

Высококвалифицированный персонал – одна из фундаментальных ценностей гражданской авиации, а вопрос обеспечения авиационной отрасли кадрами затрагивает в том числе интересы национальной безопасности. Основной кузницей специалистов техобслуживания воздушных судов гражданской авиации в нашей стране является Белорусская государственная академия авиации (БГАА). Ректор этого учреждения образования Артем ШЕГИДЕВИЧ накануне учебного года в интервью обозревателю «ТВ» Инессе GERMANЧУК рассказал о новых направлениях развития академии, совершенствовании процесса подготовки авиационного персонала, а также о том, как в стране начинает формироваться авиационно-техническая школа.

ALMA MATER ДЛЯ АВИАЦИИ

– Артем Артурович, авиация как одна из наиболее динамично развивающихся транспортных подотраслей нуждается в достаточном количестве квалифицированных специалистов, в связи с чем взят курс на повышение уровня их подготовки. На что делается ставка в первую очередь?

– Качественную подготовку можно обеспечить, сделав упор на два ключевых фактора: человеческий (академический) ресурс академии и развитие материально-технической базы. Без вклада в развитие профессорско-преподавательского состава, конечно, ничего не будет. Поэтому мы стараемся принимать участие во всех доступных нам международных проектах, направляем сотрудников на обучение, в том числе за границу. Расширяем сотрудничество с зарубежными партнерами – авиационными учебными центрами России, Таджикистана, Узбекистана, Азербайджана, Литвы, Латвии и Китая. Приглашаем читать лекции экспертов международного уровня. Так, в настоящее время ведем переговоры с Межгосударственным авиационным комитетом (МАК) по поводу проведения на



Фото: Никиты ПЕТРОВА, «ТВ»

базе академии специализированных семинаров. Недавно заключили соглашение о сотрудничестве с Балтийской академией авиации, в том числе по программе «Приглашенный профессор».

С учетом начатых преобразований, таких как открытие новых специальностей, обновление материально-технической базы, предусматривающее приобретение специализированного оборудования, необходимого для подготовки современного специалиста, можно уверенно сказать, что обучение авиационных кадров в Беларуси осуществляется на хорошем уровне.

Более того, в сфере оказания образовательных услуг мы планируем постепенно выходить на международный рынок. Для того чтобы актуализировать учебные программы согласно мировым требованиям и привести их в соответствие с требованиями Европейского агентства по

безопасности полетов (EASA), мы приступили к пересмотру их содержания. Наша глобальная цель – подтвердить соответствие международным стандартам, пройдя сертификацию EASA. Этим органом предъявляются достаточно высокие требования к подготовке с нашей стороны. Поэтому, конечно, данный вопрос – не ближайшего времени, но мы стремимся к его решению.

– Ежегодно академия выпускает на рынок труда порядка 200 инженерно-технических специалистов. Как строится ваше взаимодействие с заказчиками кадров? Насколько оно продуктивно?

– Более тесное сотрудничество с заказчиками сложно даже представить. Со всеми базовыми авиационными организациями заключены договоры на ближайшую пятилетку – до 2024-го, где по каждой специальности по годам расписано, кто из них, в каких специалистах и в каком количестве нуждается. Мы работаем именно под них.

На ведущих авиационных предприятиях действуют филиалы наших кафедр – на ОАО «Минский завод гражданской авиации № 407», ОАО «558 авиационный ремонтный завод», ОАО «Трансавиаэкспорт», РУП «Научно-производственный центр многофункциональных беспилотных комплексов» Национальной академии наук Беларуси. Прорабатываем возможность открытия филиала кафедры на Республиканском унитарном предприятии по аэронавигационному обслуживанию воздушного движения «Белаэронавигация». Таким образом, курсанты получают возможность овладеть технологиями, которые используются на местах, а организации – присмотреть молодые кадры.

Кроме того, каждые 3-5 лет работники авиационных организаций на базе академии проходят обучение по программам дополнительного образования взрослых (первоначальную подготовку, переподготовку, повышение квалификации). Предприятия, в свою очередь, помогают нам комплектовать материально-техническую базу. К примеру, в настоящее время с «Белавиа» обсуждаем передачу академии двух списанных бортов Boeing, с «Белаэронавигацией» – тренажера.

