- Марат Марков: Наверное, понимаю вас, как никто, правда. Какой курс при новом гендиректоре выберет «Белавиа»?

- Игорь Чергинец: Инновации, безусловно, будут, и они даже происходили все эти 14 лет, которы заместителем – компания развивалась. Если бы компания не развивалась, если бы тот же Гуса развивался сам как личность, как руководитель, то мы бы остались в прошлом, даже название авиакомпании забыли бы уже сегодня. Поэтому, конечно, общий курс компании на развитие буд сохраняться. Не секрет, чем мы занимались последние годы и как мы развивались. Это развити транзита, хаба на базе нашего Национального аэропорта Минск. И мы эту модель успешно прим здесь, мы ее не выдумали, мы не новаторы. Мы скопировали со многих авиакомпаний, стран, аэропортов эту модель. Мы ее успешно внедрили здесь. И мы эту тему будем продолжать, и так развиваться ближайшие годы. Но, если мы не будем внедрять те же информационные технолог которых у нас сейчас продуктов – современных, западных, наверное, около 50 в компании внед это будет внедряться. Те компании, которые остаются, грубо говоря, писать билеты на коленках бумажках, то они либо останутся в прошлом, или они останутся летать между какими-то местны пунктами, или умрут просто.

- Марат Марков: Сейчас пандемия, и она жестко подрезала авиакомпаниям крылья. Полеты, нав самое чувствительное фиаско потерпели? Как «Белавиа» провела самые жесткие месяцы коронавирусной пандемии и как восстанавливается в нынешних условиях?

- Игорь Чергинец: Для нас это очень жестокий период был и продолжается. Сейчас полегче, но в равно это продолжается. Безусловно, большое количество компаний, и очень известных, прекра свое существование или стоят на коленях и просят у своих правительств деньги. Мы разговарив в принципе мы не получили ни копейки помощи. Но это не говорит о том, что помощи государст было, она, безусловно, была. В первую очередь, мы сейчас просим оказать содействие в разгово иностранными правительствами, авиационными властями, если говорить о наших авиационны властях, департамент по авиации. Мы просим. Нам не хватает собственного веса, сил иногда го пробиваться на чужие рынки. Вот сегодня мы говорим, на слуху, допустим, тема России, Казахст Если до пандемии у нас было фактически очень либеральное межправительственное соглашен воздушном сообщении с Россией, практически открытое небо, только одно маленькое ограниче линии «Минск – Москва» есть. А так – летай, сколько хочешь, куда хочешь, на каких самолетах и далее. Так вот, у нас до пандемии было около 150 рейсов в неделю, у «Белавиа» только. В Росси разные пункты, только в Москву 11 рейсов в день. Еще 9 рейсов было у российских авиакомпан Минск из Москвы. То есть 20 рейсов в день. То сегодня у нас 9 рейсов в неделю, наших, «Белави 9. Ужас, катастрофа. Учитывая все наши бизнес-связи, политические связи, экономические, родственные связи. То есть невозможно, очень тяжело. Люди просят «дайте билеты, дайте рейс далее. Но мы этого не можем сделать, и мы просим, как раз обращаемся в правительство, в авиационные власти наши, что окажите содействие, переговоры проведите. И мы видим их, нач Главы государства, даже вот последние переговоры по телефону, поздравления были друг другу апреля по случаю создания Союзного государства. И тема транспортная там обсуждалась. Сейча готовится визит главы правительства России в Минск. Знаю, что эта тема тоже будет обсуждать

- Марат Марков: Но, по сути, это общая проблема.

- Игорь Чергинец: Да. Сейчас планируется визит главы правительства в Минск, я надеюсь, что э будет обсуждаться.

- Марат Марков: Вы надеетесь на разрешение этого вопроса?

- Игорь Чергинец: Мы очень хотим, очень надеемся.

- Марат Марков: Как уменьшился пассажиропоток в условиях пандемии и как он восстанавливае сейчас?

