

браный летом 2001 г. на 112-й сессии МОК в Москве новым президентом Олимпийского комитета, на первой же пресс-конференции заявил о стремлении продолжать политику своего предшественника.

Литература

1. Miller D. L' evolution du mouvement olympique / De Moscou a Lansanne, 1990.
2. Олимпийская хартия 1992 г. Международного олимпийского комитета. Мн., 1992.
3. Aikman D. Presentation to the International Olympic Academy / International Olympic Academy 38 session. Olympia, 1998.
4. Preuss H. Globalization and its economic impact on the Olympic Games / International Olympic Academy 39 session. Olympia, 1999.
5. The official Report of the Centennial Olympic Games Atlanta 1996. Vol. 1.
6. Girard-Savoy N. Olympic solidarity / International Olympic Academy 39 session. Olympia, 1999.
7. Chappelet J.L. The History of the Winter Olympic since 1980 / International Olympic Academy 38 session. Olympia, 1998.
8. 94 IOC Session // Sport Europe. 1988. № 21.
9. International Olympic Academy 32 session. Olympia, 1992.

А.И. НАУМЕНКО

СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЙ СИСТЕМЫ ГОСУДАРСТВЕННОГО КОМИТЕТА ПО АВИАЦИИ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

Анализ функционирования различных отраслей народного хозяйства, в том числе авиационно-транспортного комплекса республики выявил отставание уровня профессиональной подготовки руководителей и специалистов от зарубежных стандартов [1, 3–6; 2, 45–49]. В этой связи возникла необходимость перехода от эпизодического к непрерывному образованию кадров. В гражданской авиации такая необходимость обусловлена:

введением в эксплуатацию более совершенных бортовых и наземных средств обеспечения безопасности полетов;

ориентацией на накопление собственных финансовых средств для развития отрасли, что потребовало научно обоснованных подходов при решении текущих и перспективных проблем и квалифицированного руководства всеми хозяйствующими субъектами;

предстоящим переходом на эксплуатацию воздушных судов по техническому состоянию и освоением глобальных систем управления воздушным движением, использующих для повышения пропускной системы спутниковую связь;

частыми случаями базирования воздушных судов за пределами республики, когда специалистам приходится обслуживать их в отрыве от авиационно-технических баз авиапредприятий;

ужесточением сертификационных требований к авиационному персоналу и другими причинами.

Описанные в литературе подходы к непрерывному образованию не имеют системного решения [1, 3–6; 2, 45–49]. Отсутствуют разграничения обучающихся по должностным категориям, не определена периодичность тех или иных видов обучения, не предусмотрены условия для гармоничного развития личности, не прослеживается связь между повышением профессионального уровня и продвижением по службе. С учетом изложенного разработана отраслевая система непрерывного образования работников гражданской авиации. Ее структурная схема представлена на рис. 1.

