

Россия не должна лишиться крыльев

О.М. СМЕРНОВ, президент Фонда развития инфраструктуры воздушного транспорта «Партнер гражданской авиации»

В России, с ее огромной территорией и удаленностью некоторых районов от политических и экономических центров страны, воздушный транспорт всегда играл особую роль. Он относится к тем отраслям, от которых зависит обороноспособность и целостность государства. В условиях жестокой конкуренции с зарубежными компаниями, несмотря на развал авиапрома и перманентную административную реформу, гражданская авиация ежегодно наращивает авиаперевозки в России на 8–10%.

Однако за последние пятнадцать лет возникли проблемы, которые способны не только остановить развитие гражданской авиации, но привести ее к стагнации и резко снизить уровень безопасности полетов. Две фундаментальные проблемы с каждым днем приобретают все большую остроту. Это структурные вопросы и подготовка кадров.

Россия, к великому сожалению, сегодня единственная страна в мире, которая не имеет единого полномочного органа государственного регулирования гражданской авиации. Действующая у нас запутанная система привела к размыванию требовательности и ответственности за безопасность полетов и подготовку кадров.

Сегодня отрасль регулируют несколько государственных органов: Минтранс, Росавиация, Ространснадзор, Федеральная аэронавигационная служба, а значит — никто. Ни в одном положении указанных структур не прописана их ответственность за безопасность полетов, за поддержание летной годности воздушных судов, за летно-методическую работу. Таким образом, выхождена сама суть авиации, ее душа — вроде бы и нет никаких проблем.

Ситуация дошла уже до абсурда. Например, Росавиация (Федеральное агентство воздушного транспорта) в своем составе не имеет ни одного (!) действующего пилота и авиационного инженера, в ее функциях не прописана ответственность за организацию летной работы, поддержание летной год-

ности воздушных судов и безопасность полетов. Этой серьезнейшей структурной ошибкой административной реформы гражданской авиации и были заложены грядущие катастрофы.

По рекомендациям Международной организации гражданской авиации (ИКАО) расследованием авиакатастроф во всем мире занимаются специальные независимые государственные структуры. Например, в США — уполномоченный орган ГА Национальный совет безопасности полетов, который расследует летные происшествия, подотчетен президенту страны и сенату. В СССР таким органом был Госавианадзор при Совете Министров. В России же госструктуры наблюдают сами себя, а в результате все сводится чаще всего к защите чести мундира любой ценой, обвиняются погибшие экипажи, у которых уже не возьмешь объяснений, и, что самое опасное, не вскрываются истинные причины катастроф, которые проявляются снова.

Положением в гражданской авиации России обеспокоена международная общественность. ИКАО запланировала на 19 сентября — 4 октября с.г. провести проверку состояния безопасности полетов в гражданской авиации РФ, но по просьбе министра транспорта проверка была перенесена на 2008 год. Еще бы, не хочется пускать в страну комиссию авторитетнейшей международной организации после серии катастроф, произошедших, в том числе, и по вине чиновников из госструктур. Ведь в соответствии с положением ИКАО ответ-

ственность за безопасность полетов прежде всего несет государство — через создание эффективных государственных механизмов регулирования.

Последние пятнадцать лет отрасль комплектовалась кадрами за счет избытка специалистов, который образовался в результате обвального падения объемов авиаперевозок в 90-е годы. Но, как говорится, на старой карете далеко не уедешь. Сегодня кадровый запас прошлых лет полностью исчерпан, и одновременно утрачены условия его восполнения.

Кадры авиаторов России стремительно стареют. Из-за нищенской пенсии они из последних сил держатся на летной, диспетчерской, инженерно-технической работе. В былые времена даже пятидесятилетний командир воздушного корабля был редкостью. Сегодня на летной работе 24% пилотов старше 50 лет! Средний возраст командиров воздушных судов 49 лет, а средний возраст вторых пилотов 44 года. Для сравнения: в 1991 году средний возраст командиров воздушных судов был менее 40, а вторых пилотов менее 30 лет.

Ежегодно списывается с летной работы около 400 пилотов, выпускается же из учебных заведений всего лишь около 200.

В то же время четко прослеживается отток опытных, наиболее дееспособных российских пилотов в Индию, Вьетнам, Южную Корею, другие страны Юго-Восточной Азии, где заработная плата выше, а социальные условия лучше. За два года эксплуатации самолета А-320 только из «Аэрофлота» уже ушли десятки асов. На наших летчиков за рубежом устойчивый спрос. Уровень подготовки, который закладывался на протяжении многих лет до 1990-х годов, был очень высоким. Специалисты, которым сейчас 40–45 лет, считаются самыми квалифицированными, самыми зрелыми.

