К.В. Козловський, здобувач

ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ РИНКУ БІЗНЕС-АВІАЦІЇ В УКРАЇНІ (ОРГАНІЗАЦІЯ СИСТЕМИ ПІДГОТОВКИ І ПЕРЕПІДГОТОВКИ АВІАЦІЙНОГО ПЕРСОНАЛУ)

У статті досліджується сучасна система підготовки і перепідготовки авіаційного персоналу в контексті перспектив розвитку бізнес-авіації в Україні.

This article researches the modern aviation personal's training and retraining system in context of Ukrainian business-aviation perspectives development.

Ключові слова: аиіакомплекс, повітряне судно, тренувальні літаки ультралайт, ринок авіаційних послуг, ьіжнародні авіалінії, міжнародні авіаційні стандарти.

Key words: aviacomplex, airplane, training airplanes ultralight, market of aviaservice, international airlines, international aviation standarts.

На момент розпаду СРСР сфера підготовки авіаційного персоналу в Україні мала величезний потенціал, матеріально-технічну та наукову бази. З отриманням незалежності нашою державою, перед економікою в цілому, а найбільше - перед авіаційною галуззю, яка завжди була показником науково-технічного прогресу держави поряд з космічною галуззю, відкрилися широкі можливості по вдосконаленню своєї діяльності, залученню провідних світових технологій, світового авіаційного досвіду. Однак, нажаль, вітчизняна авіаційна галузь, маючи роками напрацьовані процеси, механізми, підходи та методи, неадекватно зреагувала на ці нові можливості і вчасно не перебудувалася так, щоб проблема розпаду СРСР перетворилася на можливість подальшого розвитку на основі міжнародних стандартів і світового рівня досвіду.

Підпорядкування сфери підготовки авіаційних фахівців до Міністерства освіти відбулося без врахування особливостей авіаційної галузі. Внаслідок відсутності в цьому державному органі авіаційних фахівців, методичного та інспекторського персоналу, який би міг забезпечити належну організацію та контроль за навчальними процесами та за результатами підготовки авіаційного персоналу ускладнились проблемами формування сучасних кадрів для вітчизняної авіації. Авіаційні вищі начальні заклади отримали можливість самостійно обирати напрямки підготовки фахівців, тому орієнтуючись на більш прибуткові сфери в надані освіти, вони зразу ж перформатували свою діяльність не у сферу інтенсивних, а у сферу екстенсивних форм розвитку почали підвищувати свій «формальний» статус (збільшувати кількість навчальних годин, викладачів, професорсько-викладацького складу та наукових працівників). Навчальні програми були побудовані так, що підготовка суто авіаційних фахівців була значною мірою скорочена за рахунок введення таких напрямків підготовки, які не мають відношення до льотної діяльності, а саме - бухгалтерів, економістів, менеджерів з туризму та інших. В результаті цього, наприклад, Кіровоградське вище льотне училище одразу ж перетворилось на Державну льотну академію України [1]. Тобто, запрацювала на повну силу формула власного виживання і школи льотної підготовки почали перетворюватися в «академії». Якщо до такої

метаморфози такі школи тренували пілотів протягом 3 років і вже на другому році вони забезпечували проходження льотної підготовки, то тепер «академії» ввели п'ятирічне навчання за рахунок таких предметів, як фізика, хімія і інші замість льотної підготовки та суто авіаційних дисциплін. Кількість дисциплін та відповідних лекційних занять, які опановують випускники, збільшились, так як і час на їх підготовку, але льотна підготовка зійшла нанівець, оскільки курсанти, замість опанування азів авіаційної теорії та набуття необхідної відповідної льотної практики, спрямовували всі зусилля на оволодіння різними дисциплінами, які їм в льотній діяльності практично, не знадобляться. Міністерство освіти і науки дозволило цій ситуації розвиватися, в результаті чого з авіаційних навчальних закладів замість повноцінних льотних фахівців почали випускатися спеціалісти, які хоч і мали диплом про вищу авіаційну освіту, але фактично не мали права літаководіння на тих типах ПС, які експлуатуються в авіапідприємствах та авіакомпаніях України.

Авіаційні навчальні заклади розпродали парки своїх повітряних суден (ПС) в авіакомпанії України і закупили дешеві аматорські літаки ультралайт НАРП, які не відповідають вимогам навчального літака. Так, зараз тільки один авіаційний навчальний заклад, а саме Державна льотна академія України, готує пілотів літаків, випускники якої проходять льотну підготовку на тренувальних літаках типу НАРП, а також на транспортному літаку АН-2. Після цього вони отримують свідоцтво приватного пілота, а для роботи на таких найбільш використовуваних транспортних літаках в Україні, як Антонов, Яковлев, Туполев, Іллюшин, Боїнг та Аеробус різних модифікацій потрібна наявність свідоцтва комерційного пілота, отримання якого вимагає проходження окремих спеціальних наземних та льотних програм підготовки у навчальних закладах. Таким чином, рівень підготовки випускників вищих навчальних закладів (ВНЗ), не відповідає вимогам спеціального реєстру «Запасу льотного персоналу» (розробленого і підготовленого ще за часів СРСР), згідно якого прогнозні потреби галузі забезпечувалися персоналом протягом 10 років. Наразі, коли авіаційні фахівці не готувалися вже, фактично, 17 років, цей запас скінчився і без поповнення молодими авіаційними спеціалістами всі авіакомпанії України постали перед критичним дефіцитом льотних та інженерних кадрів [2].