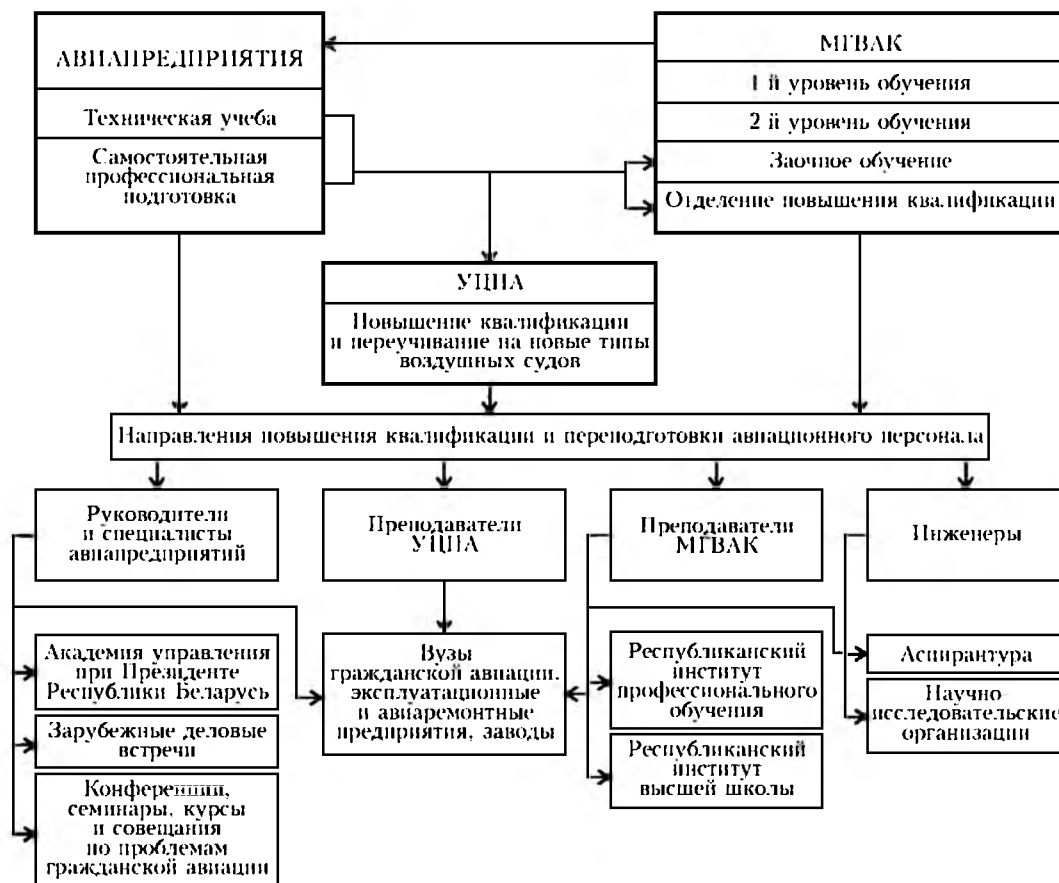


Рис. 1. Структура непрерывного обучения авиационного персонала предприятий Госкомавиации Республики Беларусь

Первичным звеном системы является обязательная еженедельная техническая учеба или постоянно действующий семинар, которые проводятся во всех авиационных предприятиях. В соответствии с отраслевыми нормами для всех авиационных специалистов (за исключением рабочих) установлена периодичность и продолжительность курсов повышения квалификации в МГБАК или УЦПА. Авиационные специалисты, не прошедшие своевременно курсы, к выполнению своих должностных обязанностей не допускаются. В отраслевой системе непрерывного образования расширены возможности для профессионального и интеллектуального роста руководителей и специалистов, а также определены учебные и производственные структуры для повышения квалификации профессорско-преподавательского состава. Наличие в структуре непрерывного обучения авиационных кадров колледжа обеспечивает преемственность обучения и создает условия для гармоничного развития личности через гуманитаризацию и гуманизацию учебного процесса. При этом в учебных планах предусмотрен дифференцированный подход к перечню и объему дисциплин гуманитарного и гуманизационного характера для курсантов, студентов и слушателей курсов повышения квалификации.

Проводимые в республике структурные преобразования часто приводят к противоречиям между социальными партнерами — администрацией, заинтересованной в экономической эффективности отраслей, объединений, предприятий, и профсоюзами, защищающими интересы трудящихся. Процесс реструктуризации и другие меры по адаптации предприятий к рыночным условиям зачастую сопровождаются высвобождением определенного числа работающих, в том числе не достигших пенсионного возраста. В этих условиях наряду с проблемой занятости населения важное значение приобретает прогнозирование потребности в специалистах. Применительно к гражданской авиации эта работа сопряжена с рядом трудностей, обусловленных неопределенностью факторов, являющихся основой для

прогнозирования. Изменение объема воздушных перевозок зависит от конъюнктуры рынка и не имеет однозначной зависимости от времени. При замене авиационной техники на более современную отсутствует адекватное соотношение между необходимым количеством тех или иных специалистов. Кроме того, для гражданской авиации характерны большая номенклатура специальностей, различный возраст для ухода на пенсию работающих, профессиональная трансформация и другие факторы. В связи с этим отечественные и зарубежные аналитики считают потребность в авиационном персонале областью особой неопределенности. До настоящего времени не существует методик, которые определяли бы расчет потребности в кадрах. В колледже проведена работа по решению этой задачи. Предлагаемая процедура прогнозирования в соответствии с разработанной методикой включает 2 этапа: определение количества специалистов, ежегодно необходимых для авиационных структур Госкомавиации, и определение количества абитуриентов, принимаемых для обучения в МГВАК.

В основу первого этапа положена нормативная сменяемость специалистов, а также уход их с работы по другим причинам: болезнь, переучивание на другую профессию и т.д.