- Игорь Чергинец: Если просто цифры, чтобы понимать масштаб катастрофы, – самый худший м 2020 году был апрель, мы перевезли 7,8% от уровня пассажиров в апреле 2019 года. 92% падени Сейчас можно говорить, что сегодня мы восстановились где-то до уровня 60-65% перевозки пасс и идет увеличение. Есть такое понятие, это существенный показатель для правительства, для н отчетов, это пассажиропоток. То есть пассажир на какое-то количество километров. Этот показ уже гораздо выше, больше дальних рейсов у нас стало. Этот показатель на уровне 90% и сейчас

Мы очень надеемся на решение по России, очень надеемся, непонятная ситуация по Казахстан Казахстан нас не пускает фактически. Даже после пика пандемии у нас было больше рейсов, че сейчас. Казахстан нас ограничил, у нас есть предположения, почему, но не стоит их озвучивать.

- Марат Марков: Как вы выжили при 7,8% пассажиропотока?

- Игорь Чергинец: Жесткая экономия. Я очень благодарен коллективу, что мы одно целое. И кол отнесся с пониманием к тем мерам, которые были предложены руководством компании.

- Марат Марков: Увольняли людей?

- Игорь Чергинец: Мы не увольняли людей, естественный процесс, он всегда идет – кто-то уходи пенсию и так далее. Мы сейчас не принимаем вместо этих уходящих людей, только там, где ест ключевые должности, по ним принимаются индивидуальные решения. Так, в принципе, нет. Ид очень небольшое сокращение, за год порядка ста человек при том, что в компании работает око тысяч. Мы не увольняли, но мы объяснили людям, убрали все надбавки, премии, те же знамени зарплаты летчиков. Вы с летчиками поговорите, они скажут, что их зарплаты существенно умен

- Марат Марков: Но они же привязаны к налетам.

- Игорь Чергинец: Налета не было.

- Марат Марков: Тогда все очевидно: нет программ – нет гонораров.

- Игорь Чергинец: То же самое, как и у бортпроводников надбавки, и авиационно-техническая ба офисы, и коммерсанты, экономисты, бухгалтера, руководство компании – все сейчас получают меньше, чем мы получали в том же 2019 рекордном году. И люди это понимают. Люди не выход забастовки, не кричали, что «нам что-то не додали». Люди понимают, что сейчас вообще происх мире – пандемия. Авиация и туризм сейчас пострадали больше всех. Плюс к этому мы активно занимались, условно говоря, авиакомпания нашего уровня, выше нашего уровня, поставили как рейсы и их выполняют или их закрыли. Мы перестроили свою политику на этот период, потом м вернемся к старым своим программам, но гораздо гибче работали по целому ряду программ. Се надо в течение недели-двух недель увеличить количество рейсов по тому или иному направлен мы увеличивали, надо больше самолеты – ставили больше, надо отменить – отменяли. В принц этой технической работы, несмотря на то что рейсов меньше, но вот такой работы стало больше Удивительные цифры, но, допустим, с мая 2020 года по декабрь, авиакомпания была прибыльна удивительно. В истории мировой авиации, может быть, есть какие-то примеры, но мне незнаком так отработал.

- Марат Марков: По-хорошему завидую.

- Игорь Чергинец: Да. По итогу года мы получили убыток, он очень небольшой. И, в принципе, авиационные и международные эксперты, приезжало руководство Boeing, международная ассо воздушного транспорта, приезжали другие компании и спрашивали: как вы? Я думаю, около сот

компаний закрылось. И закрылось бы гораздо больше, если бы не финансовая помощь иностра правительств. Даже наши соседи – «Аэрофлот», трудно оценить, я думаю, миллиарды долларов за последнее время помощи. Авиакомпания LOT – поляки – национальный перевозчик, которы размеру раза в полтора больше, чем «Белавиа». Могу ошибиться, но, по моим расчетам, примерн миллиарда долларов за прошлый год помощи от правительства получили. Латыши получили относительно большие деньги. Даже эстонская авиакомпания Nordic, там несколько самолетов вообще находятся в управлении иностранной компании, они получили около 80 миллионов дол Мы даже в банк не ходили за кредитами.