Проблема відсутності підготовки авіаційного персоналу була також викликана ще однією причиною. Міністерство освіти і науки України (МОН України), якому підпорядковані авіаційні навчальні заклади, не співпрацює з Міністерством-замовником авіаційних кадрів, тобто з Міністерством транспорту України і тому воно не орієнтується в тому, скільки і яких спеціалістів потребує авіаційна галузь. У іншому випадку існував би чіткий прогноз потреб авіаційної галузі у спеціалістах тих чи інших професій. Для прикладу, ще у 1995 році в Україні існувала певна кількість авіаційних підприємств та авіакомпаній, з певним парком повітряних суден, з певною кількістю польотів та з певною кількістю льотного та інженерно-технічного персоналу того чи іншого віку. Виходячи з цього, прогнозувалося принаймні на 2-3 років наперед потреби авіакомпаній у авіаційному персоналі на короткострокову перспективу. На жаль,

сьогодні подібних прогнозів на коротко-, середньо (4-5 років), а там паче, на довгострокову перспективу (7-10 років) не існує, як не існує відповідного експертного аналізу парку ПС, які експлуатуються авіакомпаніями та авіапідприємствами України. Як приклад, необхідно зазначити, що наразі, в той же час, в Україні існує ефективна практика Укрзалізниці. Залізничні навчальні заклади підпорядковані Укрзалізниці, і вони повністю справляються з підготовкою відповідного кваліфікованого персонал. До того ж, авіаційна галузь, як авангард економічного, наукового та технічного розвитку країни, має тенденцію постійно розвиватися. Враховуючи, що після розпаду СРСР перед авіаційною галуззю постала проблема інтеграції до європейського та світового авіаційного співтовариства, а також виконання вимог та рекомендацій ICAO, IATA, EASA та інших світових організацій, що регулюють діяльність авіації, державні органи авіаційної влади і експлуатанти повинні швидко реагувати та запроваджувати ці нові для них вимоги у свою діяльність, щоб достойно працювати на світовому ринку авіаційних послуг [3].

Які кроки необхідно здійснити вже сьогодні?

По-перше, МОН України необхідно чітко визначити напрямки, професії та види авіаційної підготовки, які зараз найактуальніші для авіакомпаній та авіаційних підприємств нашої держави. З цією метою доцільно вивчити, скільки авіаційних фахівців лишають роботу з «природних» причин, тобто за віком, і розробити систему забезпечення кадрами через запровадження направлень випускників, що отримуватимуть належну підготовку, для працевлаштування в авіакомпаніях. Варто внести зміни у класифікатор професій у відповідності із рівнем кваліфікації підготовки пілотів для літаків бізнес-класу узгоджуючи із міжнародними компаніями такими як MSP, ISP, GSSI. Доцільно було б залучити до підготовки та перепідготовки кадрів для авіації Державний фонд зайнятості.

По-друге, для негайного виправлення ситуації, що склалася з підготовкою авіаційного персоналу, на базі провідних та авторитетних авіаційних компаній необхідно створити льотні школи підготовки авіаційного персоналу (як державні, так і приватні з системою держконтролю якості), з їх підпорядкуванням Міністерству транспорту та зв'язку України, так і Державному органу контролю якості (як це прийнято у провідних авіаційних державах Заходу). Такі школи повинні мати навчальні програми, які б забезпечували підготовку їх курсантів у суворій відповідності до вимог національного та міжнародного авіаційного законодавства та виходячи з реальних потреб кінцевого замовника авіаційних кадрів - експлуатантів. Вищі навчальні заклади, які на сьогоднішній день готують приватних пілотів, не в змозі забезпечити потреби експлуатантів, а державні і приватні льотні школи могли б ефективно, без надмірних витрат та без збитків для існуючих навчальних закладів протягом 2-2,5 років заповнити нішу авіаційної галузі фахівцями, у яких є потреба, приймаючи на навчання та перенавчання випускників вищих навчальних закладів. При цьому необхідно взяти до уваги, що на сьогоднішній день в міжнародних закордонних центрах витрати, які пов'язані з отриманням сертифікату міжнародного зразку на право управління ПС

складають 25–50 тис. дол. на одну людину. Таким чином, створення в Україні аналогічного сертифікаційного центру може суттєво скоротити величезні витрати та працевлаштувати українських громадян та гарантувати високий рівень оплати праці.

