

В.С. МИХАЙЛОВ
(Уфа)

АНТИКРИЗИСНОЕ УПРАВЛЕНИЕ В АВИАЦИОННОЙ ОТРАСЛИ

Проанализированы механизмы влияния экономического развития некоторых отраслей производства на экономическое развитие некоторых областей страны и развитие производств. Рассмотрено влияние транспортной инфраструктуры на развитие производств, в сфере глубокой переработки нефти и реализации произведенного продукта, создание сопутствующей инфраструктуры и обеспечения повышения уровня занятости, а также повышения уровня жизни за счет роста уровня доходов.

Ключевые слова: антикризисное, управление, авиация, регулирование, индустрия, образование.

В области авиационного производства катастрофически снижается эффективность конструктивно-технологических решений. Например, уменьшение трудоемкости производства нового самолета даже на 25% снижает его себестоимость лишь на 5%, потому что две трети себестоимости формируются не на сборочном заводе, а за его пределами. Люди живут в эпоху глобальных кризисов, избежать которые не удастся пока ни одной стране и ни одной отрасли. Видные мировые экономисты приходят к заключению о том, что с начала 90-х гг. прошлого века мировая авиация постепенно превращается в неприбыльную отрасль. В область нерентабельности мигрируют и авиастроение и гражданская авиация. Особенно остро эти процессы происходят в России, которая на фоне глобальных тенденций в авиации переживает этап перехода от одного экономического уклада к другому. Авиационный комплекс, сформированный в Советском Союзе за 60 лет, оказался разрушенным, а его фундамент – непригодным для строительства нового.

Есть несколько причин, которые привели к коллапсу авиационного производства и гражданской авиации в СНГ. Однако одна из главных заключается в том, что с каждым годом в России во всех видах авиационной деятельности неконтролируемо растет доля расходов времени и средств на решение задач второго рода. Это непрофильные задачи, которые связаны с обслуживанием или обеспечением основной деятельности. Рост затрат на их решение в конечном итоге приводит к убыточности любых видов основной деятельности.

Из-за простоев, которые сегодня постоянно возникают из-за работы государственных учреждений и предприятий, находящихся вне зоны влияния отрасли, увеличиваются циклы производства изделий, что приводит к срыву заказов и увеличению себестоимости продукции. В создавшейся ситуации рентабельность эксплуатации воздушного судна мало зависит от его технического совершенства. Ни устаревшие самолеты советской разработки (Ан-2, Як-40), ни более новые западные самолеты (например, РС-12) не приносят прибыль. Поэтому разработка новых проектов воздушных судов без изменения всего авиационного комплекса не решит проблему убыточности отрасли [3, с. 432].

В гражданской авиационной отрасли из причин коллапса местных воздушных перевозок, например, выделяется высокие тарифы, неподъемные для населения. Еще одна причина – сокращение числа аэропортов. Если внимательно разобраться, почти 55% и выше себестоимости летного часа самолетов Местных воздушных линий (МВЛ) в России составляют аэропортовые расходы, которые высоки, потому что значительная их часть приходится на содержание службы авиационной безопасности, на соблюдение избыточных для аэропортов МВЛ сертификационных требований, которые привели к сокращению количества действующих аэропортов [5, с. 345].

Одним из принципов системотехники является принцип: система только тогда устойчива, когда построена на критериях более высокого уровня. Для авиации таким критерием является вклад отрасли в экономику страны в целом. Поэтому задача состоит в устройстве работы авиационного комплекса, гражданской авиации и авиастроения, так, чтобы она давала максимальный экономический эффект при достижимом, приемлемом уровне безопасности. Именно принцип приемлемости или пропорциональности рисков положен сегодня в основу целого ряда рекомендаций Международной организации гражданской авиации (ИКАО от англ. ICAO – International Civil Aviation Organization), которыми руководствуются многие страны.

Пока в России задача ставится иначе: обеспечить максимальный уровень безопасности на авиационном транспорте. При этом, практически ничего не делается для того, чтобы минимизировать затраты на достижение приемлемого уровня безопасности. В результате формируется экономика убытков, авиастроение и гражданская авиация не выходят из кризиса, растянувшегося на десятилетия. И уровень безопасности снижается, т.к. вместе с коллапсом отрасли сокращаются ее возможности: становится неэффективной инфраструктура, уходят опытные кадры, скудеют финансовые и иные ресурсы.

