

УДК629.73-027.45

Шауфлер

Надежда Владимировна,
аспирантка Современной гуманитарной академии (Якутский филиал), психолог АО «Авиакомпания «Полярные авиалинии»», Россия, 677027, г. Якутск, ул. Каландаришвили, 7.
E-mail: shaufler09@mail.ru

Гостев

Александр Николаевич,
доктор социологических наук, профессор, заведующий кафедрой социологии Современной гуманитарной академии, Россия, 10902, г. Москва, ул. Нижегородская, д. 32, стр. 4.
E-mail: gostevan@inbox.ru

**БЕЗОПАСНОСТЬ ОБСЛУЖИВАНИЯ НАСЕЛЕНИЯ
В ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ:
ПУТИ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ
SAFETY OF SERVICE IN CIVIL AVIATION:
THE WAY OF IMPROVEMENT**

Н.В. Шауфлер, А.Н. Гостев
N.V. Shaufler, A.N. Gostev

АО «Авиакомпания «Полярные авиалинии»»,
Современная гуманитарная академия, Россия
«Airline "PolarAirlines"» (Joint-StockCompany), Russia
SGA, Russia
E-mail: shaufler09@mail.ru

Статья посвящена анализу состояния безопасности обслуживания населения в гражданской авиации. Актуальность исследования определяется тем, что сложность обеспечения безопасности полетов авиации зависит от любого дисфункционального элемента системы общества и может создавать угрозу. Результаты анализа статистики, изданий средств массовой информации показывают, что ежегодное количество авиационных происшествий не уменьшается. Наиболее распространенной причиной авиационных катастроф являются

ошибки пилотов, т. е. человеческий фактор. Цель работы: рассмотреть систему безопасности обслуживания населения и возможные пути ее совершенствования; систему подготовки профессиональных кадров в гражданской авиации. Методы исследования: абстрактно-логический подход, статистический метод, метод сопоставления, методы теоретического уровня, которые помогли собрать факты, систематизировать их, выявить неслучайные зависимости и определить причины и следствия. А также использованы методы эмпирического уровня – с помощью этих методов были изучены конкретные явления, на основе которых сформированы гипотезы. Результаты. Раскрыты понятия совершенствования обслуживания населения в гражданской авиации, проанализированы причины авиационных происшествий, рассмотрена сложившаяся система подготовки профессиональных кадров, а также существующие риски по безопасному обслуживанию населения в гражданской авиации. На основании чего сделан вывод, что авиационная отрасль – транспортная система, подверженная особым рискам. Безопасность обслуживания населения гражданской авиации зависит от общего низкого уровня социально-экономического состояния населения, которое обуславливает рост криминогенности в обществе, угрозы террористических актов, социальной аномии, недоверие населения властным структурам и другое.

Ключевые слова: статистика, организация, общество, гражданская авиация, безопасность, война, обслуживание, население, терроризм, управление, гуманитарная подготовка кадров, контроль, преступность, происшествие, власть, катастрофа, человеческий фактор, личностный фактор, обучение.

The article is devoted to the analysis of the state of security services in the civil aviation. The relevance of the study is determined by the fact that the difficulty of ensuring the flight safety depends on malfunction of any element of the company system and can threaten the security. The results of the statistical analysis and mass media reviews show that the annual number of aircraft accidents is not decreasing. The most common cause of aviation accidents are pilot errors, i.e. the human factor. The aim of the study is to consider the safety system and possible ways of its improvement, to analyze the system of professional training in civil aviation. Research methods: the abstract-logical method, statistical method, comparative method, experimental-theoretical methods. These approaches help to gather facts, to test them, to systematize, to identify non-random dependencies and to determine the cause and effect. The hypotheses are formed with the help of em-

pirical method used for studying some particular phenomena. Results. The authors have revealed the concept of improving the services in the civil aviation and analyzed the main reasons for flight accidents. The existing system of professional training as well as the risks for safe public service in the civil aviation were considered. The authors make the conclusion that the transport system and the aviation industry in particular are risky. The security service of the civil aviation depends on the generally low level of socio-economic state of the population, which determines the growth of criminality in the society, the threat of terrorist acts, anomie, distrust in power structures, etc.

