

УДК 621.396

ПРОБЛЕМЫ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ КАДРОВОЙ ПОЛИТИКИ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ РОССИИ

К.С. ЕРМАКОВ, А.М. КУСАКИН

Проблема совершенствования подготовки авиационного персонала гражданской авиации России как основа обеспечения безопасности полетов в современных условиях динамично растущей авиационной отрасли. Определение основных проблем кадровой политики, выражающихся в нехватке и возрастных ограничениях летного персонала, специалистов инженерно-технического профиля и диспетчеров по управлению воздушным движением.

Ключевые слова: подготовка специалистов, обучение, дефицит авиаспециалистов.

В гражданской авиации РФ важнейшую роль играет безопасность предоставляемых услуг, которая напрямую зависит от подготовки персонала, работающего в данной отрасли.

Многие годы казалось, что кадровый резерв авиационного персонала, полученный из советского прошлого, неисчерпаем. В настоящее время происходит массовая замена авиационной техники и модернизация аэропортовой инфраструктуры, а также стабильный рост объемов, которые привели к тотальному дефициту авиационных кадров. При постоянно растущих объемах перевозок кадровый кризис болезненно затрагивает не только авиапредприятия РФ (рис. 1), но и другие страны мира. По оценке Международной ассоциации авиационных перевозчиков (IATA) в связи с повышенной мировой потребностью в авиационных кадрах необходимо, чтобы в отрасль каждый год вливались минимум 17 000 новых авиационных специалистов.

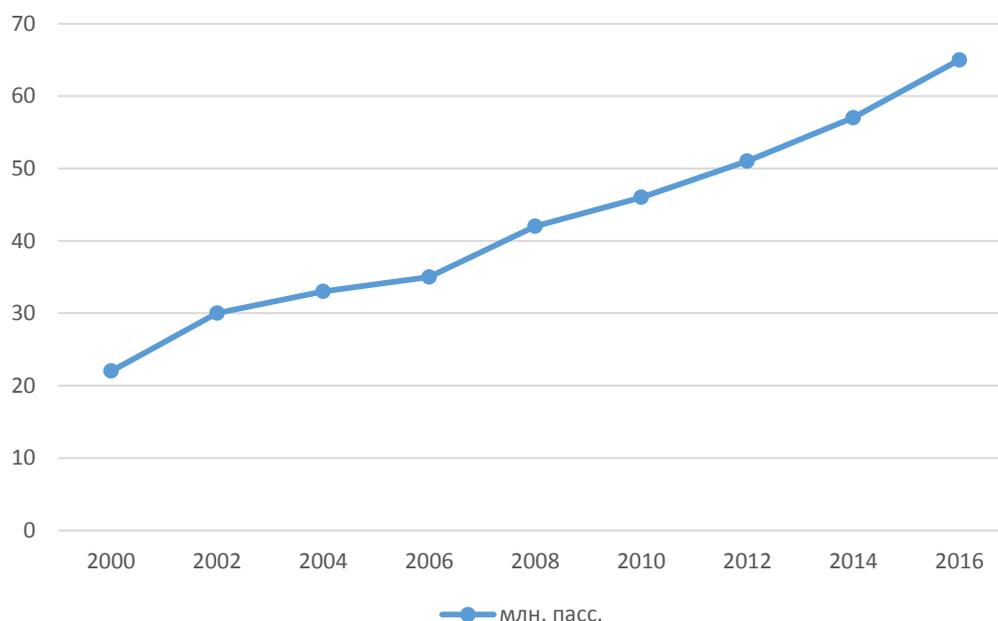


Рис. 1. Динамика перевозок ГА РФ

В целом сложилась ситуация, когда авиационные власти и авиапредприятия перекладывают ответственность за привлечение молодежи в отрасль друг на друга. Коммерческая деятельность авиаперевозчиков, особенно работающих на рынке низкобюджетных перевозок (low-cost), не предусматривает лишних затрат, и вопрос получения опытных кадров решается

примитивнейшим образом – переманиваем авиационного персонала друг у друга, с помощью повышения зарплат. Невозможно провести модернизацию отрасли, основываясь на профессионалах, получивших образование 30-40 лет назад. Необходимо использовать их опыт и знания для подготовки нового поколения специалистов.

