

УДК 174.4

АВИАЦИЯ В КОНТЕКСТЕ КУЛЬТУРНЫХ РАЗЛИЧИЙ

А.В. ЛЕБЕДЕВ, К.Н. ПАНФЕРОВ

Даётся сравнение уровня аварийности стран в контексте анализа их исторического и культурного наследия. Рассматривается воздействие национальных традиций на подготовку и производство полетов. Предпринята попытка понять, как культурные ценности того или иного общества влияют на работу авиационной отрасли. Приводится пример регионов, доминирующих в авиации, и возникающие в связи с их гегемонией проблемы.

Ключевые слова: культура, региональные различия, безопасность полетов, общество.

Если вы считаете, что безопасность полетов стоит очень дорого, то вы не знаете, что такое катастрофа

*Бьёрн Бо,
старший инспектор Федеральной службы
безопасности полетов Норвегии*

В наши дни благодаря авиации можно попасть в любую точку земного шара, еще совсем недавно такое представить было очень сложно. Помимо того, что человек обрел возможность познакомиться с географическими особенностями различных уголков земли, он может соприкоснуться с другими культурами. Если вначале международные полеты были привилегией высшего слоя социальной структуры общества, то в наши дни они становятся всё более доступными для всего населения. С помощью воздушных перевозок осуществляется коммерческая деятельность, поездки на отдых и даже передвижения паломников. Авиация изменила наше видение мира и представление о том, каким может быть это мир.

Успех гражданской авиации стал возможен благодаря неустанной работе по повышению безопасности полетов. Выдающиеся ученые и конструкторы занимаются созданием всё более совершенных и надежных машин. Вместе с этим улучшения в области безопасности намечаются в связи с осознанием роли человека в процессе эксплуатации авиационной техники. Результатом различных разработок по этому направлению стало улучшение показателей эффективности полетов. Однако, несмотря на общие успехи в некоторых регионах мира, показатели безопасности полетов в других регионах не так уж и хороши. Здесь возникает вопрос: "почему"? Количество авиационных происшествий в разных странах отличается между собой, что свидетельствует либо о разных подходах к данному вопросу, либо о некачественной реализации соответствующих мероприятий. В любом случае в силу каких-то обстоятельств люди по-разному видят проблему безопасности.

Нам представляется, что процесс обеспечения безопасности полетов во многом связан с особенностями влияния национальных факторов. Нельзя сказать, что специалисты гражданской авиации не рассматривали культурные различия в контексте их влияния на безопасность. Существует множество исследований и работ по данному вопросу, и даже выпущен специальный сборник статей "Кросскультурные факторы и безопасность полетов". В этой работе речь идет о проблемах взаимодействия представителей одной культуры с объектами и представителями другой культуры. Исследователи затрагивают проблемы потенциальных затруднений персонала при обслуживании зарубежной техники; при использовании документации на языке, не являющемся родным для работников, в сложности восприятия определённых терминов и словарных оборотов, а также неоднозначной трактовки каких-либо действий. Нам важно обратить внимание на различия отношений к одним и тем же вопросам людей и обществ, имеющих различия в историческом развитии, в культурном наследии, отличающихся экономик, ценностей и религий.

По статистике авиакатастроф по странам мира [1, с. 1] на первом месте находится США, второе занимает Россия, на третьем месте расположилась Колумбия. Все три страны представляют различные континенты, различные культуры и имеют разный экономический потенциал. На первый взгляд, кажется, что решающее значение имеют экономические факторы. Чем больше инвестиции, тем меньше катастроф. Это утверждение справедливо, но более глубокий анализ не позволяет говорить об исключительности этого фактора.