При разработке плана приема студентов достоверная картина может быть достигнута введением ряда поправочных коэффициентов, учитывающих:

состояние производственно-экономической деятельности предприятий Госкомавиации и прогноз на последующий период с учетом рекомендаций Международной организации гражданской авиации (ИКАО);

статистику и причины отчисления студентов за период учебы;

изменение объема трудовых затрат за счет внедрения в эксплуатацию более современной авиационной техники, аэронавигационных и радиотехнических средств;

внутриотраслевую трансформацию и внешнюю иммиграцию специалистов;

реализацию Соглашения о взаимной подготовке авиационного персонала для Беларуси и России, подписанного авиационными администрациями.

Применение методики позволило выявить причины неполной востребованности специалистов по технической эксплуатации автоматических систем и электрооборудования воздушных судов и информационных комплексов аэропортов. Была изменена структура приема студентов по специальностям, организована подготовка специалистов по светотехническому оборудованию аэропортов, в которых испытывают острую потребность аэропорты республики, введены другие новшества. Подготовка кадров по новым специальностям не требует дополнительного бюджетного финансирования, повышается экономическая эффективность подготовки кадров, более полно удовлетворяются потребности отрасли в специалистах.

В Республике Беларусь МГВАК — единственное учебное заведение, осуществляющее подготовку авиационных кадров со средним специальным и высшим образованием на собственной базе, вследствие чего его деятельность носит многопрофильный характер. В колледже ведется подготовка специалистов по технической эксплуатации авиационной техники, наземному обеспечению полетов и по управлению воздушным движением. Учебные планы по всем специальностям разработаны с учетом возросших требований к профессионализму, согласованы по содержанию специальных дисциплин с Учебно-методическим объединением вузов России по подготовке авиационных специалистов.

На современном этапе развития гражданской авиации коренным образом меняется характер управленческого труда. Использование ПЭВМ в управлении стало необходимостью. В этих условиях растет ответственность авиационных специалистов — их ошибки приводят иногда к катастрофическим последствиям. Это в полной мере относится к авиационному персоналу, обеспечивающему управление воздушным движением (УВД). При выполнении регламентных работ и устранении неисправностей на воздушных судах от инженеров и авиатехников требуется высокая профессиональная подготовка, но их деятельность не ограничена жесткими временными рамками при принятии ответственных решений. Инженеры и диспетчеры УВД такой возможности не имеют. Их профессиональная операторская работа проходит на фоне скоротечных процессов по управлению полетами воздушных судов, находящихся в зоне управления.

Учитывая сложность деятельности диспетчерского персонала, проводится ряд организационных и технических мероприятий, подкрепленных кадровыми решениями и направленными на повышение эффективности и качества работы в системе УВД:

наметился отказ от разобитых и малоэффективных диспетчерских служб в пользу централизованных структур УВД. Именно такая структура – РУП “Бел-аэронавигация” создана в авиационном транспортном комплексе республики;

проводится оптимальное деление воздушного пространства на отдельные секторы с целью облегчения операторской деятельности специалистов УВД. Однако такое деление должно быть подкреплено внедрением в эксплуатацию современных аэронавигационных средств [3, 16]. Без автоматизированного подкрепления становится чрезвычайно серьезной проблема координации действий между смежными секторами при переходе воздушного судна из одного сектора в другой. На это, как показывают исследования, в ряде случаев затрачивается до 50 % рабочего времени диспетчера. В 1997 г. в Национальном аэропорту Минск введена в эксплуатацию автоматизированная система “Спектр”, решающая сложные задачи УВД, в том числе задачи по координации взаимодействия пространственных секторов;

ужесточены требования к подготовке, повышению квалификации и переподготовке инженерно-диспетчерского персонала УВД. При этом повышенное внимание уделяется отработке практических навыков на диспетчерском тренажере, ведению радиообмена на английском языке с экипажами, действиям при захвате или угрозе захвата воздушных судов террористами.

С целью системного подхода к базовой подготовке специалистов УВД разработан алгоритм их операторской деятельности (рис. 2), что позволило выделить наиболее сложные и ответственные этапы в управлении воздушным движением и пересмотреть объем теоретического и практического обучения при подготовке специалистов.

