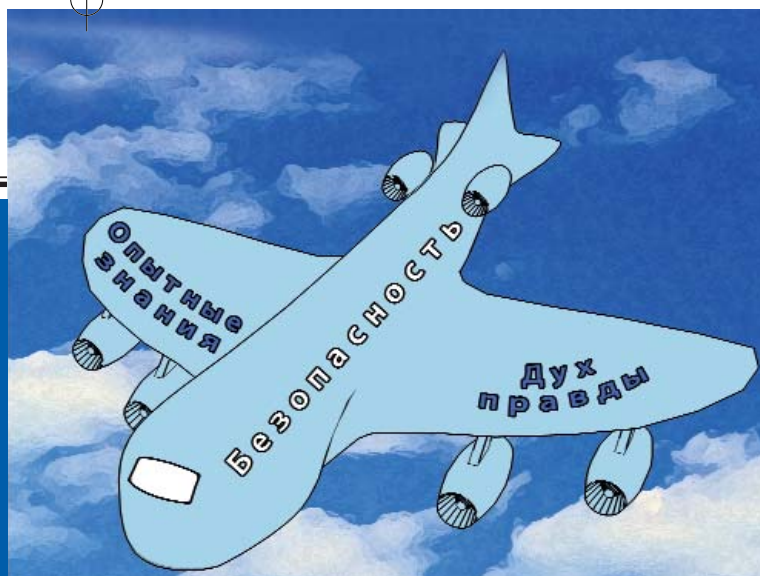


Два крыла безопасности



Елена Мелнич,
кандидат юридических наук, член
Экспертного совета
Комитета по безопасности ГД РФ

Благодаря Федору Михайловичу Достоевскому весь мир знает о «загадочной русской душе». Можно с уверенностью сказать, что наиболее ярко она выразилась в стремительном желании подняться в небо, покорить таинственный голубой океан.

Именно в нашей стране были созданы первые в мире четырехмоторные самолеты «Русский витязь», «Илья Муромец», цельнометаллический тяжелый бомбардировщик-моноплан АНТ-4. Осенью 1929 г. самолет ТБ-1 «Страна Советов» совершил перелет Москва–Нью-Йорк. В 30-ые годы в СССР был построен ряд самолетов-гигантов, в частности, «Максим Горький», при этом машины таких размеров не создавались нигде в мире еще почти полтора десятка лет. Если говорить о гражданской авиации, то в 50-80-ые годы отечественные авиастроители создали, а авиационная промышленность серийно выпускала уникальные пассажирские самолеты, многие из которых были лидерами в своем классе: Ту-114, Ту-104, Ил-18, Ил-86, Ил-96 и др. А транспортные самолеты Ан-22 «Антей», Ан-124 «Руслан» и супер-гигант Ан-225 «Мрия» — общепризнанные лидеры в области грузовых авиаперевозок. И надо всегда помнить, что и в космос мы полетели первыми!

Все эти достижения стали возможны благодаря выдающимся конструкторам и руководителям авиакосмичес-

кой промышленности, таким, как: И.И.Сикорский, А.Н.Туполев, П.В.Дементьев, С.В.Ильюшин, О.К.Антонов, Г.М.Бериев, С.А.Лавочкин, А.С.Яковлев, С.П.Королев, В.П.Глушко и многие другие.

Сегодня в силу исторических перемен наша страна переживает глубокую реорганизацию и, конечно, такой процесс сопровождается многими трудностями. Не стоит в стороне и наша авиация. Острой болью отзываются в умах и сердцах страшные аварии. Можно ли их избежать?

Проведенные нами исследования в области обеспечения безопасности в широком смысле привели к некоторым новым положениям и выводам. Общеизвестно, что обеспечение безопасности — это система мер, направленная на защиту объекта от внешних и внутренних угроз. Это в полной мере относится и к авиации.

В широком смысле БЕЗОПАСНОСТЬ — это отсутствие опасности. Заметим, что опасным или вредным само по себе ничто не является, такие свойства приобретаются предметом или явлением только вследствие их неверного использования или применения. Таким образом, опасность всегда есть как бы в потенциале, некая встроенная характеристика любого объекта, например ножа, утюга, дерева, автомобиля, самолета, организации и др.

Обычно для лучшего понимания сущности предмета разрабатывают классификации. Удачная классификация вдобавок обладает свойством предсказания неких новых элементов и их качеств, как например таблица Менделеева. На наш взгляд, наиболее удачными основаниями деления для построения классификации безопасности являются объект, источник угрозы и средство защиты.

По объекту безопасность может быть государственная, экономическая, информационная, личная, общественная, финансовая, семейная, производственная, организационная, авиационная, транспортная, сельскохозяйственная, бытовая, лесная, водная, атмосферная, дорожная, городская, сельская, национальная, ядерная, международная и т.д.