Key words: *analysis, ways, improve, civil aviation, security, war, service, population, terrorism, governance, humanitarian training, control, crime, power, accident, human factor, personal factor.*

Авиационная отрасль обеспечивает работу важнейшей коммуникации экономической системы страны, по которой доставляются производительные силы и средства на большие расстояния и часто в те регионы, где просто не существует других приемлемых способов (альтернатив). Безусловно, это открытая и подверженная особым рискам транспортная система. Она, как показывает отечественный и зарубежный опыт, находится в условиях сложных конкурентных отношений, является желаемым (резонансным по последствиям) пропагандистским объектом, как различных террористических организаций, так и нездоровых или обиженных на государство отдельных личностей.

Априори безопасность жизнедеятельности в целом зависит от общего социально-экономического состояния населения. Например, корреляционный анализ показывает на сильную и устойчивую зависимость между числом безработных в стране и количеством участников протестных действий ($k = 0,72$), количеством преступлений ($k = 0,69$), активностью выборщиков ($k = 0,61$) [1]. А регрессионный анализ (простая линейная регрессия) показал, что чем выше уровень безработицы, тем ниже уровень легитимности государственной власти, что, разумеется, не повышает уровень качества процесса обеспечения всех видов национальной безопасности. Например, после налогового прессинга, осуществленного в 2012 г., из бизнеса ушли 674 тыс. предпринимателей. В это же время сократилась и явка электората на муниципальные выборы с 43 % в 2012 г. до 35 % в 2014 г. [1]. Разумеется, все эти социальные катаклизмы таят в себе угрозу и для безопасности работы гражданской авиации. Действительно, сложность обеспечения безопасности полетов авиации заключается в том, что косвенно любой дисфункционирующий элемент системы общества может создавать угрозу: от брака производства до недосмотра врачей (института здравоохранения) за здоровьем экипажа; от пробелов в законодательстве до упущений в работе силовых институтов и т. п., другими словами, опасность может возникнуть в любое время и в неожиданном месте.

Результаты анализа статистики, изданий средств массовой информации показывают, что ежегодное количество авиационных происшествий не уменьшается. (В России в 2014 году произошло 38 авиационных происшествий, из них 22 катастрофы, в которых погибло 72 человека; в 2015 году произошло 41 авиационное происшествие, из них 20 катастроф, в которых погибло 273 человека; в 2016 году в авиакатастрофах погибло 11 человек. В Германии в 2015 году произошла одна катастрофа, в которой погибло 150 человек. В общем, в период с 1945 года по март 2015 года, по количеству авиакатастроф с человеческими жертвами США занимает 1-е место – 784 катастрофы, Россия 2-е – 326 катастроф, Германия – 17-е – 50 катастроф.) Этот факт указывает на необходимость постоянного наращивания научного потенциала в организации системы управления безопасностью полетов гражданской авиации. Здесь необходимо исполнять известный закон управления общественным системам: чем сложнее объект, тем сложнее должна быть система управления [2] (в данном случае – управление безопасностью обслуживания населения в гражданской авиации).

За последние годы произошло несколько крупных авиационных происшествий. Так, 24 марта 2015 года в Альпах Верхнего Прованса (Франция) потерпел катастрофу самолет AirbusA320-211 авиакомпании Germanwings (погибли 150 человек); в Черном море 25 декабря 2016 года разбился пассажирский самолет Минобороны РФ Ту-154 (погибли 100 человек); в Ростове-на-Дону 19 марта 2016 года потерпел катастрофу самолет Boeing 737-800 авиакомпании FlyDubai (погибли 62 человека) [4]. Опрос экспертов ($N=15$) показывают, что их основными причинами стали:

- человеческий фактор (терроризм, плохая подготовка экипажей, неудовлетворительная работа персонала служб безопасности, плохое метеорологическое, медицинское, техническое и иное обслуживание);
- технический брак, конструкторский просчет и иное;
- непредвиденные обстоятельства, непреодолимые силы (форс-мажор).