Ярким примером негативных последствий абсолютизации требований безопасности является авиация общего назначения. В 90-е гг. в России над разработкой 96-ти типов воздушных судов и 173-х модификаций работало 37 предприятий, было затрачено 29 млн. человеко-часов, около 700 млн. долларов. Но порог сертификации типа преодолели только 10 воздушных судов, из которых лишь три построены в количестве не более 10–20 бортов каждый. В результате 29 из 37 предприятий прекратили существование или ушли из отрасли, количество работающих по проектам Воздушных судов авиации общего назначения (ВС АОН) в России сократилось в пять раз, на разработку авиатехники в 90-е гг. напрасно затрачено более полумиллиарда долларов.

В настоящее время экономическо-демографические показатели России позволяют стране иметь до 12 тысяч ВС АОН, в эксплуатации же их находится в четыре раза меньше. В итоге, сокращается количество действующих аэропортов, в гражданской авиации накапливается дефицит летного состава. Действительно, проблема роста затрат второго рода – на непрофильные (вспомогательные, обеспечивающие) расходы в авиации и авиастроении – глобальная. В борьбе с кризисом в мировой авиации строят системы, например, безопасности, выбирая достижимые цели. В этом направлении должна двигаться и Россия.

Мера безопасности – это именно то, что должно лежать в основе регулирования АОН наряду с экономикой. АОН последовательно выступает за повышение экономической составляющей. Она существенно уменьшилась с середины 90-х гг., после принятия ИКАО поправки к Приложению 6 Части II Конвенции о Международной гражданской авиации, исключаяющей все виды авиационных работ из авиации общего назначения. Для России следование этой поправке проявилось в п. 3 ст. 21 «Воздушного кодекса»:

Авиация общего назначения (АОН) – гражданская авиация, не используемая для осуществления коммерческих воздушных перевозок и выполнения авиационных работ. Исключили из АОН авиационные работы и некоторые виды коммерческой деятельности, ранее характерные для этого вида авиации, и некоторые европейские страны. А сегодня, в условиях экономического кризиса объединенной Европы, задумались, правильно ли поступили, послушавшись рекомендаций международной организации. США не приняли эту поправку, имея на это такое же право, как и любая другая страна.

Сегодня в Европе сформирована объединенная авиационная администрация, и именно она осмысливает АОН как экономическую составляющую гражданской авиации. К каким выводам приходят в Европе, можно понять по переводам некоторых документов Европейского агентства авиационной безопасности (от англ. European Aviation Safety Agency, EASA), которые касаются разработки принципов и правил европейской АОН. Прежде всего, в этих документах обозначены участники процесса разработки этих принципов и правил: Совет директоров EASA, сама EASA, европейские производители федерации авиационных видов спорта (FAI), авиационные администрации стран Европейского союза (ЕС), а также авиационная общественность стран ЕС и других стран мира.

Сам процесс начался с поиска ответов на ключевые вопросы, требующие выделения АОН в самостоятельный сегмент европейской гражданской авиации: Почему АОН следует рассматривать отдельно от коммерческой авиации? Какова приемлемая иерархия рисков для АОН? Каков приемлемый уровень безопасности для АОН, с учетом «либеральных» подходов к эксплуатации сверхлегких и легких воздушных судов (СВС и ЛВС)? Каковы базовые права пользователей АОН? Может ли АОН иметь коммерческую составляющую? В чем должно быть взаимодействие АОН с коммерческой авиацией? Как воспитать ответственность сообщества АОН за поддержание безопасности полетов, т. е. авиационную культуру?

Совет директоров EASA предложил до конца 2012 г. определиться с интерпретацией термина «коммерческая эксплуатация» применительно к некоторым видам деятельности АОН. Все эти вопросы в той или

иной мере постоянно обсуждаются на страницах сайта АОН, поднимались на Форуме малой авиации в Ульяновске и на Круглом столе по проблемам малой авиации в Геленджике.

После нескольких месяцев работы перечисленных выше учреждений совет директоров EASA принял документ МВ-3 от 30 августа 2012 г. В нем сформулированы шесть принципов, на которых должна базироваться стратегия применения и безопасности АОН, и 13 постулатов, которыми надо руководствоваться при разработке правил регулирования авиации общего назначения. Не существует препятствий использовать эти принципы и постулаты при разработке законов и правил, определяющих деятельность АОН любой страны.