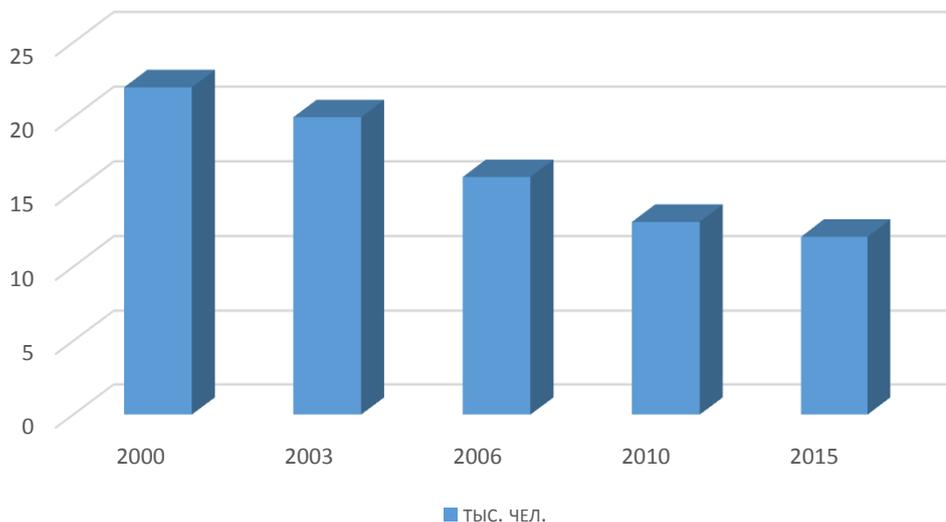


Рис. 2. Численность линейных пилотов

В настоящее время финансовый кризис и банкротство нескольких крупных авиакомпаний «накормили» рынок квалифицированными кадрами, которые можно переманивать. Но уже в ближайшее время у некоторых гигантов авиатранспортной отрасли из-за дефицита кадров под вопросом окажется эксплуатация новых типов воздушных судов.

Обеспечение безопасности полетов невозможно рассматривать в отрыве от темы подготовки кадров.

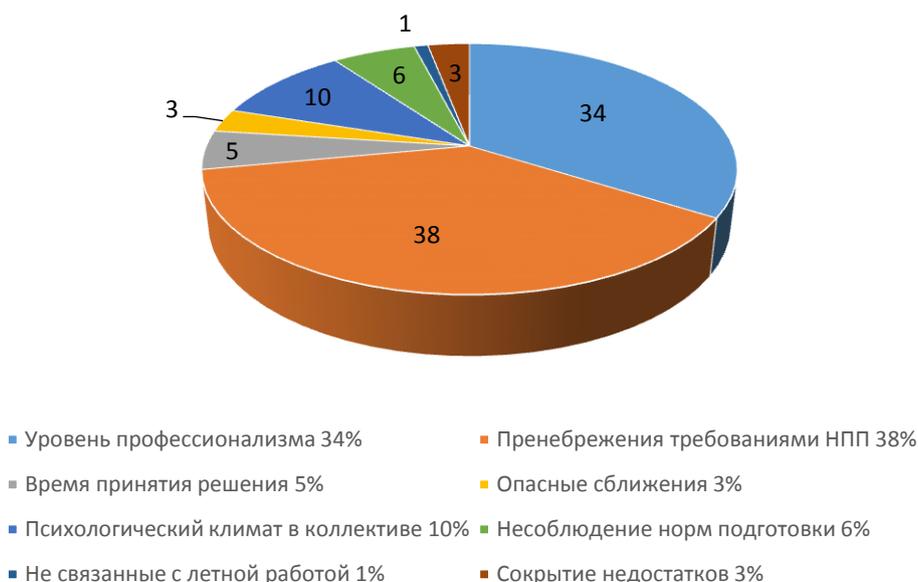


Рис. 3. Причины АП по вине человеческого фактора

Говоря о кадровой проблеме в авиации, в первую очередь надо обратить внимание на тех, кто находится в пилотских кабинах, а также на инженерно-технический персонал. Стареют не

только самолеты, но и экипажи. Если раньше 50-летний командир воздушного судна был исключением, то сегодня средний возраст КВС в отрасли составляет 47 лет, средний возраст вторых пилотов 39 лет. Средний возраст линейного пилота – 44 года. Доля молодых специалистов в общей численности летного состава всего 7%, в то время как доля возрастных пилотов (больше 50 лет) – 24%. При этом оптимальный возраст для прохождения переподготовки на ВС и современные российские ВС – до 40, максимум 45 лет. Уже в ближайшем будущем возникнет проблема наличия достаточного количества высококвалифицированных КВС, способных передать опыт молодым пилотам.