Наиболее распространенной причиной авиационных катастроф (58 %) являются ошибки пилотов, т. е. человеческий фактор, по другим причинам (технические, метеорологические, террористические, ошибки наземного персонала аэропортов и другие) – 42 % [3]. Разумеется, их количество находится в прямой зависимости от качества организации управления безопасностью полетов авиации.

Результаты анализа отечественного и зарубежного опыта позволяют утверждать: происшествия в гражданской авиации обусловлены системными просчетами в организации управления, которые, в свою очередь, находятся в прямой зависимости от степени фундаментальной профессиональной подготовки управленческих кадров.

В этой связи можно не согласиться с мнением экспертов, указавших на причины известных авиационных происшествий (см. выше). Ведь терроризм, плохая подготовка экипажей, неудовлетворительная работа персонала служб безопасности, плохое метеорологическое, медицинское, техническое и иное обслуживание, технический брак и даже непреодолимые силы (форс-мажор) могут не стать причиной авиационных происшествий, если не будет просчетов в организации управления. Опрос экспертов из состава структур управления пяти предприятий ($N=15$), обслуживающих авиакомпанию «Полярные авиалинии», показал такой результат: все респонденты испытали затруднения в изложении азов теории управления. Например, оказалось, что ни один из них не смог правильно ответить на вопрос о логическом (научном) порядке организации управленческой деятельности, который, как известно, начинается не с выбора (определения) цели, а с изучения и оценки экономической, политической, социально-психологической, метеорологической (см. выше) и иной обстановки, в которой руководителю предстоит решать профессиональные задачи. В этой связи возможными путями совершенствования безопасности обслуживания населения в гражданской авиации, как и в любой другой сфере деятельности, должны быть: организация регулярного повышения уровня профессиональной подготовки кадров системы управления; повышение уровня качества профессионально-психологического отбора кадров в структуры управления.

Разумеется, успех работы на этих путях с большей вероятностью и возможностями обусловит: рациональное, научное, точное прогнозирование угроз и опасностей этому виду обеспечения; проектирование, программирование и планирование деятельности различных структур системы управления; организацию взаимодействий и развитие профессиональных отношений в среде руководитель-исполнитель; регулярный, всесторонний контроль, своевременную и точную коррекцию содержания управленческой деятельности.

Как известно, один из основных законов социального управления – возникшую актуальную для общества проблему – должна разрешать специально созданная для этого структура (организация, институт) [4]. Важность же рассматриваемой проблемы не вызывает сомнения. Так, анализ авиационных пассажиропотоков показывает, что в настоящее время ежедневно в мировом воздушном пространстве совершается 180 866 рейсов, в российском небе находится одновременно около 10 000 самолетов, работают почти 30 000 обслуживающего персонала [5].

Анализ научных источников (научно-популярные издания) показывает, что качественное обеспечение безопасности обслуживания населения в гражданской авиации невозможно без современного социологического знания, которое включает политические, военные, экономические, метеорологические, технические и иные научные прикладные компоненты. В настоящее время против России уже ведется необъявленная гибридная война (безусловно, она наносит ущерб и авиационной безопасности), включающая указанные компоненты. Кроме того, как представляется, в геополитическом противостоянии уже задействуются новейшие средства ведения подобной войны, применение которых трудно зафиксировать и определить принадлежность. Например, уже созданы и, вероятно, применяются такие средства войны, как плазменные, метеорологические, генетические, электромагнитные, электронные, вирусные и многие другие, основанные на новейших научных разработках. Разумеется, они могут быть использованы для разрушения авиационных коммуникаций (путей и средств доставки грузов) у геополитических конкурентов (оппонентов). А так как большая часть авиационных происшествий связана с массовой гибелью людей, то они наносят тяжелейший удар по общественному сознанию, разрушая его, создавая панику, активизируя чувства незащищенности, фатальности [1]. В этой связи в обществе актуализируется восприятие безопасности, начинаются целенаправленные научные исследования этого социального феномена.