Созданная система подготовки повышения квалификации и переподготовки авиационного персонала имеет социальные и экономические преимущества. В условиях жесткого рынка труда и наличия безработицы имеется возможность привлечь определенное количество молодежи (юноши) для получения среднего специального и высшего образования, с последующим трудоустройством в сфере общественного производства. Одновременно отпала необходимость в расходовании валютных средств на образовательные цели за пределами республики. Расчеты показывают, что ежегодная экономия финансовых средств при подготовке инженеров в колледже составляет более 120 тыс. дол. США, авиационных техников и диспетчеров УВД – около 500 тыс. дол. США, при повышении квалификации и переподготовке авиарботников в колледже и УЦПА – около 300 тыс. дол. США по сравнению со стоимостью образовательных услуг в аналогичных учебных заведениях стран СНГ.

Программа развития гражданской авиации Республики Беларусь на 2001–2005 гг., одобренная правительством, предусматривает наряду с ростом объемных показателей существенные качественные преобразования в отрасли. На основании программы и с учетом концепции развития высшего образования в республике определены экономически обоснованные направления, которые позволяют образовательной системе Госкомавиации выполнять в полной мере стоящие перед ней задачи:

развитие учебно-материальной базы в соответствии с современным состоянием авиационной техники и оборудования, требованиями международных организаций гражданской авиации по обеспечению безопасности полетов;

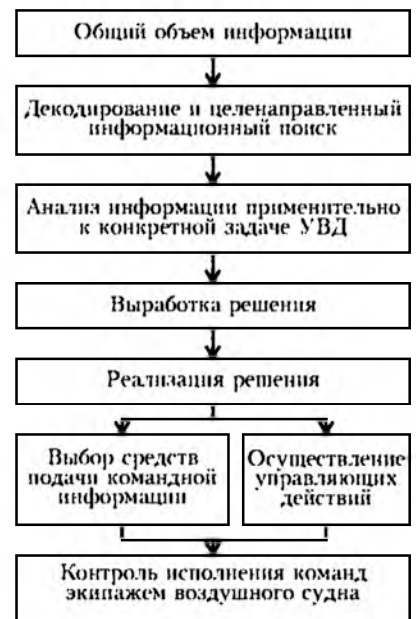


Рис. 2. Алгоритм операторской деятельности диспетчера УВД

обучение новым специальностям, совершенствование системы заочного обучения специалистов со средним специальным и высшим образованием в соответствии с потребностью отрасли;

развитие творческих связей и сотрудничества с учебными заведениями республики и отрасли с целью подготовки для колледжа научно-педагогических кадров высшей квалификации и специалистов для предприятий, подготовка которых в республике не осуществляется. Так, например, отраслевые нормы и зарубежные стандарты предусматривают, что командир корабля, штурман и бортинженер на воздушных судах 1-го класса (Ту-154, Ил-76) должны иметь высшее образование. Ежегодная потребность в таких специалистах в авиакомпании республики составляет не более 12 человек, в связи с чем их подготовка в республике экономически неоправдана. В то же время заключенное с Государственной службой гражданской авиации России соглашение о взаимной подготовке авиационного персонала предусматривает подготовку для Беларуси летных специалистов с высшим образованием в Академии ГА (г. Санкт-Петербург) и Ульяновском высшем училище гражданской авиации. Колледж налаживает сотрудничество с белорусско-латвийским предприятием "ANS-Бел", созданным в 2000 г. Целью этого сотрудничества является совместное обучение специалистов УВД технологиям аэронавигационно-обслуживания по глобальным системам CNS/ATN, разработка стандартных методик и учебных курсов по основам автоматизации, цифровой и спутниковой связи. В прогнозном периоде предусмотрено придать международному сотрудничеству в образовательной сфере значительно большую масштабность;

развитие творческих связей с авиапредприятиями и совершенствование работы филиалов кафедр на Минском авиаремонтном заводе, создание их на других эксплуатационных предприятиях с целью выполнения совместных научно-исследовательских и опытно-конструкторских разработок в интересах производства, совершенствования системы подготовки и повышения квалификации специалистов, в том числе с использованием производственной базы. Так, за 1998 - 2000 гг. около 40 % инженерно-технического состава Оршанского авиаремонтного завода прошли курсы повышения квалификации непосредственно на заводе, что имеет для завода определенные экономические выгоды и удобства для обучаемых;