- Марат Марков: Пока у нас сейчас напряженные отношения с некоторыми посольствами и поли зарубежными, я знаю, что вы делали свою работу, и даже больше. Вы возили из Стамбула амер и шведов, дипломатов разных миссий через Минск – Амстердам – Париж в Америку. Я понимаю люди не виноваты в политических баталиях. Но вот эти ваши заслуги, когда вы просто оказывал помощь другим странам, это было как-то замечено, отмечено?

- Игорь Чергинец: Да, безусловно, у нас большое количество благодарностей от правительств иностранных государств, от посольств, которые аккредитованы здесь, в Минске, от МИД, от пол высокого уровня, ранга иностранных политиков, которые нам говорили «спасибо». Но, допустим американцы, ныне покойный наш замминистра иностранных дел Кравченко, к сожалению, уме недавно. Был, наверное, период в течение двух недель летом 2020 года, когда каждое утро у нас начиналось с переписки по Telegram о том, что американцы попросили вот здесь вот помочь и передают слова благодарности «Белавиа»: мы это не забудем до конца жизни и так далее. Это б Хочу отметить, что с одной стороны, это какие-то гуманитарные вещи, чем мы занимались, но э бесплатно. За это платились деньги, и достаточно большие.

- Марат Марков: Было такое, что самолеты летали пустыми или полупустыми?

- Игорь Чергинец: Они, безусловно, летали частично пустыми. Но, допустим, можно говорить о т был период из-за пандемии, это все связано не просто из-за решений правительств авиационны Допустим, Азербайджан, визит Главы государства в среду закончился. Азербайджан в течение д времени не разрешал привозить пассажиров в Баку. Но разрешал вывозить. Поэтому самолет л туда пустой, а обратно он летел и все места были заняты. Понятно, что стоимость билетов в дан случае для тех, кто летел из Баку в Минск, она была, грубо говоря, умноженная на два.

- Марат Марков: Вы отметили, что вы летали 20 рейсов в день, я имею в виду, вместе с россияна только московское направление. Сейчас – девять в неделю.

- Игорь Чергинец: Пять мы, и пять – российская сторона. Десять в неделю.

- Марат Марков: Хорошо. Почему тогда ломается рыночная схема, ведь востребованность есть?

- Игорь Чергинец: Рыночная схема как раз не ломается. Я понимаю, вы хотите спросить: почему дорого?

- Марат Марков: Почему так мало?

- Игорь Чегринец: Честно сказать, я не могу понять, потому что большинство государств, куда мы выполняем полеты, там не ограничивают по количеству рейсов летать, там ограничивают чист пандемии, здесь необходим ПЦР-тест по прилету, изоляции.

- Марат Марков: Я так понимаю, что не вы ограничили сами себя, а вас ограничили?

- Игорь Чегринец: Это нас ограничивают по количеству.

- Марат Марков: Почему так дорого?

- Игорь Чегринец: Здесь как раз рынок. Есть спрос. Это сейчас пять рейсов в неделю в Москву. И всего девять в неделю и один раз в Санкт-Петербург в неделю, один в Казань, один в Нижний-Но один в Калининград. Крайне мало. Самолеты стоят самые большие. Больше уже самолетов нет размерности. Люди стоят, им надо вылететь. Когда сначала получили разрешение Российской Федерации, рейс был всего лишь один раз в неделю в Москву. Если бы мы весь этот самолет пр по цене бизнес-класса, стояла бы еще очередь. Поэтому, в принципе, можно говорить, что спрос рождает предложение. Здесь это не работает. Мы хотели бы вот это количество – 50 рейсов – в восстановить, но нам не разрешают иностранные государства.