Принципы и постулаты следующие [4, с. 456]:

1. В АОН уровень безопасности полетов никогда не достигнет уровня безопасности полетов в коммерческой авиации.
2. Правила АОН следует строить на учете рисков и выгод от АОН.
3. Правила АОН нельзя разрабатывать на основе правил коммерческой авиации.
4. Ни одна деятельность АОН не должна быть остановлена.
5. Акцент на то, что безопасность полетов в АОН должна обеспечиваться личной ответственностью пользователя.
6. Правила АОН должны строиться на лучшем опыте применения АОН.
7. Правила АОН следует разрабатывать по принципу надстроек: от простого к сложному.
8. В правилах АОН нельзя допускать двусмысленности.
9. Правила АОН должны обеспечить взаимодействие с коммерческой авиацией.
10. Не надо улучшать то, что не требует улучшения.
11. При налаженном партнерстве следует делегировать ряд задач соответствующим субъектам, обеспечив компетентный подход при лицензировании персонала АОН.
12. Повышение безопасности в АОН следует обеспечивать через инновации (не путем бюрократических ограничений).
13. При разработке правил АОН необходимо поддерживать диалог с пользователями АОН.

На основе этих принципов и постулатов даны ответы на целый ряд вопросов, касающихся регулирования АОН, и сделаны важные выводы, которые понятны и без комментариев.

Вопрос: Почему АОН следует рассматривать отдельно от коммерческой авиации (пассажирских и транспортных перевозок) с точки зрения управления безопасностью полетов?

Ответ: Потому что пассажир ВС АОН, в отличие от пассажира ВС коммерческой гражданской авиации, лично участвует в оценке риска.

В авиации коммерческих перевозок деятельность всех производителей должна соответствовать заданному уровню безопасности полетов. В АОН, где наблюдается большое разнообразие разнородных видов деятельности, уровень безопасности полетов для каждого ее вида деятельности имеет свое значение. Расходы и доходы в коммерческой авиации и в АОН несоизмеримы, т.к. одно ВС в коммерческой авиации налетывает до 4000 часов в год, а в АОН одно ВС налетывает в год всего 50–100 часов.

Полеты в авиации коммерческих перевозок носят плановый характер по сравнению с АОН, где планирование краткосрочно, сезонно, зависимо от метеоусловий. Полеты АОН (авиационный спорт, авиационный досуг, личный транспорт, частные полеты для предпринимательской деятельности) соприкасаются с коммерческой авиацией только при использовании воздушного пространства (ИВП) аэропортов и радиочастот. Отсюда EASA делает вывод, что АОН следует рассматривать как отдельный сектор, а не как побочный продукт авиации коммерческих перевозок [2, с. 316].

Если АОН не является побочным продуктом, а представляет собой самостоятельный сектор гражданской авиации, в Европе решили, что и требования к АОН должны быть дифференцированы пропорционально рискам, которые разделили на шесть уровней.

Приемлемая иерархия рисков, предлагаемая Советом директоров EASA:

1-й уровень – уровень риска с высоким ущербом для окружающих, затрагивающий не вовлеченные третьи лица, не имеющие к авиации никакого отношения;

2-й уровень – уровень риска, затрагивающий билетного пассажира ВС коммерческой авиации;

3-й уровень – уровень риска, затрагивающий вовлеченные третьи лица, имеющие отношение к авиации (наземный и аэропортовый персонал);

4-й уровень – уровень риска, затрагивающий участников авиационных работ (экипажи ВС и работники, участвующие в авиационных работах);

5-й уровень – уровень риска, затрагивающий пассажиров АОН;

6-й уровень – уровень риска, затрагивающий пилотов АОН;

Базируясь на иерархии рисков, в EASA сделали важные для АОН выводы:

1. Правила АОН должны базироваться на самых простых требованиях к безопасности полетов, относящихся к летной годности сверхлегких и легких ВС (СВС и ЛВС), лицензированию персонала АОН и правилам полетов АОН.

2. По мере увеличения уровня риска должны устанавливаться дополнительные требования.

