Иван БОГОЛЮБОВ

«Авиатранс-2017»: подготовка специалистов гражданской авиации на Юге России расширяется

В Ростове-на-Дону обсудили актуальные проблемы воздушного сообщения.

28 сентября работники гражданской авиации и представители вузов съехались в Ростов-на-Дону на Международную научно-практическую конференцию «Авиатранс-2017». Специалисты отрасли собрались, чтобы обсудить актуальные проблемы транспортных коммуникаций. Форум, по традиции, прошел в Ростовском филиале МГТУ ГА.

- Наш вуз уже седьмой раз подряд проводит данное научное мероприятие, но этот год для нас особенно значимый: донская авиация выходит на новый уровень в связи с появлением аэропорта «Платов», - выступил на открытии конференции директор филиала, профессор Григорий Акопов.

Он поблагодарил гостей за участие в форуме и отметил, что в этом году практикующих специалистов авиации собралось не меньше, чем научных работников.

Иван БОГОЛЮБОВ

Иван БОГОЛЮБОВ

Профессор Григорий Акопов: «Донская авиация выходит на новый уровень в связи с появлением аэропорта «Платов».

АСТРОНОМИЧЕСКИЕ ЦИФРЫ

Тему актуальных проблем транспортных коммуникаций в России в первом же докладе поднял ректор МГТУ ГА. Профессор Борис Елисеев напомнил собравшимся, что в октября 2017-го в нашей стране начинает действовать Монреальская конвенция 1999 года. Она унифицирует некоторые правила международных перевозок, в следствие чего резко повысятся штрафные санкции для перевозчиков за нарушение прав пассажиров и грузоотправителей.

- Очень интересен подход в расчете этих штрафов. Это так называемые специальные права заимствования. То есть денежной формы нет, как таковой. Это сумма пяти ведущих валют. Допустим, на сегодняшний день при задержке перевозки штраф составит 4150 СПЗ. Это равно 400 тысячам рублей, - рассказал Борис Петрович.

Ректор МГТУ ГА назвал эти цифры астрономическими, но все же реальными. Он привел пример, когда в июне текущего года ведущий инженер авиакомпании British Airways зашел в компьютерный центр и отключил его систему энергоснабжения. В итоге перевозчик заплатил пассажирам 130 миллионов фунтов стерлингов за задержки рейсов. Эти выплаты были осуществлены в соответствии с правилами Монреальской конвенции.

В связи с этим ученый привел еще несколько цифр для работников авиакомпаний. Например, в самолете Boeing 777 установлено 403 кресла. В случае нарушения стоимость возмещения компенсации пассажирам этого воздушного судна может составить 160 миллионов рублей. Для Airbus A320 (240 мест) - 80 миллионов, для Airbus A330 (300 мест) - 132 миллиона. Это, конечно, если все пассажиры обратятся в суд.

- Уважаемые коллеги, в нашей стране на сегодняшний день нет судебной практики по подобным случаям. Но завтра она может появиться, - обозначил еще одну проблему профессор Елисеев. - Наши Гражданский и Воздушный кодексы, к сожалению, не способны воспринять эту конвенцию. А по Конституции РФ международные правовые акты имеют приоритет над национальным законодательством. То есть все санкции этого документа будут действовать у нас.

Иван БОГОЛЮБОВ

Проректор МГТУ ГА Анжела Борзова рассказала о структуре образовательного кластера гражданской авиации.

Иван БОГОЛЮБОВ

На конференции выступил Заслуженный пилот СССР Дмитрий Атбашьян.

Докладчик подчеркнул, что российским авиакомпаниям следует ждать увеличения объема штрафных санкций, и они, скорее всего, такие суммы не потянут. Что же делать перевозчикам в данной ситуации? Профессор посоветовал пересмотреть систему взаимоотношений с контрагентами - с фирмами, которые работают в аутсорсинге. Также перевозчики должны кропотливо изучить все риски, связанные с принятием Монреальской конвенции, и принять меры по их локализации. То есть перестраховаться до того, как «грянет гром» в виде первого судебного разбирательства.

Уже сейчас на рынке юридических услуг появилось множество компаний, которые предлагают пассажирам помочь взыскать с перевозчиков сумму порядка 600 евро в случае задержки рейса. Борис Елисеев дал еще один совет руководителям авиакомпаний - срочно заставить своих юристов ознакомиться с практикой англо-саксонского и континентального права, чтобы они понимали, как решаются подобные прецеденты в Европе.

- Я могу проиллюстрировать это одним примером. В 1996 году большое воздушное судно «Аэрофлота» потерпело авиакатастрофу в Италии, недалеко от города Турина. Самолет упал на здание, там погибло несколько итальянских граждан, - вспомнил профессор. - Что сделала наша компания? Быстро погасила убытки - коммуне, местным жителям, пассажирам. «Аэрофлот» сделал это сам, хотя был договор со страховой компанией, и тем самым он признал свою вину. А страховщик остался в стороне. На моей памяти это дело тянулось девять лет... Оно очень показательное.

Елисеев посетовал, что авиационных юристов в стране не так много, а с октября они, очевидно, станут весьма востребованными у компаний-перевозчиков.

ВПЕРЕД И ВВЕРХ

Участники конференции не обошли стороной и тему подготовки кадров для гражданской авиации. Как оказалось, в России уже существует образовательный кластер, обучающий специалистов данной отрасли. В него входят три государственных вуза гражданской авиации - Московский, Санкт-Петербургский и Ульяновский. Образовательные программы этих учебных заведений полностью «закрывают» отечественный рынок труда, и спрос на них растет ежегодно.

- Если сравнить нынешний год с 2015-м, то количество бюджетных мест в данном образовательном кластере увеличилось на 30 процентов, и рост продолжается, - рассказала проректор по учебно-методической работе МГТУ ГА Анжела Борзова. - И вся эта образовательная деятельность четко направлена на потребности имеющихся в стране авиапредприятий.

Стоит отметить, что раньше существовал целый ряд самостоятельных учреждений среднего профессионального образования, а сейчас они стали структурными подразделениями вузов кластера. Была сформирована непрерывная система среднего и высшего образования, то есть выпускники колледжей могут продолжить учиться в одном из перечисленных вузов, потратив меньшее количество лет. Например, стандартная программа обучения в университете длится 4,5 года. Если приходит выпускник авиационно-технического колледжа, после переаттестации для него этот срок сокращается до трех лет. Также кластер работает на оптимизацию собственного образовательного процесса. Например, вырабатывается общая база электронных учебников и оцифрованных библиотек.

И, пожалуй, самая важная новость для студентов юга России: в Ростовском филиале МГТУ ГА с 2018 года будет открыто очное обучение по специальностям «Инженер-механик» и «Техническое обслуживание летательных аппаратов и двигателей».

Участники конференции рассматривают множество разнообразных вопросов, среди которых удовлетворенность трудом специалистов авиаперевозок, управленческая подготовка инженеров, психология профессионального здоровья, нестандартные формы пиара аэропортов, сохранение летной годности воздушных судов и прочие. Интересно, что с докладами выступают научные работники не только вузов гражданской авиации, но и психологи, юристы, филологи, студенты, представители банков и авиакомпаний.