- Марат Марков: Это соглашение, которое вы ждете со дня на день, оно как-то изменит ситуаци

- Игорь Чегринец: Я очень хотел бы. Более того, скажу, что белорусская сторона в лице Главы государства, правительства, премьер-министра, министра транспорта, вице-премьера, который отвечает за транспорт, на всех уровнях Министерства здравоохранения мы говорили, они тоже в процессе участвуют. На всех уровнях эта работа ведется нашим посольством в Москве. Здесь посольство России тоже у меня периодически спрашивает: есть ли у вас какие-то новости? Все х решения пока нет. Чуть-чуть оно улучшилось, потому что начиналось с одного рейса в неделю, с девять у нас. Но это ужасно мало.

- Марат Марков: Например, я хочу полететь в Стамбул с 15-17 мая. Мне выдает стоимость 1085 При этом такса и сборы – 225 рублей. Игорь Николаевич, поясните на пальцах по рублю: за что м платим? И куда?

- Игорь Чегринец: Дело в том, что каждый аэропорт, каждое правительство в это вкладывает св смысл. Есть сборы аэропорта за безопасность, есть сбор государству по какому-то налогу. Допус нас есть сбор в Минске, все авиакомпании, и мы тоже платим, в конечном итоге платит пассаж сбор за развитие инфраструктуры. Не просто размытое понятие, это как раз та знаменитая втор полоса в Национальном аэропорту Минск. Деньги идут на покрытие кредита Банка развития, ко выдан на строительство этой полосы. И аэропорт оплачивает.

- Марат Марков: Это общая практика?

- Игорь Чегринец: Есть сбор за безопасность, за аэровокзальный комплекс. То есть там может б
сборы, и от аэропорта к аэропорту они существенно отличаются даже в одной стране. Даже, доп
как у нас в Беларуси – не строится вторая полоса в Гомеле, и вот этого сбора в 5$, его нет в Гоме

- Марат Марков: Рукав, который подается к самолету, эта подача или неподача тоже зависит?

- Игорь Чегринец: Обычно не выделяется в билете этот сбор, это авиакомпания уже платит по д
аэропорту. Некоторые говорят, что если около рукава самолет стоит, то авиакомпания больше п
аэропорту. Бывает так, бывает совершенно наоборот.

**- Марат Марков: Когда я летал в Москву, меня всегда искренне обижало то, что белорусский сам
где-то в поле приземляют и на автобусе полчаса ты едешь до аэропорта. И в то же время подъе
– и у рукава стоят иностранные самолеты такие красивые, а мы в Союзном государстве.**

- Игорь Чегринец: Мы очень долго разбирались, потому что вот эти посылы были. Даже посольс
наше в Москве очень плотно этим вопросом занималось, как ни странно. Здесь технический асп
Мы очень хотели стоять около рукава не из-за Союзного государства, а из-за вот этих аспектов
пограничного контроля. Аэропорт разделен на зоны. Берем, допустим, Шенген какой-то – Варша
Самолеты, которые вылетают из Варшавы в Берлин, они обслуживаются в этой части аэропорта
посредине стоит пограничный контроль – таможенный. В Москве то же самое. А здесь были
внутренние федеральные полеты по России, есть заграничные полеты. А у нас – это третий вид
отношений. Немного инфраструктура, нас было тяжело куда-то поставить, пришлось все равно б
автобусами, по телетрапу, потом спускать в автобусы и перевозить. Если мы говорим про аэроп
Домодедово, то такая схема, к сожалению, и поэтому наши самолеты там стоят в поле.

**- Марат Марков: Далековато. У вас появилось три новых самолета за последние полгода: два
«Эмбраера» и один «Боинг». Впереди приемка еще одного «Эмбраера» и нескольких «Боингов». Я
ошибаюсь?**

- Игорь Чегринец: Все правильно. Предыдущие самолеты – это как раз заслуга Гусарова, решени
были. Контракт на поставку трех «Эмбраеров» – Embraer E195-E2 новейшего поколения. Два сам
нас уже есть.

- Марат Марков: Эти контракты заключались задолго до пандемии?

- Игорь Чегринец: Да, безусловно.