Стоит признать, что прежде наше учреждение образования не было столь глубоко интегрировано в авиационное сообщество. Однако сегодня задача заключается в том, чтобы стать по-настоящему основой, базой для авиаотрасли.

– С недавнего времени БГАА ведет подготовку специалистов в том числе на базе высшего образования. Насколько это важный шаг в плане перспективного развития?

– Ныне можно утверждать, что становление академии как учреждения высшего образования состоялось. С открытием в прошлом году аспирантуры появился замкнутый цикл подготовки: первая ступень высшего образования (бакалавр, специалист), вторая ступень (магистратура), аспирантура (подготовка кадров высшей научной квалификации) и непрерывное профессиональное обучение (повышение квалификации, переподготовка). Кроме того, идет тесная интеграция образовательного процесса с практико-ориентированной подготовкой на базе авиационных организаций. И все это позволяет говорить о том, что в Беларуси начинает формироваться отечественная авиационно-техническая школа. Ведь до настоящего времени у нас даже не было

В этом году учебное заведение отмечает 45 лет со дня своего основания. В октябре 1974-го было создано Минское авиационно-техническое училище гражданской авиации (МАТУГА), позже переименованное в Минский государственный высший авиационный колледж (МГВАК), а несколько лет назад – в академию авиации.

За четыре с половиной десятилетия учреждение образования неоднократно меняло свое название, однако его функциональное назначение оставалось неизменным – обеспечение инженерно-техническим персоналом отечественных авиапредприятий. Более 12 тысяч выпускников вышло из его стен за эти годы, пополнив ряды авиационных специалистов не только нашей страны, но и других государств постсоветского пространства.

«небесной» академии

ни одного научно-технического журнала, посвященного авиационной тематике. Мы начинаем издавать такой журнал (в том числе на английском языке), где будем публиковать свои научные разработки, инновации в авиации. В редакционную коллегию привлекаем зарубежных экспертов, что позволит продвигать наше издание и за пределами страны.

...ДОЛЖНА БЫТЬ «ЖИВАЯ»
– Актуальна ли для вас проблема дефицита педагогических кадров?

– Академия – единственное в республике учреждение образования, готовящее специалистов для авиации. Поскольку прежде статус авиационного колледжа не предусматривал наличие аспирантуры, то и готовых преподавателей высшей научной квалификации нам брать неоткуда. В то же время по требованиям Минобразования высококвалифицированных преподавателей (кандидатов и докторов) в учреждении высшего образования должно быть не менее 50%.

Поэтому, конечно, проблема академических кадров существует, но она не критична. Мы знаем, в каком направлении двигаться, чтобы решить этот вопрос. В числе вариантов – привлекать специалистов, имеющих ученые степени и звания в других областях, отправлять на переподготовку и повышение квалификации в сфере авиации. Но «посадить за парту» доктора наук, согласитесь, довольно проблематично, а привлечь из-за рубежа, например из Российской Федерации, тоже не можем – уровень зарплат разный.

Четко осознаем, что необходимо растить собственные кадры. Оставляем своих выпускников работать в академии с последующим обучением в магистратуре и аспирантуре, отправляем на зарубежные стажировки. Приглашаем преподавать специалистов отраслевых предприятий, скажем, вышедших на пенсию пилотов, диспетчеров, инженеров, которые наработали опыт в профессии и теперь могут передавать свои знания у нас.

– Расскажите подробнее о ваших планах по открытию новых специальностей: какие и когда?

– С учетом многочисленных согласований этот процесс достаточно трудоемкий и занимает большой промежуток времени. На открытие специальности требуется как минимум 9 месяцев, в среднем – около года. Сначала выясняем у заказчиков, востребованы ли будут такие специалисты, а также компетенции, которыми они должны обладать. Затем следует разработать образовательные стандарты, типовые учебные планы, определить преподавательский состав, на каком оборудовании будет вестись обучение. Ведь мало просто открыть специальность: она должна быть «живой», востребованной.