Более пятнадцати лет в отрасли напрочь отсутствует кадровая политика. Да и откуда ей взяться, если на протяжении этих лет идет бесконечная административная реформа. Вновь созданные структуры игнорируют предшествующие разработки, сами ничего нового при этом не привносят. Результат — критическая ситуация с качеством и количеством подготовки авиа-

Сегодня отрасль регулируют несколько государственных органов, а значит — никто. Ни в одном положении не прописана их ответственность за безопасность полетов, за поддержание летной годности воздушных судов, за летно-методическую работу.



торов. Разработка государственной политики в развитии гражданской авиации возложена последней административной реформой на Министерство транспорта, которое непосредственно отвечает за это. Подготовка авиационных кадров — процесс длительный. Три года обучения в среднем учебном заведении, пять лет в высшем. Затем подготовка продолжается на авиапредприятии. По объективным данным, на профессиональное становление пилота — командира воздушного судна или квалифицированного диспетчера управления воздушным движением требуется от 10 до 12 лет. Поэтому кадровая политика должна быть рассчитана минимум на 10 лет. Мудрый руководитель должен всегда на рабочем столе иметь документ, который содержит сведения о необходимости кадров на год, на два, на десять лет вперед, а мы не знаем, чем залатать кадровые дыры текущего года! При этом растет объем перевозок, растет благосостояние людей, а возить их скоро будет некому.

Воздушный парк учебных заведений гражданской авиации составляет около 260 воздушных судов. Это самолеты полувекковой давности: Ан-2, Як-18, Як-40, Ан-26. Причем в исправном состоянии всего лишь пятая часть. Между тем, современные самолеты имеют совер-

шенно иные принципы пилотирования. Плохо обстоит дело с тренажерами. На все учебные заведения — 45 тренажеров. Из них сохранили рабочий ресурс только десять.

Снижен уровень качества подготовки. Например, по требованиям ИКАО для получения свидетельства коммерческого пилота нужен налет 150 часов. Петербургский государственный университет ГА, Высшее Ульяновское авиационное училище выпускают пилотов с налетом 60–80 часов. На это несоответствие международным нормам во время проверок аудиторы ИКАО указывают постоянно.

Зарплата пилотов-инструкторов на порядок меньше (около 6 тыс. рублей), чем у пилотов действующих авиакомпаний. Обучение экипажей действиям при отказах авиатехники в полете упрощено, летная дисциплина ослаблена. Школа подготовки командно-летного состава и система летно-методической работы в отрасли разрушены, новые до сих пор не созданы.

Надо использовать пока еще теплый потенциал учебных заведений отрасли для их полного восстановления и подготовки на современном уровне пилотов, техников, авиационных инженеров. Для этого, прежде всего, требуется финансовая поддержка государства на приобретение учебных самолетов нового поколения, тренажеров и другого оборудования.

Впрочем, неверно было бы уповать только на государство. Необходимо привлекать деньги авиакомпаний для целевой подготовки кадров, которые затем своей работой окупят затраченные на их подготовку средства. В этом отношении пример, достойный подражания, подает «Аэрофлот». Чтобы решить проблему подготовки летного состава, компания заключила договор с Санкт-Петербургской академией гражданской авиации на подготовку группы в 30 человек. «Аэрофлот» поможет академии в разработке новых программ, окажет финансовую помощь, направит

Воздушный парк учебных заведений гражданской авиации составляет около 260 воздушных судов. Это самолеты полувекковой давности. Причем в исправном состоянии всего лишь пятая часть.



в Петербург своих инструкторов. Подобная практика не должна остаться единичным случаем. Необходимо разработать систему договорных отношений между учебными заведениями и авиакомпаниями, аэропортами, ремонтными заводами на инвестирование по подготовке специалистов для своих предприятий.

Давно пора разработать непрерывную систему образования — от первоначального (в средних и высших учебных заведениях) до периодического повышения квалификации (в вузах и УТЦ) для каждой категории работников в соответствии с требованиями Федеральных авиационных правил.

Необходимо привести в соответствие с требованиями ИКАО первоначальный объем часов летной подготовки в летных учебных заведениях гражданской авиации — 60 часов на первоначальном однодвигательном самолете и 90 часов на выпускном двухдвигательном, в общем объеме не менее 240 часов.