**- Марат Марков: Игорь Николаевич, на паузу их нельзя было поставить в связи с этой экономиче
ситуацией?**

- Игорь Чегринец: Мы частично изменили эти контракты. Если по «Эмбраерам» абсолютно верн
решение, по «Боингам» тоже верное решение. И нам «Эмбраеры» нужны, и мы не меняли контра
этим самолетам, то по «Боингам был изменен. Первоначально контракт по «Боингам» будет под
на семь самолетов. От двух в целях экономии мы отказались.

- Марат Марков: Несмотря на это наш парк можно назвать старым или молодым?

- Игорь Чегринец: В авиации вообще нет такого понятия. Там есть понятие летной годности, то е исправен самолет или не исправен. Все зависит еще и от авиакомпании, и от обслуживающей организации ремонтной. Можно самолет и за год довести до ручки и после этого распилить. Вог возрасте. Возраст, он, безусловно, влияет на отношение пассажира, клиента авиакомпании. Воз еще влияет на экономическую составляющую самой компании. Я горжусь этими самолетами, к мы взяли и берем сейчас, потому что у них экономичность на 15-17% и более.

- Марат Марков: Вы с этой точки зрения выбирали?

- Игорь Чегринец: Да, конечно.

- **Марат Марков: «Embraer» и «Боинг», который мы покупаем, они ближе к чему?**

- Игорь Чегринец: Это ближе к «Мерседесу», а не к «Порше», потому что в «Порше» там все-таки е вопросы по двигателю.

- Марат Марков: Это все-таки хороший класс?

- Игорь Чегринец: Это лучшие самолеты, которые сегодня производятся в своем классе. Это все высочайшего класса самолеты.

- Марат Марков: Сколько стоит самый дорогой самолет в авиапарке «Белавиа»?

- Игорь Чегринец: Есть такое понятие «каталожная стоимость», то есть объявленная стоимость производителя. Дальше идут переговоры в зависимости от того, какую комплектацию ты хочеш

- Марат Марков: Давайте по каталогу.

- Игорь Чегринец: Те самолеты, которые сейчас приобретаются, это в районе 70-80 миллионов д в каталог каждый. Но мы их берем в лизинг. Это немножко другая история. А если мы вернемся вопросу о среднем возрасте, то в эту секунду средний возраст нашего парка составляет 9 лет и 6 месяцев.

- Марат Марков: Насколько я понимаю, это хороший показатель.

- Игорь Чегринец: Это великолепный показатель. Более того, скажу, что сейчас еще один «Эмбра придет, потом еще один «Боинг».

- Марат Марков: Какие сроки?

- Игорь Чегринец: «Эмбраер» буквально в конце апреля, группа наша вылетает забирать. «Боинг придет в мае во второй половине. И у нас еще остаются по этому контракту три «Боинга». Сейча

смотрим, как меняется ситуация по перевозкам. Мы ведем переговоры с лизингодателем и с Bo
поставках этих самолетов. Там есть возможность подвигать сроки. Но пока строки стоят под «Б
– два самолета в декабре месяце и один в январе. Возможно, если будет улучшаться экономиче
ситуация, мы будем просить сдвинуть сроки пораньше.

**- Марат Марков: На днях один из оппозиционных представителей заявил о том, что новый самол
«Белавиа» – кандидат на простой. Якобы бортпроводники на него не обучались и отказываются
летать. Что здесь правда, а что – домыслы? Мы же понимаем, что эта та модель, которую в
определенный момент сняли с эксплуатации.**

- Игорь Чергинец: Это модель, надо честно говорить, Boeing 737-8 MAX. Были две катастрофы, уж
катастрофы, уже доказано, в первую очередь это была конструкторская недоработка со стороны
«Боинга». Поэтому было остановлено производство самолетов, а те самолеты, которые были
выпущены, они были запаркованы. Проведена громаднейшая работа по исправлению ситуации
«Боинг» восстановил производство, сейчас больше 25 самолетов в месяц они делают. Те самоле
которые были запаркованы, они сейчас поднимаются после проведения определенных работ в
летают. Уже в Минск он прилетал, наши партнеры, авиакомпания LOT из Варшавы, вот несколь
видел этот самолет в Минске. Активно уже летают, огромное количество рейсов в Америке сде
большинство стран в мире его уже разрешили полеты.