По источнику угрозы: пожарная, террористическая, криминальная, климатическая, военная, рейдерская, информационная, кризисная, техногенная, антропогенная, политическая, экономическая, финансовая, управленческая и т.д.

По средствам защиты безопасность может быть физическая, военная, техническая, юридическая, финансовая, информационно-предупредительная, организационная, ведомственная, государственная, международная и т.д.

Как видно из вышесказанного, военная безопасность, например, может означать как средство защиты от угроз различного характера, так и состояние защищенности от военной угрозы. Практикой сегодня восприняты некоторые устоявшиеся выражения, которые имеют совершенно конкретный смысл. Например, информационная безопасность означает состояние защищенности информации. Хотя по нашей классификации информационная безопасность может означать и состояние защищенности от вредной информации как угрозы.

На наш взгляд, такая классификация более широко раскрывает сущность безопасности и показывает практически бесконечное многообразие видов безопасности в связи с бесконечным числом объектов, источников угроз и средств защиты. При всем этом многообразии необходимо отметить, что безопасность носит

антропогенный характер, т.е. вплотную связана с человеческой деятельностью, поэтому считаем правильным так называемый юридический подход, разделяющий безопасность на общую и специальные части.

Любые теоретические исследования интересны только для выявления закономерностей и получения помощи в практической деятельности. Поэтому все наши исследования были направлены на выявление главных факторов безопасного функционирования организаций. На наш взгляд, их два. Они как два крыла птицы поддерживают ее безопасный полет. Назовем эти факторы – это высокая нравственность и опытное знание. Одно из следствий подпорченной нравственности, которое наблюдается в последнее время – это желание все время развивать законодательство. А может, мы уже хотим законом заменить совесть?

Прямым следствием вышесказанного является тезис, что самой большой угрозой или самой большой опасностью предприятию является его главный руководитель. Правда, верным является и обратный вывод, что самой надежной защитой предприятия является его главный руко-

водитель. Все зависит от его духа и профессионализма.

Областями знаний, которыми должен владеть руководитель, являются видение сущности будущего организации, миссия, стратегия развития, управленческие модели и системы, организационные процессы, функциональные направления и внутренние процедуры, финансы, управленческий учет, бюджетирование, бухгалтерия, кадры, маркетинг и продажи, PR, брендинг, реклама, дизайн, юридические подходы, информационные технологии, технические вопросы, производство, хозяйственное обслуживание, строительство, закупки, работа с поставщиками, логистика, НИОКР, конкурентоспособность и развитие, служба качества, работа с акционерами, работа с государственными и общественными «смежниками», социальная работа, страхование, инвестиции, банковское дело, английский язык и многое другое.

Кто может соответствовать таким высоким требованиям? Да еще все эти знания должны основываться на опыте, высокой нравственности, культуре, призвании к делу. Действительно, мало таких руководителей. Но только такие люди способны пре-

ображать жизнь в соответствии с духом правды, именно такие люди, как было показано в начале статьи, создавали самолеты. Одновременно представленный подход легко показывает местонахождение проблем, а это уже почти решение.

Здесь можно было бы несколько слов сказать о системе обучения управленцев. На наш взгляд, ни восточная, ни западная системы подготовки нам не подходят в связи с совершенно другим, можно даже сказать особым состоянием инфраструктуры и культуры российских людей и организаций. Нам необходимо создавать свою систему обучения. Опытные преподаватели-практики уже есть, их надо больше привлекать к процессу обучения. Ведь нам трудно представить себе тренера по плаванию, который не умеет профессионально плавать. Можно ли учить управлять предприятием без личного опыта?

В заключении отметим, что применение на практике обозначенных положений наверняка будет вести к хорошему функционированию организаций. И вот тогда мы сможем рассчитывать на комфортный и надежный полет не только в переносном, но и в прямом смысле.

Методические рекомендации для организаций-поставщиков (дистрибьюторов) по хранению авиационно-технического имущества и ведению рекламационной работы



Разработчик – НП «АВИАПОСТАВЩИК» (совместно с АНО «АУДИТ КАЧЕСТВА»)

Методические материалы:

- Организация хранения авиационно-технического имущества;
- Ведение рекламационной работы в организациях-поставщиках авиационно-технического имущества.



«Методические рекомендации...» носят справочно-методический характер и позволяют решать практические задачи внутри организации-поставщика (дистрибьютора) при организации хранения АТИ, ведении рекламационной работы, проведении аудитов первой и второй стороны в системе менеджмента качества, подготовке к сертификации (аудиту третьей стороны).

Издание является актуальным и полезным для практической работы, опирается на действующую нормативную базу и содержит руководство по работе с документами.

Среди пользователей «Методических рекомендаций...» – ОАО «Вертолеты России», ОАО «Вертолетная Сервисная Компания» (ОАО «ВСК»), а также более двадцати организаций-поставщиков авиационно-технического имущества из Москвы, Санкт-Петербурга, Казани и других городов России.



Подробная информация об издании и приобретении:
www.ak-avia.ru