Крайне остро стоит проблема призыва на действующую воинскую службу выпускников училищ — пилотов и диспетчеров. За годы службы они утрачивают приобретенные знания и навыки. А их восстановление требует времени и новых затрат. Министерство обороны могло бы создать в учебных заведениях центры или кафедры по подготовке младшего офицерского состава. Ведь речь идет об ограниченном круге специалистов, всего о 200–250 офицерах младшего состава в год.

Техника развивается, и в кадровой политике появляются новые проблемы, решение которых нельзя откладывать. Отечественный авиапром не в состоянии обеспечить авиакомпании конкурентоспособными самолетами средне-

го и дальнего класса. Перевозчики в своем большинстве выживают за счет эксплуатации западной техники. В настоящее время в России около 150 самолетов иностранного производства, в следующем году их количество увеличится вдвое. Переучивать на самолеты зарубежных марок в России, по большому счету, некого. Выпускники наших училищ обучались для работы на отечественных типах самолетов, экипажи которых состоят из 3–4 человек. Обучение пилотов строилось на взаимодействии с другими членами экипажа. А у «Боинга» или «Аэробуса» и кабина и управление рассчитаны на 2 человек. При переучивании мало получить необходимые знания и навыки. Очень важную роль играет психологическая перестройка взаимодействия экипажа, которое сложилось у наших летчиков.

Все наши пилоты, которые сегодня работают за штурвалами иномарок, обучались за рубежом. Там предлагают разные по цене и содержанию пакеты переучивания. Российские авиакомпании, как правило, выбирают самые дешевые. А нужен самый дорогой! Только он обеспечивает и значительно более высокий уровень теоретической подготовки, и значительно большее количество часов занятий на тренажерах, на которых доводятся до автоматизма необходимые навыки. В мировом авиационном сообществе давно руководствуются аксиомой: на безопасности полетов экономить нельзя — дороже будет.

С 5 марта 2008 года ИКАО вводит в качестве обязательного условия для получения лицензии пилота знание английского языка 4-го уровня — уровня свободного общения. Вся документация, которую обязан знать пилот и инженерно-технический персонал «Аэробуса»

или «Боинга», на английском языке. Это множество томов. Кто-то подсчитал, что вес технической литературы для современного самолета достигает ста килограммов. Чтобы избежать разночтений, которые могут возникнуть при переводе, конструкторы запрещают переводить ее на любой язык. наших курсантов надо обучать английскому языку с первого курса, с первого дня поступления. Необходимо, чтобы при получении диплома они в совершенстве владели английским. Сейчас же при переподготовке чаще всего осваивается не язык, а авиационная терминология на английском языке, которая используется во время радиосвязи борт — земля — борт. Этого слишком мало. Особенно в нештатных ситуациях, когда используется словарный запас, выходящий за пределы установленной терминологии.

Мы предлагаем в соответствии с требованиями ИКАО в летных учебных заведениях пересмотреть программы по английскому языку для экипажей авиадиспетчеров и инженеров. Для этой категории специалистов необходимо довести обучение до 4-го уровня владения языком.

С созданием единой Федеральной аэронавигационной службы задачи, которые предстоит решать ее персоналу, стали сложнее. Хорошую подготовку специалистов управления воздушным движением могут обеспечить только государственные образовательные учреждения, причем по единым государственным образовательным стандартам, как для гражданских, так и для военных специалистов аэронавигационной службы.

В отрасли недостает инженерно-технического состава, профессиональных рабочих. Укомплектованность отрасли только инженерными кадрами составляет 60%.

Авиация — это особая отрасль, единственная, которая работает в отрыве от земли. Самолет не остановишь, как электровоз, и не припаркуешь у обочины, как машину. Жизнь людей целиком зависит от качества работы специалистов. Основная часть, примерно 72%, авиационных происшествий и инцидентов вызвана ошибками летного состава.

Отрасль настолько плотно вмонтирована в мировую систему гражданской авиации, что мы просто обречены в кратчайшие сроки привести уровень подготовки авиационного персонала в соответствие с мировыми стандартами. В противном случае наши конкурентные возможности, и без того проигрышные, резко снизятся. Положение с кадрами, которое сложилось в послед-

Кадры авиаторов России стремительно стареют.

Из-за нищенской пенсии они из последних сил держатся на летной, диспетчерской, инженерно-технической работе.

ние годы, может привести к стагнации отрасли. Этого нельзя допустить.