- Марат Марков: То есть недостатки устранены?

- Игорь Чергинец: Да. Кроме того, что «Боинг», мы проводили свою работу, мы отправляли пилот
повторно, и самых опытных пилотов, на обучение, технический персонал. Представители «Боин
сейчас постоянно находятся в Минске, живут в Минске, они смотрят за этим самолетом и будут
смотреть в течение некоторого времени.

- Марат Марков: И куда он полетит в первый раз?

- Игорь Чергинец: Это зависит от разрешения конкретной страны. Мы сейчас отослали по станд
процедуре по странам документацию на этот самолет, страховку и так далее. Ждем разрешение
иностранных государств выполнять [полеты]. Все зависит от этого. Плюс, безусловно, это зависи
загрузки. Там хороший бизнес-класс. Возвращаясь к тем заявлениям.

- Марат Марков: Стюардессы боятся?

- Игорь Чергинец: Я такого не слышал. Допустим, мы с вами «хорошо» разбираемся в балете. Я н
большой специалист в балете. Мы можем сейчас сесть, не разбираясь порассуждать, кто там ка
что-то не так сделал. Вот эти вот «специалисты» все разбираются в футболе, в балете, в стюарде
как им летать. Отвечая совершенно конкретно на этот вопрос по бортпроводникам, по стюарде
Дело в том, что в данном случае не требуется переобучение бортпроводников с предыдущей мо
Boeing 737-800 на Boeing 737-8. Не требуется обучение, поэтому они не проходили и не будут про
Но все разбираются в фуэте и в футболе.

- Марат Марков: Игорь Николаевич, почему у нас нет самолетов, способных совершать трансатлантические полеты? И появятся ли они вообще?

- Игорь Чергинец: Безусловно, сейчас не могу ответить – появятся или не появятся, я имею в ви, парке «Белавиа». Потому что аэропорт Минск выполняет такие полеты. Сейчас выполняют пол большом трансмагистральном самолете Airbus 330 Air China. Экономика. У нас недостаточно пассажиропотока. Есть определенный пассажиропоток в Китай, есть летом, поменьше уровень в Америку. Можно было летом в Нью-Йорк летать два-три раза в неделю или, допустим, в Китай Шанхай – два раза в неделю. Для того чтобы начать такую программу, надо взять как минимум таких самолета по 300 человек каждый. Мы исследовали этот вопрос. Во-первых, это пять рейс неделю на три самолета. Эти самолеты будут стоять, и авиакомпания «вылетит в трубу». Банкр неминуемо. Дальше – загрузка. Нас периодически обзывали монополистами, у нас достаточно серьезная конкуренция здесь на рынке с иностранными компаниями. И у людей есть выбор. И ни наше правительство, ни Президент, не запрещает купить билет на иностранную авиакомпан вылететь из соседнего аэропорта. Поэтому конкуренция у нас жесткая с грантами мировой авиа Пока мы к этому шагу не готовы.

- Марат Марков: В этом году мы предполагаем открывать новые направления в связи с отпуска

- Игорь Чергинец: Если говорить про совсем новые направления, которых не существовало до пандемии, пока таких планов у нас нет. Мы говорим о том, что восстанавливаемся к уровню 201 Если мы говорим о летнем отдыхе, Сочи – вопрос Российской Федерации, разрешение полетов. очень хотим, но нас не пускают. Но летний сезон будет, мы к нему готовимся с туроператорами, нашим туристическим рынком. Безусловно, будет возможность увидеть солнце и море одновре Мы видим уже, что более-менее все хорошо, будут полеты в Турцию, будут продолжаться и не закрывались полеты в Египет, Черногорию. Есть вопросы, не до конца уверенность еще, в каких объемах будут происходить Болгария, Греция, допустим.

Марат Марков: Это будут регулярные или чартерные рейсы?