Разумеется, в центре системы обеспечения безопасности полетов гражданской авиации находится экипаж самолета. Результаты исследования показывают, что несмотря на все принимаемые меры защиты экипажа самолета, совершенствования средств и технологий управления воздушным судном, факторы риска не уменьшаются. Здесь как в военном деле: в противостоянии снаряд-броня в выигрышном положении всегда будет снаряд. Защищаться всегда сложнее, преимущество у тех, кто нападает. Современный уровень развития науки, техники и технологий позволяет создавать новые виды воздействия на политических, экономических, военных и иных оппонентов. Например, конкуренты (с помощью террористов), используя лучевую энергию, электромагнитный импульс, микроволновое излучение, инфразвук, агрессивные химические вещества и биологические рецептуры имеют возможность выводить из строя экипажи самолетов, технику за счет поражения жизненно важных органов человека, технические агрегаты. Перечень таких средств довольно значителен:

1. Средства на базе излучателей электромагнитных колебаний в различных диапазонах длин волн: лучевые (лазерные, пучковые (ускорительные); электромагнитные (СВЧ), радиочастотные, микроволновые, плазменные.
2. Психотронные.
3. Продукты электрохимической и электрофизической технологий (радиологические, аннигиляционные).
4. Химические и биологические средства, рецептуры (генетические, этнические, химические и биорецептуры и технологии) и другие.

Например, сегодня уже созданы компактные (переносные) радиочастотные устройства, способные наводить в полупроводниковых цепях радиоэлектронных средств токовые импульсы, выводящие эти цепи из строя на дальности 150 км и более. При воздействии радиочастотных средств малой мощности в организме человека происходят нарушения и изменения, особенно в сердечно-сосудистой и нервной системе. А исследования в области неклассической психологии и психофизики позволили создать методики так называемого «зомбирования», а также программирования или управления психикой, сознанием людей. В настоящее время в ряде стран исследования ведутся в следующих направлениях:

- экстрасенсорная перцепция – восприятие свойств объектов, их состояния, звуков, запахов, мыслей людей без контакта с ними и без использования обычных органов чувств;
- телепатия – передача мыслей и психического состояния человека на расстояние;
- ясновидение (дальновидение) – наблюдение объекта (цели), находящегося вне пределов зрительной связи;
- психокинез – воздействие на физические объекты с помощью мысленного влияния, вызывающего их передвижение или разрушение;
- телекинез – мысленное перемещение человека, тело которого остается в покое.

Вероятно, настало время создавать специальные организации с целью противодействия этим угрозам. Авиационное происшествие конца 2016 года с военнотранспортным самолетом экспертами объясняется тем, что второй пилот «перепутал рычаги управления закрылками и шасси». Но почему он перепутал рычаги? Этот факт должны объяснить специалисты (врачи, психологи). Разумеется, здоровый человек, как показывают результаты исследований, никогда не пойдет на самоубийство. Но психическое здоровье человека можно подорвать. Например, средствами «зомбирования», которое представляет собой сложную процедуру воздействия на отдельного человека в прямом контакте с ним (в данном случае рассуждения не касаются вышеуказанного трагического события с массовой гибелью людей). Оно подразумевает определение индивидуального психотипа, проведение сложной многоступенчатой специализированной методики гипнотического воздействия, биофизической манипуляции излучениями, изменяющими нейродинамическую структуру мозга, ряд специальных биохимических воздействий на центральную нервную систему, биоэнергетическое и парапсихологическое воздействие – кодирование. Доказано, что «зомби» являются результатом ступенчатого манипулирования с человеком. Однако если раньше в результате жесткого программирования получались практически биороботы, мало похожие на нормального человека, то сегодня «зомби» часто может определить лишь специалист – поведение их вполне обычно и не вызывает подозрений. Так, среди «возвращенцев» в Россию были обнаружены люди, подвергшиеся программированию психики для ведения разведки против собственной страны [6]. Устойчивых и прогнозируемых методов и форм управления коллективным поведением пока не найдено, хотя исследования в области психотроники и психопрограммирования продолжаются. Их результаты в перспективе неизбежно достигнут уровня, полученного в процессе работы по управлению индивидуальным поведением. В связи с этим следует вывод о том, что в настоящее время обеспечение безопасности обслуживания населения гражданской авиацией должно быть системным и распространяться на все государственные и общественные структуры. Кроме того, становится очевидным, что первостепенное значение приобретает профилактическая работа со всеми участниками авиационного обслуживания, их обучение и гражданская защита [2].