Фонд «Партнер ГА», который я представляю, неоднократно вносил конкретные профессиональные предложения по обсуждаемым вопросам в адрес президента РФ, правительства, Минтранса, многочисленных авиационных государственных регулирующих органов. Ни одно из предложений не было отвергнуто, большинство из них находятся в работе. Но скорость и качество их прохождения через бюрократические механизмы неадекватны критичности проблем в отрасли.

Вот основные предложения, без решения которых невозможно развитие гражданской авиации.

- Создание единого полномочного государственного органа регулирования ГА.
- Создание независимого государственного органа расследования летных происшествий, решения которого будут обязательны для всех.
- Использование пока еще сохранившегося потенциала учебных заведений отрасли для подготовки на современном уровне пилотов, техников, авиационных инженеров. Для этого требуется финансовая поддержка государства на приобретение учебных самолетов нового поколения, тренажеров и другого оборудования.
- Воссоздание системы летно-методической работы с экипажами.
- Воссоздание методической работы по поддержанию летной годности воздушных судов.
- Осуществление быстрого перехода на 4-й уровень знания английского языка летным, инженерно-тех-

БОЛЕЕ ПЯТНАДЦАТИ ЛЕТ В ОТРАСЛИ НАПРОЧЬ ОТСУТСТВУЕТ КАДРОВАЯ ПОЛИТИКА. ДА И ОТКУДА ЕЙ ВЗЯТЬСЯ, ЕСЛИ НА ПРОТЯЖЕНИИ ЭТИХ ЛЕТ ИДЕТ БЕСКОНЕЧНАЯ АДМИНИСТРАТИВНАЯ РЕФОРМА.

ническим, авиадиспетчерским персоналом.

- В связи с массовым поступлением в ближайшие годы воздушных судов западного производства, определить государственную позицию по вопросам массового переучивания экипажей, инженеров и техников, их тренировок на тренажерах, организации всех видов ремонта воздушных судов. Должна быть внесена ясность в вопрос, где все это будет осуществляться — по-прежнему в Европе и США, что связано со значительными расходами на командирование и переподготовку персонала, или часть этих процедур возможно перенести в российские учебные заведения и авиаремонтные заводы, что значительно уменьшит расходы.
- Организовать государственный надзор за соответствием национальным стандартам воздушных судов иностранного производства, в связи с их массовым поступлением в эксплуатацию в авиакомпании России.
- Учитывая острую актуальность влияния на вопросы безопасности полетов и ценообразования, необходимо в корне изменить систему топливообеспечения российских авиакомпаний. Для этого сформировать рыночную конкурентную среду в этой сфере, для чего создать неограниченный допуск операторов-поставщиков к ресурсам ТЗК. Это позволит им зарабатывать

средства не на перепродаже керосина, а на его хранении, что приведет к стимулированию технического перевооружения ТЗК и их модернизации.

- Предусмотреть государственный контроль за назначением на должности руководителей и ведущих специалистов ГА лиц, имеющих соответствующее базовое авиационное образование и опыт работы в соответствии с требованиями ФАП и Единого квалификационного справочника РФ.
 - Восстановить военные кафедры или циклы в учебных заведениях гражданской авиации.
 - Пересмотреть систему оплаты труда и пенсионного обеспечения авиаторов в соответствии с мировой практикой.
 - Учитывая огромную территорию страны, социальную значимость гражданской авиации в России, придать ее развитию статус национального проекта.
- Разумеется, в рамках одной публикации невозможно осветить все проблемы. Такие, например, как острейший дефицит самолетного парка, неурегулированность состояния сети аэропортов страны, количество которых неуклонно сокращается, и всей инфраструктуры ГА. Мы должны незамедлительно предпринять такие шаги, которые бы позволили нашей стране остаться авиационной державой. При наличии соответствующей политической воли эта задача пока еще выполнима.

АЭРОФЛОТ ДОН



«Аэрофлот-Дон» — крупнейшая авиакомпания Юга России, надежный и динамично развивающийся авиаперевозчик.



Донские авиаторы выполняют рейсы из трех базовых аэропортов (Ростов-на-Дону, Шереметьево-1, Сочи) во многие города России, стран СНГ, государств Европы, Азии и Африки.

Парк воздушных судов ОАО «Аэрофлот-Дон» включает в себя Боинг-737-500, Ту-154, Ил-86, Ту-134. Авиакомпания в 2007 году открыла филиал в Шереметьево с обширной программой полетов из Москвы.

Девиз ОАО «Аэрофлот-Дон»: «Всё для пассажиров!».

тел. +7 (863) 200 19 19

www.aeroflot-don.ru