совершенствование образовательной системы Госкомавиации по устранению затратного параллелизма. В настоящее время одинаковые либо сходные курсы повышения квалификации и подготовки авиарботников проводятся в МГВАК и в УЦПА. При этом курсы имеют не одинаковое учебно-материальное и методическое обеспечение, а часто различную продолжительность и стоимость обучения. Такая система подготовки существовала в системе Министерства гражданской авиации СССР и сохранилась до настоящего времени, что не способствует унификации учебного процесса и повышению качества обучения. В этой связи разработан и экономически обоснован механизм, предусматривающий создание единого центра подготовки кадров на базе колледжа для проведения всех видов последипломного обучения. Такой подход к проблеме согласуется с Концепцией развития гражданской авиации республики. Реализация указанного механизма позволит повысить уровень теоретической и практической подготовки авиарботников и снизить материальные затраты на образовательные цели за счет сокращения определенного количества административно-управленческого и учебно-вспомогательного персонала, необходимости содержания двух однотипных учебно-материальных баз, оснащенных дорогостоящим оборудованием.

Разработан ряд мероприятий, которые легли в основу новой структуры подготовки авиационного персонала в колледже, сочетающем выпуск специалистов со средним специальным и высшим образованием в соответствии с потребностью отрасли (рис. 3).

Реформированная структура существенно отличается от ранее существовавшей, которая перестала соответствовать в новых условиях целевым принципам теории и практики обучения. В ней нашли свое отражение реорганизация и объединение функциональных звеньев, определена главенствующая роль кафедр, на которые возложено руководство по подготовке специалистов как со средним специальным, так и с высшим образованием, что обеспечивает преемственность, конкретную ответственность за качество обучения.