Результаты исследования позволяют утверждать, что кризис власти и другие общественные проблемы снижают уровень контроля профессиональной подготовки летного состава, качества и надежности самолетов, престиж и личную безопасность летчиков. Указанные обстоятельства сказываются на отборе и подготовке летных кадров. По мнению экспертов ($N = 15$), качество работы с летным составом зависит от следующего порядка (алгоритма) обучающей деятельности: теория–эксперимент–обучение–практика.

В современном быстро изменяющемся мире успех будет на стороне тех, кто быстрее узнает, реагирует на научные достижения и реализует их в практической деятельности. К сожалению, как показывают наблюдения, результаты многих отечественных научных разработок не находят должного применения в системе обеспечения безопасности авиаперевозок населения. Причиной этого факта, безусловно, является несовершенство государственного управления гражданской авиацией. Как правило, лучшие российские научные достижения сначала «уходят» за рубеж, а затем «возвращаются» с добавочной стоимостью и реализуются в нашей стране. Так, парк крупнейших авиакомпаний состоит из самолетов иностранного производства. Показательный и пример российской автомобильной промышленности. В настоящее время на дорогах России из 100 машин лишь две отечественные [7]. И то это заслуга советского времени. Современные достижения российской науки и образования, осуществленные вопреки логике, в условиях давления, разрушительных реформ, ограниченного финансирования, остаются мало востребованными практикой. В таких условиях, как показывают результаты ретроспективного анализа отечественного опыта, частично компенсировать отставание в новых технологиях обеспечения безопасности полетов гражданской авиации можно было бы за счет создания и накопления морально-нравственного капитала, например у кадров летного состава. Это один из доступных путей обеспечения авиационной безопасности, но почему-то нереализуемых федеральными органами исполнительной. Очевидно, что в условиях опасности воспитательные воздействия образовательной среды должны быть сфокусированы прежде всего на нравственных аспектах [2] летной профессии, на формировании зрелой, ответственной личности работника гражданской авиации. Безусловно, эта задача решается в сфере гуманитарных наук. Но анализ программ обучения летного состава показал, что в них в сравнении с советским периодом значительно сокращена гуманитарная составляющая. Разумеется, это стратегическая системная ошибка в подготовке летного состава российской гражданской авиации. Опасность системной ошибки состоит в том, что она распространяется на все элементы системы, ее невозможно быстро исправить. Например, летчик, не зная законов, принципов, методов, например, человеческой деятельности или работы механизмов самолета, в таком случае лишается устойчивой возможности прогнозирования аварийных ситуаций, бесконфликтного поведения в группе, стратегически не совсем верно понимает ценностные жизненные ориентиры и т.п. Кстати, эта тенденция не просматривается в обучении западных специалистов. В таком случае логичным может быть вопрос: откуда отечественные адепты западных технологий обучения берут знания? Почему они ратуют за сокращение времени на гуманитарную часть обучения специалистов технических, инженерных и других направлений в российских вузах? Например, в США в программах подготовки военных специалистов-летчиков на первом курсе на гуманитарные науки отводится 80% учебного времени, на втором – 60, на третьем – 40 [2].

Кроме того, как свидетельствуют эксперты ($N = 7$), при разработке и реализации технологий и процедур летного обучения ограниченно используется воспитательная концепция личностно ориентированного подхода, а также концепции «личного факто-

ра» и «человеческого фактора». Как известно, в понятие «личный фактор» включаются индивидуальные характеристики конкретного человека, которые могут привести к аварийной ситуации, в «человеческий фактор» – показатели деятельности всех субъектов, ведущих подготовку и эксплуатирующих технику [2].