Северная Америка по праву относится к экономически развитому и прогрессивному региону. Авиационные власти США разрабатывают и внедряют самые актуальные требования в области обеспечения безопасности полетов. Перевозчики тратят огромные средства на поддержание своего авиапарка в состоянии летной годности и совершенствование форм технического обслуживания. В противовес этому состояние российской экономики и социальная обстановка в стране оставляет желать лучшего. Отечественные авиакомпании, вынужденные бороться за выживание, удовлетворяют самым минимальным требованиям безопасности. Так в чем причина почти трехкратного перевеса аварийности американских компаний? Если допустить, что национальные особенности влияют на авиацию, то стоит обратить внимание на историю развития Америки и многовековое культурное наследие России. Начнем с того, что США явились результатом слияния различных народов. Зачастую переселенцами оказывались религиозные фанатики из Европы, неквалифицированные рабочие или преступники, т.е. самые низы социальной лестницы. Одновременно в качестве рабочей силы прибывали африканцы – представители региона, который и сейчас является отстающим во всех отношениях. Россию же с давних времен отличает духовность, богатая культура и любовь к ближнему. Конечно, оценка аварийности включает массу критериев, в том числе размер флота и количество рейсов, но нельзя отрицать влияния региональной культуры, уровня образования, социального развития определенного общества и даже вовлеченность населения в религию на количество катастроф.

Центр оценки данных о крушениях реактивных лайнеров (JACDEC) опубликовал рейтинг самых безопасных авиакомпаний мира, где первое место принадлежит новозеландской Air New Zeland, второе у Cathay Pacific Airways из Гонконга и замыкает тройку финская Finnair. В первой десятке также присутствуют еще два представителя Европы и одна канадская авиакомпания [2, с. 1]. Таким образом, учитывая колониальное прошлое Новой Зеландии и Канады, среди самых безопасных компаний мира преобладают развитые страны западноевропейской культуры и Азии. На наш взгляд это не случайно и вытекает из особенностей данных стран. Культура окружает нас повсюду и оказывает влияние на ценности, убеждения и формы поведения в группах, к которым мы принадлежим.

В глобальном масштабе авиационная отрасль, несмотря на национальные различия, достигла значительного уровня стандартизации в отношении типов воздушных судов и эксплуатантов. На данный момент самолеты американской компании Boeing и французской Airbus занимают подавляющее большинство рынка пассажирских и грузоперевозок. Авиакомпании, эксплуатирующие эти самолеты, должны выполнять требования авиационных властей стран-производителей. Сложилась ситуация, когда авиакомпании мира сертифицируются либо представителями Европейского агентства авиационной безопасности (EASA), либо представителями Федерального управления гражданской авиации США (FAA). Например, российская компания Трансаэро имеет в своем флоте самолеты Boeing, зарегистрированные в Ирландии. Данный факт обязывает ее выполнять директивы, выпускаемые властями США, отвечать требованиям европейских властей и соответствовать всем российским нормативным документам. Такая сложная структура отношений, безусловно, внесет коррективы в работу персонала.

Для облегчения задачи понимания культурных различий психолог Ненси Адлер задает шесть основных вопросов: Как я себя вижу? Как я вижу окружающий мир? Как я отношусь к другим людям? Чем я занимаюсь? Как я использую пространство и как я использую время? [4, с. 33]. Каждый вопрос определяет культурную ориентацию человека и соответственно положение в определенном обществе. Скорее всего, люди, живущие на одной территории, одина-

ково ответят на эти вопросы, тем самым составив некий культурный слой. Их общность будет прослеживаться в поведении и составлять особенности данной группы. Эти особенности, в зависимости от условий, могут положительно или пагубно сказываться на конкретном проекте.

В сборнике "Кросскультурные факторы и безопасность полетов" отмечается, что "национальная культура представляет собой общие составляющие национального наследства (т.е. нормы, установки и ценности). Ценности настолько укрепляются в сознании, что люди могут быть удивлены, шокированы и даже оскорблены, когда встречаются с людьми, придерживающимися ценностей, отличающихся от их собственных" [5, с. 11]. В связи с тем, что ценности укореняются на эмоциональном уровне, они не подвергаются сомнениям, и их трудно менять. Из вышесказанного можно сделать вывод, что ценности, которые определяют повседневную деятельность работников авиации в мире и которые могут отличаться в разных частях света, выявляются в ответах на следующие вопросы:

- Какими должны быть темпы жизни и работы?
- Насколько важна технология для людей? Кто или что имеет наибольшее значение?
- Полагаемся ли мы больше на машину или на человека?
- Насколько важны правила и нормативные положения в сравнении с благоразумием человека?
- Каков приемлемый уровень безопасности полетов и соответствующих рисков?
- Как правильно использовать полномочные органы и взаимодействовать с ними?