В Беларуси активно развивается сфера информационных технологий, и академии авиации было бы неправильно не занять свою нишу на рынке образовательных услуг в этом направлении. Поэтому в перечне новых специальностей – инженерная информатика в области транспорта и коммуникаций, а также информационные системы и управление авиатранспортом. Еще, к примеру, мы готовим востребованных специалистов в области приборного и радиоэлектронного оборудования. Но во всем мире для

авиации ведут подготовку уже не прибориста или радиста, а инженера-авионика, что мы также собираемся сделать.

Кроме того, готовим пакет документов на открытие специальности по обучению летного состава гражданской авиации. За пять лет мы получим готового специалиста с дипломом государственного образца и лицензией CPL (коммерческого пилота).

Чтобы эти специальности появились в 2020–2021 годах, работа ведется уже сейчас. Стоит учитывать, что авиационные кадры в нашей стране – редкость. Как показывает практика, предприятия дают заказ на 10–15 человек по специальности. Здесь мы входим в некоторый диссонанс с законодательством в сфере образования, где по нормативам в учебной группе должно быть минимум 25–30 человек. Эти вопросы тоже решаемы, но требуют времени.

– Как было озвучено на коллегии Департамента по авиации, БГАА должна стать единым центром теоретической подготовки авиационных специалистов. Что это значит?

– Подготовка любого специалиста формируется из двух составляющих – теоретической и практической. Академия не имеет собственного учебного аэродрома и учебно-тренировочных воздушных судов, полнопилотажных тренажеров. Но вся теоретическая подготовка, в том числе пилотов, может и должна осуществляться здесь. Так, в кооперации с авиационным учебным центром «Даймонд», который берет на себя тренажерную подготовку и базу полета, наше учреждение образования ведет первоначальную (теоретическую) подготовку кандидатов на получение свидетельства пилота-любителя (PPL).

В наших планах также начать обучение инженерно-технического персонала, обслуживающего различные типы ВС. Разумеется, основным направлением станет подготовка на иностранный тип воздушных судов, таких как Boeing, Embraer.

– Академия готовит специалистов такой популярной специальности, как диспетчер по управлению воздушным движением. Конкурс на нее в последние годы один из самых высоких в республике...

– Эта специальность востребована не только в Беларуси, но и в соседних странах. Поэтому набор на нее на коммерческой основе не сокращаем. Подготовка такого специалиста у нас стоит порядка трех тысяч условных единиц в год, в то время как в Российской Федерации – вдвое дороже. Однако мы менее конкурентоспособны на рынке образовательных услуг по сравнению со странами ЕС, в частности, странами Балтии. Период обучения на авиадиспетчера там составляет 3,5–4 года, у нас – 5 лет, что делает белорусский диплом не таким привлекательным. Поэтому сегодня обсуждаем возможность сокращения срока подготовки на один год, но не в ущерб качеству.

НАДЕСЯТЬ ШАГОВ ВПЕРЕД
– Как правило, все наши пилоты получают образование в России или Украине. Почему в Беларуси нет собственной базы для подготовки летных кадров?

– Много лет назад МАТУГА создавалась именно для подготовки инженерных ка-

дров, и, с точки зрения советской системы, концентрировать в Минске подготовку летчиков было, наверное, нерационально. Однако необходимо учитывать, что, если мы не займемся этим вопросом, возможно, в будущем пилоты у нас будут из-за рубежа (наемные работники, которые легко принимают решение о смене места работы, исходя из заработной платы). А это уже вопрос национальной безопасности.

В то же время, чтобы начать серьезную реновацию академии, допустить, приступить к обучению летного состава, требуются немалые капиталовложения – в организацию тренажерной подготовки, создание базы для полета. При этом потребность в кадрах летного состава в стране не столь велика – единицы в год. И вложить сегодня в тренажер порядка 10 млн условных единиц, выпуская 5 человек в год, наверное, не совсем правильно.

Правда, в этом случае может включиться другой вариант: мы можем оказывать услуги по подготовке этих специалистов учебным заведениям других стран, как это делает Балтийский учебный авиационный центр. Поэтому сегодня мы должны прогнозировать свое развитие не на два шага вперед, а на десять. Обучать кадры, которые будут востребованы не завтра, а уже послезавтра.