В этой связи, как показывает советский опыт, для повышения уровня безопасности обслуживания населения гражданской авиацией необходимо активизировать работу на пути развития сил и средств общественного контроля. Любой административный орган без заинтересованного участия субъектов управления (персонала, коллектива) не сможет добиться положительных результатов в деятельности. Это утверждение основывается как на отечественном, так и на зарубежном опыте. К сожалению, чтобы разрушить отечественную систему управления, вероятно, с подачи зарубежных оппонентов в нашей стране культивируется отрицательное отношение к людям, обращающим внимание различных органов власти на факты нарушения законности. Другими словами, в обществе поощряются те лица, которые противодействуют власти, и морально наказываются люди, помогающие навести порядок [8]. Возможно, вот здесь и надо заимствовать социальные технологии решения проблем развития общественного контроля на Западе. Для российского человека, например, впервые приехавшего в Германию, становится неожиданным, что любое его случайное, неосознанное действие сразу же становится известным полиции. И никто немецких граждан не называет ни «стукачами», ни «информаторами». Считается, что долг гражданина Германии оказывать содействие полиции. Что-то положительного в этой сфере было и в СССР. К сожалению, в 1992 году был ликвидирован Комитет народного контроля (КНК), запрещена деятельность в государственных учреждениях институтов гражданского общества (партий, движений, объединений и т. п.). Как известно, структуры КНК были созданы по всей вертикали советского управления, каждый член общества мог добровольно участвовать в его деятельности. Система работала так слаженно, что практически ни одно обращение граждан не оставалось без внимания со стороны органов власти. Это стало одной из причин (вероятно, умышленно созданной) массового расхищения национального состояния, снижения уровня всех видов национальной безопасности. Как известно, Комитет работал на правах министерства, мог вносить в Совет министров СССР предложения по проблемам общегосударственного значения, представлять доклады о состоянии дел в отраслях экономики, об организации работы в министерствах и ведомствах. Ведомственные, отраслевые, производственные комитеты народного контроля издавали постановления, имеющие обязательную юридическую силу. Руководители предприятий и ведомств должны были устранять вскрываемые недостатки, нарушения и о результатах сообщать комитетам народного контроля. Прочим организациям и должностным лицам вменялось в обязанность оказывать содействие органам народного контроля. Комитеты народного контроля имели право давать указания об устранении недостатков, заслушивать доклады и объяснения, запрашивать необходимые материалы, назначать и проводить ревизии и экспертизы, приостанавливать распоряжения и действия должностных лиц, отстранять должностных лиц от занимаемых постов за срыв выполнения решений, направлять материалы о злоупотреблениях в органы прокуратуры, налагать на виновных взыскания, объявлять выговор [9]. Исследование показывает, что в советское время авиационных происшествий относительно численности самолетного парка было значительно меньше, в том числе и по этой причине. Сегодня не всем известно, что в так называемое «время брежневского застоя» авиационное сообщение было налажено даже между областными и районными городами по всей России. В настоящее же время его в большинстве случаев нет и между областными.

Разумеется, этот опыт должен быть использован в современной системе обеспечения безопасности полетов гражданской авиации. Он объективен. Созданный властью «народный фронт», к сожалению, способен лишь облегчить «ручное управление», но он малопригоден для системного решения проблемы управления.

Представляется, что в формировании кадров системы обеспечения безопасности обслуживания населения гражданской авиацией, как, впрочем, и в других системообразующих институтах общества, необходимо усиление контроля над такой реальностью демократического общества, как командное управление [2]. Не секрет, что в настоящее время многие политические, экономические и иные структуры комплектуются «друзьями детства», родственниками или соратниками деятельности в какой-либо сфере в прошлом или по заслугам и стажу на производстве. На Западе у командной системы управления нет столько свободы в принятии важнейших социальных решений, сколько в России. В этом состоит ее опасность. Ибо, как точно сказал Д.Б. Шоу: «Если вы предоставите ваши законы судьям, а вашу религию епископам, то вскоре обнаружится, что у вас нет ни законов, ни религии» ни безопасности (доп. авторов). Представляется, что в нашей стране в обеспечении безопасности обслуживания населения гражданской авиацией командная система управления из-за пассивности населения, неорганизованности общественного контроля и институтов гражданского общества, преждевременна и, следовательно, недопустима. Она создает больше рисков проникновения в систему гражданской авиации неподготовленных людей. Например, в советское время деятельность любого руководителя контролировалась непосредственным начальником, профсоюзами, комитетами КПСС и ВЛКСМ, группами народного контроля, представителями МВД и КГБ, различными институтами гражданского общества. К сожалению, советскую систему управления (кстати, по ее аналогии работают в западных странах) часто критикуют, «совкуют» (называют советских граждан – совками) до тех пор, пока не случается очередная массовая гибель людей.