Некоторые общества видят людей принципиально хорошими или принципиально плохими. Другие рассматривают людей как сочетание того и другого и считают, что, независимо от того, какими они были первоначально, люди способны изменяться и улучшаться.

Если организация считает, что люди могут меняться, то обязательно будет подчеркивать важность обучения. Те, кто считает, что люди изначально не способны к изменениям, будут полагаться на правила отбора персонала, характерные для их культуры. В авиации такие фундаментальные положения могут оказывать влияние на то, кто становится командиром воздушного судна или кто вообще попадает в отрасль.

Индустриальные общества рассматривают себя доминирующими над средой их обитания, независимо от того, является ли это экономической, социальной или естественной средой. Западная идеология провозглашает потребительское отношение к жизни. Это выражается в активной разработке месторождений полезных ископаемых, изменении естественного ландшафта экосистем, принуждении к действиям других народов с помощью экономических и военных мер. В противовес этому азиатские государства, исповедующие буддизм, стремятся к гармонии во всех своих действиях.

В такой высокотехнологической сфере деятельности, как авиация, можно часто встретиться с мнением о том, что технологии преодолевают любые возникающие проблемы. В культурном понимании это может формировать отношение "все в наших руках". Такая позиция в свою очередь может влиять на то, как организация рассматривает происходящие изменения. Западная культура склонна к введению системных изменений, а культуры, ориентированные на приверженность обычаям и традициям могут рассматривать любое стремление к изменениям как потенциальную угрозу существующему порядку, поэтому медленнее адаптируются к технологическим и отраслевым изменениям. Так, в Африке и на Ближнем Востоке рекомендации и предписания зарубежных агентств редко находят отклик, а если и внедряются, то с большим опозданием и не в полной мере.

Индивидуалистические общества отдают предпочтение ценностям отдельной личности. Люди измеряются с точки зрения их личных характеристик и того, чего они достигли. Система профессионального отбора, например, Германии или Франции строится таким образом, что на определенной должности находится человек, который в психофизическом и профессиональном плане наилучшим образом подходит на данную вакансию. С другой стороны, во многих ислам-

ских странах отдельные личности определяют себя в качестве членов семьи или группы. Данное измерение может влиять на практику в приеме на работу и взаимодействие в коллективе. В индивидуалистических обществах акцент делается на личных умениях, компетентности и достижениях, иными словами, обладает ли данное лицо способностями выполнять определенные обязанности? В обществах, ориентированных на группы, акцент делается на происхождение человека, его родственные связи и знакомства. Принятие решений в индивидуалистических культурах склонно быть быстрым, в то время как в коллективистских обществах может потребоваться больше времени и консультаций для достижения решения.

То, как общество рассматривает время, также имеет отношение к его действиям. Западные культуры склонны рассматривать время как линейную серию событий. Восточные общества рассматривают время как серию кругов (прошлое, настоящее и будущее) с различными степенями перекрытий.

Культуры, ориентированные на настоящее, склонны наслаждаться сегодняшним днем, демонстрируя высокую степень заинтересованности в существующих взаимоотношениях. В определенной степени сюда можно отнести Россию, где после упадка 1990-х гг. наблюдается определенный подъем, вследствие чего население удовлетворено положением вещей и не стремится к переменам. Модернизация производственного процесса идет медленно, а нагрузка на авиационную отрасль постоянно растет.

Культуры, ориентированные на будущее, оценивают планы с точки зрения будущих благ, не уделяя особого внимания традициям. Они стремятся к улучшению условий и как можно быстрее. Страны, которые обрели независимость сравнительно недавно, обладают меньшим чувством истории традиций, но имеют сильное чувство срочности и рассчитывают на получение немедленных результатов, что может негативно сказаться на качестве выполняемых работ.