- Игорь Чергинец: Это будут чартерные рейсы. Тунис будет, Албания будет. Достаточно большое количество направлений. По регулярным мы все равно будем предлагать и предлагаем, есть по слава богу, открылась Грузия, Батуми, Черное море, Одесса, Украина, Кипр уже открылся с 1 апр белорусов. Да, там надо делать ПЦР-тесты.

- Марат Марков: Игорь Николаевич, у вас на сайте есть кнопка «Промо». Обычно там мизерное количество предложений. Эта ситуация поменяется? Или мы тоже будем ждать окончания панд

- Игорь Чергинец: Безусловно, все эти коммерческие, экономические вещи завязаны на общую ситуацию. Здесь нет какого-то искусственного: нажали на кнопку или не нажали, открыли, не от Это все от экономики авиакомпании. Эта кнопка существует не так давно, больше, наверное, го так сказал. Там очень трудно было нажать на нее и получить билет по этому промо-тарифу. Ста намного легче. Мы чуть-чуть поменяли коммерческую политику внутри компании, и доступност

промо-тарифам увеличилась. Все ждут и спрашивают. Могу ответить: мы чаще будем проводит акции.

- Марат Марков: Ваша страсть – это мотоцикл и большой теннис. Откуда это?

- Игорь Чергинец: Несколько лет назад нас свела судьба с Леонидом Якубовичем. Он был в офи «Белавиа», и мы разговаривали с ним. К моему глубочайшему изумлению, он оказался родствен Павла Изотовича Якубовича. Это было для меня удивительно. Действительно, Леонид Якубович летает за штурвалом, он молодец. Он часто прилетает за штурвалом самолета в Минск. Если го собственных хобби, то мотоцикл – это от детей.

- Марат Марков: Они подсадили на него?

- Игорь Чергинец: Они подсадили, подсадил еще один хорошо знакомый сотрудник канала ОНТ. принципе, это в большем пришло от детей. У меня тесть и теща занимались мотокроссами, мотоциклами, гонками в детстве. Это все перешло на моих детей. У меня сын младший кандид мастера спорта по мотокроссу. Старший тоже увлекается мотоциклами. Они ремонтируют, в при они вдвоем собрали нынешний мой мотоцикл. Первый мой мотоцикл они купили в Америке, ра полгода они его восстанавливали собственными руками – покупали запчасти, красили. Они его подарили мне на день рождения. Они меня посадили на мотоцикл, и я им очень благодарен. Он занимаются. Я там ничего не понимаю: ни в двигателе, ничего. Это они его ремонтируют.

- Марат Марков: Они сами его раскрашивают? Там васильковые цвета, насколько я помню?

- Игорь Чергинец: Они попросили девочку знакомую, аэрография. Это была их идея, и они нанес Harley-Davidson V-Rod.

- Марат Марков: Наше воздушное пространство начали сотрясать разного рода противоречия: политические, постковидные, отсутствие полноценного отпуска, отдыха. Депрессия. В небе это называется турбулентность. Когда я ищу точку опоры в разных ситуациях, я вспоминаю слова Ге Форда, который говорил о том, что «если тебе кажется, что весь мир настроен против тебя, вспо том, что самолеты взлетают против ветра». Как пережить современную «турбулентность», затрагивающую все сферы нашей жизни?

- Игорь Чергинец: Безусловно, «турбулентность», которая на улице, она обсуждается на работе, в транспорте, дома. И мы, безусловно, в семье об этом говорим. И мы это проговариваем, мы пони Это точка опоры – семья. Второе – это работа. Мы разговариваем в коллективе про это, мы пон что для нас, для каждого из нас значит эта работа, эта любимая работа. На самом деле, я думаю подавляющее большинство работающих в авиакомпании людей увлечены и небом, им нравится работа. Они заботятся об авиакомпании. Наши сотрудники пошли на издержки, чтобы сохранит авиакомпанию, готовы меньше получать, и надбавки, и премии, уходили мы в простои. Мы люб компанию и любим свое дело. И вот это вот позволило нам в это тяжелое время выжить, любя работу, любя свою семью.

Подписывайтесь на нас в Telegram

© Общенациональное телевидение

Разработка сайта