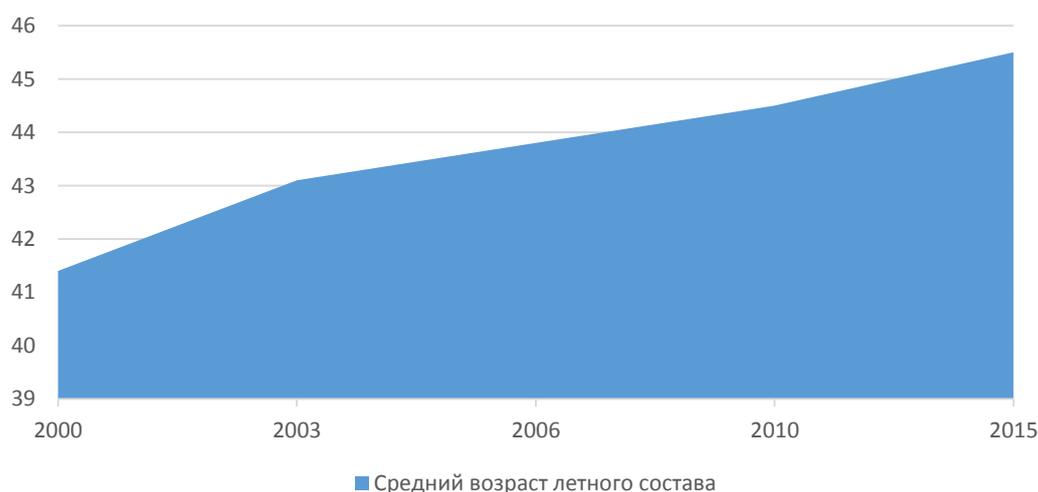


Рис. 4. Средний возраст летного состава

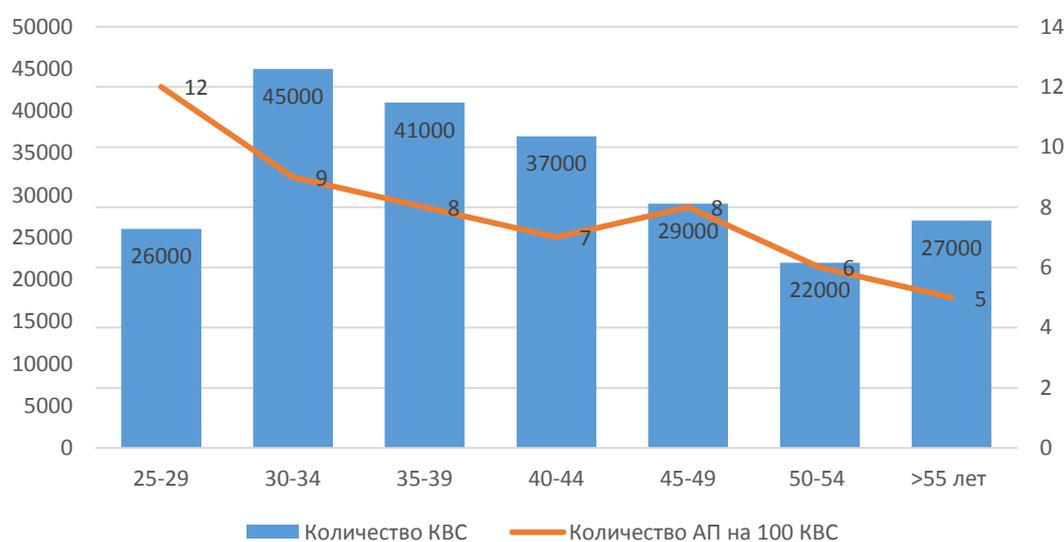


Рис. 5. Среднегодовое количество АП в зависимости от возраста КВС

Ежегодно учебные заведения выпускают немногим более 100 авиаспециалистов со свидетельством коммерческого или "линейного" пилота. До сих пор гражданская авиация комплектовалась кадрами за счет избытка авиаспециалистов, который образовался в результате обвального падения объемов авиаперевозок в 90-е гг., сокращения военной авиации. Наличие большого количества безработных пилотов, соглашающихся на скромные условия, породило благодущие у владельцев воздушных судов. Казалось, так будет всегда и незачем тратить на

подготовку новых специалистов. Однако сегодня кадровый резерв опытных летчиков полностью исчерпан.