Психолог Фонс Тромпенарс добавляет своё культурное отличие. Он называет это универсализмом. "Некоторые культуры верят в возможность четкого определения того, что является хорошим и правильным. Устанавливаемые в результате такого отношения правила всеобщие применимы без каких-либо исключений. Другие культуры более эксклюзивны, т.е. они более склонны принимать во внимание уникальные или исключительные обстоятельства текущей ситуации, и из чувства ответственности перед другими склонны "менять правила" [3, с. 24]. Таким образом, при взаимодействии с людьми, принадлежащими к эксклюзивным культурам, внимание необходимо будет уделить построению межличностных отношений с ними, а не действию по рабочему плану. Эти различия могут проявиться при радиообмене пилотов и диспетчеров из разных стран.

Исторически сложилось, что Северная Америка и Западная Европа доминируют как в производстве воздушных судов, так и в предоставлении сопутствующих авиационных услуг. Существующие в этих странах профессиональные и заинтересованные группы оказывают значительное влияние на установление глобальных авиационных стандартов. Несмотря на многонациональный характер деятельности ИКАО, Соединенные Штаты Америки и Западная Европа оказывают давление на разработку правил и нормативных положений международных авиационных стандартов. Таким образом, остальные участники авиационного рынка вынуждены приспособливаться к предъявляемым требованиям, что, в свою очередь, на фоне национальных особенностей и предпочтений в области труда может привести к диссонансу в работе служб этих государств.

Таким образом, культурные различия населения планеты могут влиять не только на взаимопонимание, на отношение к различным сферам нашей жизни, но и на точку зрения по фундаментальным проблемам во всех сферах жизнедеятельности, в том числе в авиационной отрасли, что в конечном итоге проявляется в уровне безопасности определенных авиалиний.

ЛИТЕРАТУРА

1. Консультативно-аналитическое агенство «Безопасность полетов» // Статистика авиакатастроф по странам мира. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.aviasafety.ru/crash-stat#10> (дата обращения: 01.12.2013)
2. JACDEC. AeroInternational Magazine. JACDEC SAFETY RANKING 2013. [Электронный ресурс]. URL: http://www.jacdec.de/Airline-Rankings/jacdec_safety_ranking_2013.htm (дата обращения 10.12.2013)
3. **Fons Trompenaars, Charles Hampden-Turner.** Riding the Waves of Culture. Second edition. Nicholas Brealey Publishing, London, UK, 1997.
4. **Nancy J. Adler, Allison Gundersen.** International Dimensions of Organizational Behavior, Fifth Edition, Thomson/South-Western, 2008.
5. **Циркуляр ИКАО 302.** Сборник материалов «Человеческий фактор» №16. Кросскультурные факторы и безопасность полетов. - Монреаль: ИКАО, 2004.

AVIATION IN THE CONTEXT OF CULTURAL DIFFERENCES

Lebedev A.V., Panferov K.N.

A comparison of the accident rates of different countries in the context of their historical and cultural heritage is given in the article. The authors have described the influence of national traditions on aircraft operations. An attempt is made to understand how the society affect the aviation industry. An example is given of regions dominating in aviation and problems arising from their hegemony.

Key words: culture, regional differences, aviation safety, society.

Сведения об авторах

Лебедев Андрей Владимирович, 1990 г.р., окончил МГТУ ГА (2012), аспирант МГТУ ГА, область научных интересов – философия личности.

Панферов Константин Николаевич, 1932 г.р., окончил Московское художественное ремесленное училище (1951), Киевское военно-морское политическое училище (1957), МГПИ им. В.И. Ленина (1964), Институт журналистского мастерства (1972), обучался в Гарвардском университете (США) (1995), депутат Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации первого созыва, заслуженный работник культуры России, действительный член Русской академии, доктор философских наук, кандидат экономических наук, профессор кафедры гуманитарных и социально-политических наук МГТУ ГА, ветеран Великой Отечественной войны 1941-1945 гг., автор более 500 научных работ, область научных интересов – экономика, политика, философия, культура.