

## **Проблемы профессиональной подготовки в ГА** (коллективное мнение экспертов отрасли, обобщенное В. А. Деревянко)

Перспективы развития Гражданской авиации в России сегодня, как никогда, зависят от профессионализма персонала (в первую очередь, летного). Как страна Нестерова, Чкалова и Громова оказалась в такой ситуации, понять не сложно. Проблемы, разрушившие авиапромышленность, не могли не сказаться на производстве.

В авиации СССР система профессиональной подготовки гармонично вписывалась в социально-экономические условия и вполне обеспечивала формирование и сохранение высокого уровня профессионально-важных качеств (ПВК). Профессионально-важные качества – это знания, навыки и умелое их применение (потребность, желание и привычка действовать соответственно).

Рухнули социально-экономические условия и система развалилась... Но запас прочности оказался таким, что лишь пару лет назад мы заметили, что авиацию России ждет участь Авиапрома.

В последние 10 - 15 лет сокращение авиаперевозок в России привело к избытку опытного и хорошо обученного летного состава (ЛС), что позволило слишком долго пренебрегать интересами этой профессиональной категории. Низкая, в несколько раз ниже среднего мирового уровня, заработная плата, мизерная пенсия и сокращение рабочих мест привели к превращению летной профессии в не престижную, к старению контингента, значительному разрыву поколений, сворачиванию системы профессионального образования и прекращению развития методов обучения, управления и обеспечения профессиональной надежности ЛС.

Сегодня, когда экономическая ситуация в стране и в отрасли изменилась, мы имеем:

- Прогрессирующий дефицит летных кадров,
- Устаревшую систему профессиональной подготовки, не обеспеченную современными методиками, техническими и программными средствами обучения, ресурсами и квалифицированными кадрами;
- Не соответствующую современной социально-экономической ситуации систему управления человеческими ресурсами и летной эксплуатацией.

**Дефицит ЛС.** Сегодня все учебные заведения (УЗ) России выпускают менее 200 пилотов в год (в СССР более 1000), потребность в летном составе только ОАО «Аэрофлот» составляет 250 – 300 пилотов в год, при ежегодном «списании» по возрасту и состоянию здоровья более 400. Прогрессирующий дефицит летного состава уже сегодня ставит под угрозу планы развития отрасли. Отток пилотов в зарубежные авиакомпании не сокращается и превысил 500 человек. Ретроспективный анализ приводит к заключению, что свободных ресурсов, способных утолить кадровый голод, нет ни в ВВС, ни в СНГ, ни в Дальнем Зарубежье. Прогрессирует практика переманивания ЛС авиакомпаниями друг у друга зарплатой, социальным пакетом, переучиванием на новую технику. Это не способствует повышению профессионализма ЛС, становится угрозой безопасности полетов. Озвучиваемая время от времени некоторыми коммерсантами и администраторами точка зрения, что выгоднее платить иностранным пилотам 13 тысяч (долларов), чем своим восемь с налогами и расходами на социальные программы и профессиональную подготовку, вероятно, отражает причину инертности в поиске путей возрождения системы профессиональной подготовки ЛС в России.

**Система профессиональной подготовки.** Длительная не востребованность летных кадров, прекращение финансирования авиационной науки и образования привели не только к сокращению контингента инструкторского и преподавательского состава почти в десять раз (во всех летных учебных заведениях России в 2005 году числится 177 специалистов, что в 80-ые едва хватало на одно училище), но и законсервировало методики, технические и программные средства обучения ЛС на уровне 80-х. Разработанные в этот период в мировой авиации новые технологии, нормы и стандарты обучения у нас почти не известны, не обязательны и не применяются. Тренажерная техника устарела. Практически не используются возможности компьютерного обучения, а самостоятельно разработанные в авиакомпаниях интерактивные учебные пособия, преимущественно представляют собой электронные версии бумажных. Новые учебно-методические пособия не издавались десятки лет.

Поэтому неверно говорить о снижении уровня методического мастерства, следует говорить об отсталости системы профессиональной подготовки. Не удивительно, что и нормативы профессиональной подготовки меняются только в сторону упрощения. Не только из-за коммерческой заинтересованности в повышении интенсивности «использования ЛС по прямому назначению» вместо «бессмысленного сидения в классе», но так же из-за всеобщего понимания их не современности и не эффективности. Эти нормативы совершенно не соответствуют современным требованиям к профессиональной подготовке ЛС высокоавтоматизированных ВС и к подготовке всего ЛС «по Человеческому фактору», что сегодня особенно актуально.

**Управление.** Необходимые настоящему профессионалу качества - это – это знания, навыки и опыт а также потребность, желание и привычка держать высокую планку профессионализма, любовь к своей работе. В прежней системе, одежды которой мы донашиваем, работали мощные стимулы мотивации, включая и высокий приоритет летного труда и элементы коммунистической морали. Рухнули социально-экономические условия, а мы по-прежнему опираемся только на дисциплинарные и экономические меры, ***Нет прослойки профессиональных управленцев, которые могли бы изменить ситуацию и использовать наработанный на западе опыт, применить его к сегодняшним Российским реалиям, начать активно использовать*** системные методы, разработанные и, ставшие обязательными в развитых странах, такие, как «Система Управления Человеческими Ресурсами», управление профессиональной культурой авиакомпании с помощью «Управления Безопасностью» и «Управления Рисками» которые пока почти не применяются.

Если в других отраслях можно подождать, пока «жизнь не заставит рублем», то в авиации, где риск и опасность неустранимы, они – основа профессиональной надежности персонала и Безопасности Полетов в целом, ***такое ожидание чревато очень тяжелыми последствиями.***

Возможно, многие (или некоторые) утверждения показались вам спорными. Но эта сессия нашего Форума и задумана, как начало конструктивного и неравнодушного обсуждения проблем профессиональной надежности летного состава. Равнодушие убивает.