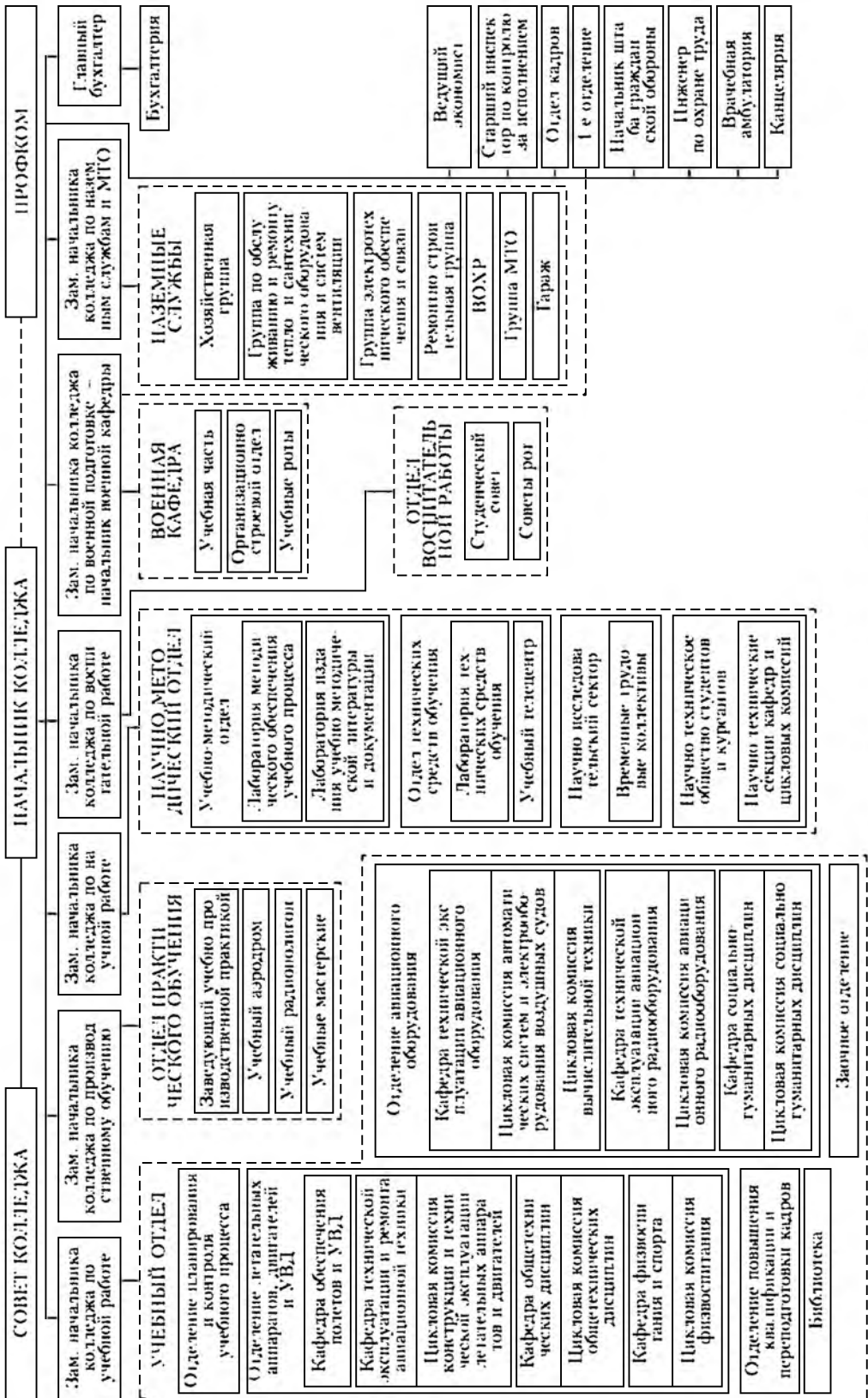


Рис. 3. Организационная структура подготовки авиационного персонала в МГВАК

Выделен в самостоятельное подразделение отдел практического обучения, чем достигается единство подходов при отработке практических навыков на всех уровнях обучения, при освоении рабочих профессий (по окончании первого курса) и базовых профессий (авиатехник, инженер). Роль отдела особенно важна тем, что выпускники колледжа получают допуск к техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники, что требует от них наравне с глубокими теоретическими знаниями конкретных профессиональных навыков. Создание отдела практического обучения активизировало взаимодействие с производственными структурами отрасли, повысило качество проведения практик при значительно меньших финансовых затратах.

Одним из направлений совершенствования организационной структуры колледжа стало создание и совершенствование работы научно-методического отдела. Его усилия направлены на внедрение научных подходов в обеспечение и развитие учебного процесса, научно-исследовательской работы, повышение методического уровня профессорско-преподавательского состава, решение вопросов научно-исследовательского сотрудничества с авиапредприятиями, вузами и другими научными организациями.

В связи с возрастающей ролью воспитания и гармоничного развития личности создан и укомплектован специалистами отдел воспитательной работы, который призван обеспечить взаимодействие ранее разобщенных звеньев: администрации, кураторов учебных групп, командиров учебных рот, воспитателей и психологов.

Новая структура организации учебного процесса в колледже позволила разработать и реализовать учебные планы двухуровневой подготовки авиационных специалистов. При этом структурные преобразования проведены за счет внутренних резервов, без увеличения численности работающих.

Проведенные и предлагаемые мероприятия по совершенствованию образовательной системы гражданской авиации республики позволяют при оптимальных финансовых затратах обеспечить потребность отрасли в специалистах для успешного выполнения Программы развития гражданской авиации Республики Беларусь на 2001 – 2005 гг. и последующего развития отрасли.

Литература

1. *Стражев В.И.* О повышении уровня знаний руководителей в системе высшей школы: Материалы науч. практ. конф. Минск, 2 июля 1994 г.
2. *Ивуть Р.Б.* Особенности повышения квалификации и переподготовки специалистов транспортного комплекса Республики Беларусь в условиях проведения экономических реформ: Материалы науч. практ. конф. Минск, 2 июля 1994 г.
3. *Чуро Л.И.* Развитие аэронавигации в Республике Беларусь // *Новости аэронавигации.* Рига, 1999. № 4.

К СВЕДЕНИЮ АВТОРОВ!

Статьи для публикации в журнале принимаются вместе с выпиской из протокола заседания кафедры, включающей рекомендацию об опубликовании. Авторам, не работающим в БГЭУ, необходимо приложить рекомендательное письмо руководства. Ответственность за приводимые в материалах факты несут авторы.

Редакция может публиковать статьи в порядке обсуждения, не разделяя точку зрения автора.

Объем статьи не должен превышать 10-ти машинописных страниц. Материалы принимаются выполненными на компьютере (прилагается дискета) в текстовом редакторе Microsoft WORD шрифтом размером 14 пунктов через 2 интервала. К статье необходимо приложить справку об авторе.