3. Компетенция командира воздушного судна (КВС) АОН должна соответствовать уровню его деятельности в соответствии с иерархией рисков.

Далее, сформулировав принципы и постулаты АОН, ранжировав риски и ответив на ряд вопросов, в EASA сформулировали требования к разработке правил АОН. Требования Совета директоров EASA, относящиеся к разработке правил АОН:

Не задушить существующую в странах ЕС АОН, сохранив и обеспечив приемлемый уровень безопасности полетов АОН на базе самых простых требований к безопасности полетов. В АОН, согласно Приложению 6 часть II (ICAO), пассажирам не обеспечивается тот же уровень безопасности, который гарантируется им в коммерческой авиации.

Для АОН типичны ВС с максимальной взлетной массой до 5700 кг (самолеты) и 3175 кг (вертолеты), а также планеры, воздушные шары, дирижабли и различные виды СВС. В правилах АОН надо предусмотреть либеральное отношение к оборудованию ВС с учетом применения на ВС АОН опережающих технологий в этой области [6, с. 296]

Следует точно определить границы применения правил АОН. В правилах АОН надо предусмотреть, чтобы владельцы и пользователи, ранее действовавшие в АОН, не были ущемлены в своих правах на полеты.

Правила АОН должны быть пропорциональными, т. е. специфические виды деятельности АОН должны сопровождаться специфическими требованиями к уменьшению риска. В правилах АОН следует предусмотреть элементы воспитания и повышения авиационной культуры безопасности полетов сообщества АОН. Должно быть найдено партнерство между законодателями и пользователями АОН.

Деятельность АОН следует рассматривать по двум направлениям:

– некоммерческая деятельность (развлекательные, частные, спортивные полеты, полеты для личной предпринимательской деятельности);

– некоторые виды коммерческой деятельности, присущие АОН (услуги, работы, шоу).

Мы пришли к выводу о целесообразности отнесения к АОН некоторых видов коммерческой деятельности. Это открывает перспективы для повышения экономической составляющей АОН и особенно важен в условиях экономического кризиса. Поэтому страна, которая хочет разрешить выполнение определенных видов коммерческой деятельности, характерных для АОН, только выиграет от такого решения.

В Европе этот тезис признан настолько важным, что возможность выполнять за плату традиционно присущие для АОН виды деятельности решено учесть в документах EASA, вплоть до внесения изменений в Регламент EASA № 216/2008, в частности, в определение «коммерческая эксплуатация ВС». Совет директоров EASA считает, что взаимодействие АОН с коммерческой авиацией следует обязательно учитывать при разработке положений по использованию воздушного пространства, аэропортов и радиочастот [1, с. 396]

В заключение можно сделать вывод, что если ранее существовавшее авиационное законодательство страны не вступает в противоречие с предложениями Совета директоров EASA, его следует не отменять, а дополнить новыми положениями, рекомендованными EASA.

– В правилах АОН следует учесть возможность выполнять за плату традиционно присущие АОН виды деятельности.

– В правилах АОН, особенно на уровне авиационного досуга и авиационного спорта, предусмотреть возможность делегирования обязанностей САА авторизированным общественным организациям.

– В правилах АОН должны быть требования к авторизированным САА объектам и субъектам.

Как видим, в Европе сформулировали принципы и постулаты регулирования АОН, направленные на повышение экономической составляющей этого вида гражданской авиации и базирующиеся на представлении о том, что требования безопасности в АОН должны быть адекватными рискам, т.е. не могут быть такими же, как в коммерческой авиации.

Литература

1. Балдоржиев Д.Д. Экономическая теория: учеб. пособие. Смоленск, 2013.
2. Борисов Е. Ф. Основы экономики: учеб. пособие. М.: Юрайт–Издат, 2013.
3. Куликов Л.М. Экономическая теория: учебник. М.: Изд-во Проспект, 2013.
4. Современная экономика: учеб. пособие / под ред. О.Ю. Мамедова. Ростов- н/Д: Феникс, 2013.
5. Экономика: учебник / под ред. Р.П. Колосовой. М.: Норма, 2013.
6. Экономика: учеб. пособие / под ред. А.С. Булатова. М.: Юристъ, 2013.

Рекомендовано к публикации:

Т.В. Исмаилова, кандидат экономических наук, доцент