По-третє, наступним кроком до виправлення ситуації, на нашу думку, є необхідність внесення змін до відповідних законодавчих актів. Це стосується пенсійного законодавства, згідно якого зараз льотні спеціалісти, які вийшли на пільгове пенсійне забезпечення, при поновленні на роботі, втрачають можливість отримання пільгової пенсії. В умовах дефіциту кадрів необхідно змінити це положення так, щоб льотні фахівці, які вийшли на пенсію і потім повернулись на льотну роботу, мали змогу отримувати окрім заробітної плати також і пенсію. Цей підхід успішно запровадили в Росії і досвід доводить доцільність, правильність та ефективність такого підходу [4]. Для поповнення авіаційної галузі необхідним льотним та інженерно-технічним персоналом, який готуватиметься у вищезгаданих льотних школах, необхідно розробити такі програми підготовки, які б повністю відповідали вимогам вітчизняного та міжнародного авіаційного законодавства та вимогам ICAO, IATA, EASA та інших міжнародних організацій, що регулюють діяльність цивільної авіації та підготовку персоналу для авіаційної галузі. Оскільки, необхідно також враховувати конкретні потреби авіаційних підприємств України в авіаційному персоналі необхідно, щоб ВНЗ та льотні школи в першу чергу орієнтувалися на потреби вітчизняних авіапідприємств та авіакомпаній в льотному та інженерно-технічному персоналі.

По-четверте, нестачу льотного персоналу в Україні можна тимчасово поповнити, запросивши на роботу в Україну авіаційних фахівців з інших країн. Для того, щоб такі фахівці мали змогу працювати в Україні, їм доводиться проходити процедуру легалізації своїх свідоцтв авіаційного персоналу та виконувати вимоги паспортного режиму перебування в Україні. Ці процедури та правила надто довготривалі та ускладнені, а це неприйнятне для авіації нашого часу [5].Тому необхідно спростити процеси легалізації посвідчень члена екіпажу та паспортний режим.

По-п'яте, необхідно легалізувати той льотний персонал, який має українські льотні свідоцтва і працює за кордоном нелегально. Для цього Державна авіаційна адміністрація повинна створити банк даних авіаційних фахівців, у якому б містилася персональна інформація про льотний та інженерно-технічний персонал. Також необхідно в обов'язковому порядку запровадити в Україні посвідчення члена льотного екіпажу (crew – members certificate) з суворим дотриманням їх видачі, реєстрації та обліку.

Таким чином, для вирішення проблеми підготовки льотного та інженерно-технічного персоналу та зменшення дефіциту льотного та інженерно-технічного складу, що має місце в авіакомпаніях та авіаційних підприємствах України, доцільним буде виконання низку наступних заходів:

1. Створити льотні школи на базі провідних авіаційних компаній для підготовки льотного та інженерно-технічного персоналу; забезпечити підготовку такого персоналу

у відповідності до попиту, що існує на сьогодні в Україні, у відповідності до вимог міжнародного та вітчизняного авіаційного законодавства, ICAO, IATA, EASA та інших міжнародних організацій, що регулюють діяльність цивільної авіації;

2. Спростити процедуру легалізації свідоцтв членів льотного екіпажу, отриманих в інших країнах; та спростити паспортний режим перебування в Україні закордонних авіаційних фахівців;

3. Створити банк даних на рівні Інтернет-сайту Державної авіаційної адміністрації, в якому б розміщувалася персональна інформація про льотних фахівців;

4. Запровадити посвідчення члена льотного екіпажу (crew – members certificate) з суворим дотриманням їх видачі, реєстрації та обліку.

5. Запровадити флай – паспорт для членів льотного екіпажу.

Отже, для вирішення питання щодо підготовки та перепідготовки авіаційного персоналу необхідно першочергово внести зміни до деяких законодавчих актів. Також, необхідно на базі провідних та авторитетних авіаційних компаній створити льотні школи підготовки авіаційного персоналу, створити сертифікаційні центри для отримання дозволів на польоти, залучити іноземних авіаційних фахівців для навчання та передачу досвіду, легалізувати сертифікати пілотів, створити базу даних авіаційного персоналу.

Література:

1. Особенности регулирования деятельности деловой авиации (авиации общего назначения) в зарубежных странах // изд. Бизав. – 2008.
2. Програма підготовки авіаційного персоналу в галузі авіаційної безпеки // Наказ МТУ від 17.02.03 №109, реєстрація МЮУ 17.04.03 за №310/7631.
3. www.icao.int - Міжнародна організація цивільної авіації ICAO.
4. Конвенция о международной гражданской авиации от 07.12.1944 г. со внесенными изменениями с 1 по 9 издание 2007 года.
5. Програма підготовки авіаційного персоналу в галузі авіаційної безпеки // Наказ МТУ від 17.02.03 №109, реєстрація МЮУ 17.04.03 за №310/7631; Постанова КМУ від листопада 2006 р. № 1526 «Про положення про Державну авіаційну адміністрацію».