Рис. 6. Динамика численности летного состава отрасли

Между тем за годы реформ в отрасли отсутствовала вразумительная кадровая политика. Сегодня отрасли не хватает специалистов инженерно-технического профиля, диспетчеров по управлению воздушным движением и летного персонала. Многие специалисты не имеют базового образования. Наиболее сложная обстановка с кадровым пополнением в аэронавигационной сфере и в области подготовки летного и инженерно-технического состава складывается в Западной Сибири, в Якутии и на Дальнем Востоке, как раз в тех регионах, где без авиации не обойтись.

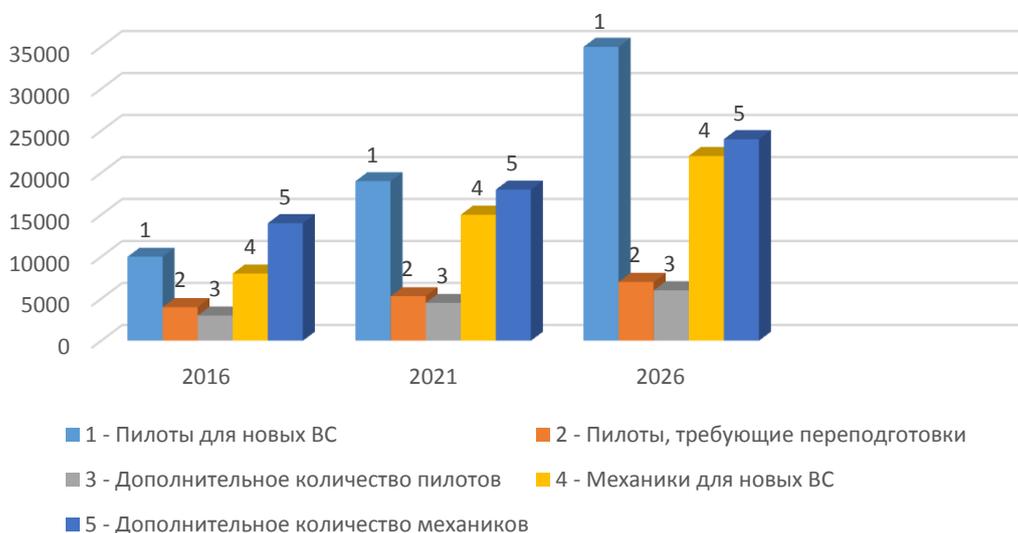


Рис. 7. Потребность в авиационных специалистах для ГА РФ

Необходимы срочные меры и по повышению уровня подготовки авиационных специалистов, которые должны в совершенстве владеть сложной современной техникой, поэтому раньше в учебных заведениях придерживались принципа опережающего обучения. Студенты имели возможность знакомиться с новейшей отечественной и зарубежной техникой, которая только еще должна была сойти с конвейера.

В рамках выполнения подпрограммы "Гражданская авиация" Федеральной целевой программы "Развитие транспортной системы России (2010 - 2020 годы)" авиационными

властями РФ ведется планомерная работа по модернизации материально-технической базы ведущих отраслевых учебных заведений.

В свете вышесказанного становится понятно, что лучших выпускников, как правило, получают те авиапредприятия, которые систематически работают с учебными заведениями, принимая активное участие в профессиональной подготовке своих будущих работников.

Существующая система образования, при которой будущий специалист сначала 3-5 лет учится за счет государства, а потом за 3-6 месяцев переучивается за счет авиакомпании, является одним из основных источников кадровых проблем в отрасли. Требования Международной организации гражданской авиации предписывают, например, для получения свидетельства коммерческого пилота налет не менее 150 ч. А наши учебные заведения гражданской авиации выпускают пилотов, имеющих налет всего лишь 60-80 ч.

С учетом расширяющихся международных связей, в том числе организации зарубежных рейсов, использования зарубежной техники, необходимо создавать на базе действующих образовательных учреждений центры обучения авиационного персонала с углубленным изучением иностранного языка и конкретных типов отечественных и зарубежных ВС. Это будет выгодно и государству, и авиакомпаниям. Иначе может получиться так: самолеты есть, а эксплуатировать их будут иностранные специалисты, знающие русский язык.