– Концепция развития вашего учреждения образования на ближайшие годы предусматривает строительство тренажерного центра?

– Пока это только предложение. В 2017 году нами был разработан прединвестиционный проект по строительству тренажерного центра – нового корпуса на территории академии, где будут размещаться все виды тренажеров, в том числе для подготовки летного состава, членов кабинного экипажа и диспетчеров. Весь авиационный персонал отраслевых предприятий мог бы проходить здесь полный цикл теоретического и практического обучения: первоначальное обучение, переподготовку и повышение квалификации. Стоимость строительства корпуса – порядка 10 млн условных единиц без стоимости оборудования. И, наверное, единственно возможным вариантом реализовать этот проект – включить его в государственную инвестиционную программу.

Кстати, в концепции развития академии авиации на 2017–2020 годы, которая согласована двумя ведомствами (Минтрансом и Минобразования), прописаны все шаги нашего поступательного движения вперед. Одной из первоочередных задач является модернизация материально-технической базы. В частности, на текущий год запланировано проведение проектно-изыскательских работ по разработке генерального плана реконструкции территории с целью ее рационального использования. Это то, чем мы активно занимаемся сегодня.

РАСШИРЯТЬ ГОРИЗОНТЫ
– Как идет подготовка академии к прохождению аккредитации EASA и какие возможности откроет перед вами этот сертификат?

– Безусловно, это сделает нас конкурентоспособными на международном рынке образовательных услуг. Для нас откроются все страны, здесь будут специ-

алисты-преподаватели мирового уровня.

Как я уже говорил, чтобы стать членом этой международной организации, необходимо отвечать очень серьезным требованиям. Не хочется преувеличивать свои достижения, но и принижать их тоже будет неправильно, потому что работа ведется колоссальная. Сейчас мы изучаем нормативные правовые документы и руководства, регламентирующие процесс сертификации на соответствие установленным требованиям EASA, и самое главное – видим пути решения стоящих перед нами задач. При этом вести речь о каких-либо сроках некорректно. Даже если старт будет успешным, могут возникнуть трудности с выполнением последующих требований, например, с наличием аккредитованных Европейским агентством специалистов. Прежде чем пригласить аудиторов, мы должны сами быть на сто процентов уверены, что соответствуем.

В настоящее время академия авиации, как и все вузы Республики Беларусь, имеет систему менеджмента качества. Это также увеличивает наши шансы на получение сертификата: наличие данной системы является одним из обязательных условий международного органа по сертификации. Интенсивно занимаемся обучением наших преподавателей иностранным языкам, чтобы в будущем они могли вести занятия на английском.

В любом случае работаем на результат, чтобы наше учебное заведение соответствовало мировым требованиям и тенденциям по подготовке авиационных специалистов.

– Можно сказать, что услуги образования БГАА и сегодня пользуются спросом за рубежом?

– На пространстве СНГ мы достаточно конкурентоспособны. Причем не только по цене, но и по нашим подходам в работе с иностранными учащимися. В белорусском менталитете и гостеприимстве тоже есть свое преимущество. Два наших выпускника, граждане Азербайджана, собираются поступать к нам в аспирантуру, хотя там есть Национальная академия авиации. Наши специалисты востребованы на рынке труда стран постсоветского пространства и дальнего зарубежья. Скажем, гражданин Туркменистана, получив образование в Беларуси, работает в авиакомпании в Катаре. И таких примеров достаточно много.

Естественно, мы стремимся к тому, чтобы наш диплом открывал перед выпускниками еще большие горизонты. Когда академия получит аккредитацию Европейского агентства, обладатель белорусского диплома автоматически окажется в базе авиационных специалистов ИКАО и других международных организаций.

Поэтому понимаем: шагать нужно семимильными шагами. Авиационная отрасль – международная, здесь нельзя замыкаться на своем пятачке. Кстати, во времена СССР в Минск приезжали учиться со всего Союза, школа имела определенный статус и была востребована. С точки зрения профильной направленности, академия авиации в Беларуси – учреждение образования уникальное. И моя цель как руководителя – чтобы она заняла достойное место не только в своей стране, но и за рубежом.