Процесс подготовки авиационных кадров длительный и не завершается получением диплома. По объективным данным на профессиональное становление пилота, командира воздушного судна, инженера или диспетчера по управлению воздушным движением требуется от 10 до 12 лет. Поэтому кадровая политика и программа подготовки должны быть рассчитаны на длительную перспективу, значительно превышающую планку в 12 лет.

В силу геополитического положения наша страна просто обязана обеспечить подготовку авиационных специалистов всех профессий, отвечающих самым современным требованиям. Но для этого прежде всего нужна финансовая поддержка государства на приобретение учебных самолетов нового поколения, тренажеров и другого современного оборудования. Вложенные средства, как государственные, так и авиапредприятий, на целевую подготовку кадров окупятся в короткий срок.

ЛИТЕРАТУРА

1. Елисов Л.Н. *Качество профессиональной подготовки авиационного персонала и безопасность воздушного транспорта*: монография. М.: ИЦПКПС, 2006. 244 с.
2. Елисов Л.Н. К вопросу о точности эвристических алгоритмов при решении оптимизационных задач в эксплуатации // *Научный Вестник МГТУ ГА*. 2012. № 179. С. 123-127.
3. Рухлинский В.М., Большедворская Л.Г. *Методология формирования резерва авиационного персонала нового поколения*. [Электронный ресурс]. URL: www.flightsafety.ru/doc/2011/8%20rus.ppt (дата обращения 20.02.2015).
4. Миронов С.М. Гражданский авиационный комплекс: состояние, проблемы, задачи законодательного регулирования / *Основные направления совершенствования подготовки летного и инженерно-технического персонала для ГА РФ*: сб. материалов. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.council.gov.ru/media/files/41d44f243686ea539e03.pdf> (дата обращения 20.02.2015).
5. Мирошниченко А. Модернизация авиации – дело молодежи. [Электронный ресурс]. URL: <http://aviapersona.livejournal.com/2482.html> (дата обращения 20.02.2015).

PROBLEMS OF IMPROVEMENT OF PERSONNEL POLICY IN RUSSIAN CIVIL AVIATION

Ermakov K.S., Kysakin A.M.

The challenge of improving the personnel policy of Russian civil aviation in the context of the main aviation specialties to ensure safety in today's realities air traffic. The definition the main problems of personnel policy, expressed in the lack and age restrictions flying staff, engineers, technicians and dispatchers of air traffic control.

Keywords: preparation of specialists, training, shortage of specialists.

REFERENCES

1. **Elisov L.N.** *Kachestvo professional'noy podgotovki aviatsionnogo personala i bezopasnost' vozдушnogo transporta*: monografiya. M.: ITsPKPS. 2006. 244 p. (In Russian).
2. **Elisov L.N.** К вопросу о точности эвристических алгоритмов при решении оптимизационных задач в эксплуатации. *Nauchnyj Vestnik MGTU GA*. 2012. № 179. Pp.123-127. (In Russian).
3. **Ruhlinский V.M., Bol'shedvorskaya L.G.** *Metodologiya formirovaniya rezerva aviatsionnogo personala novogo pokoleniya*. URL: www.flightsafety.ru/doc/2011/8%20rus.ppt (data obrascheniya 20.02.2015). (In Russian).
4. **Mironov S.M.** Grazhdanskiy aviatsionnyj kompleks: sostoyanie, problemy, zadachi zakonodatel'nogo regulirovaniya. Osnovnye napravleniya sovershenstvovaniya podgotovki letnogo i inzhenerno-tehnicheskogo personala dlya GA RF: sb. materialov. URL: <http://www.council.gov.ru/media/files/41d44f243686ea539e03.pdf> (data obrascheniya 20.02.2015). (In Russian).
5. **Miroshnichenko A.** Modernizatsiya aviatsii – delo molodezhi. URL: <http://aviapersona.livejournal.com/2482.html> (data obrascheniya 20.02.2015). (In Russian).

Сведения об авторах

Ермаков Константин Сергеевич, 1978 г.р., окончил МГТУ ГА (2000), доцент, кандидат экономических наук, доцент кафедры безопасности полетов и жизнедеятельности МГТУ ГА, автор 15 научных работ; область научных интересов – эксплуатация и управление на предприятиях воздушного транспорта.

Кусакин Алексей Михайлович, 1983 г.р., окончил МГУП (2007), соискатель МГТУ ГА, начальник УИТ МГТУ ГА, область научных интересов – автоматизация процессов управления предприятий на воздушном транспорте.