В настоящее время воспитательные, социологические, социально-психологические структуры исполнительной власти могли бы предоставлять информацию о конкурентных способностях каждого соискателя новой должности. Разумеется, такая информация в современных условиях позволит осуществлять стратегическое планирование как подготовки специалистов, так и их трудоустройства. Силовые структуры (ФСБ, МВД, МО, МЧС, ФСО и другие) в этом деле могут предоставлять информацию (в пределах прав, данных российским законодательством) о правопослушности, надежности, мобилизационных и других возможностях кадров. Минздрав РФ, не нарушая прав человека, способен информировать о состоянии здоровья человека и другие данные.

Безусловно, все вышесказанное актуализируется в связи с активизацией в настоящее время терроризма, который, как бы не оспаривали оппоненты, – и следствие, и часть, и форма гибридной войны. Кроме того, ретроспективный анализ отечественной истории показывает, что терроризм – это неотъемлемая часть (форма) политической борьбы [1]. Его активность возрастает прямо пропорционально успехам борьбы за власть оппозиционных сил, которые, как правило, представляют собой криминалитет, если рассуждать с позиции норм права. Например, известно, что персональный состав руководства Российской социал-демократической рабочей партии (РСДРП) полностью состоял из людей, ранее содержавшихся в тюрьмах и/или отправленных в ссылку. Так, как показывают результаты ретроспективного исследования биографическим методом, в тюрьме и ссылке отбывал наказание В.И. Ленин. В Шушенском за три года он написал более 30 работ, в том числе «Развитие капитализма в России». Шесть раз арестовы-

вался, отбывал наказания в тюрьмах и ссылках И.В. Сталин. Там он получил знания марксистской революционной теории и опыт создания организаций революционеров. За революционную деятельность четыре раза подвергались арестам и ссылкам «всесоюзный староста» М.И. Калинин и нарком по внутренним делам А.И. Рыков; дважды – будущий нарком народного просвещения А.В. Луначарский; пять раз – Ф.Э. Дзержинский; восемь раз арестовывался, провёл в тюрьме около 5 лет, в том числе два года в одиночке (Кресты), два раза был в ссылке, нарком земледелия – В.П. Милютин; восемь арестов, шесть побегов и шесть лет тюрьмы на «боевом» счету у наркома по делам торговли и промышленности – В.П. Ногина. Есть такие же строки в биографиях наркома финансов И.И. Скворцова (Степанова), наркома по иностранным делам Л.Д. Бронштейна (Троцкого), наркома юстиции – Г.И. Оппокова (Ломова), наркома по делам продовольствия И.А. Теодоровича, наркома почт и телеграфов Н.П. Авилова (Глебова) и других руководителей Советской России [9].

Между тем социальная база, средства совершения терроризма постоянно расширяются и множатся. Так, в 2016 году, по официальным данным, в России через систему следственных изоляторов и колоний прошло около 3 млн. человек. Другими словами, каждый пятидесятый житель страны (включая детей, женщин и стариков), был осужден за официально зарегистрированное преступление, в том числе 1 847 835 за «тяжкие и особо тяжкие» (каждый 70-й). Их рост, в сравнении с 2013 годом, составил 15 %. И эти цифры, безусловно, не точны. Например, по неофициальным данным (официальных нет) в 2016 году в России было возбуждено более 8 млн уголовных дел, в системе же исполнения наказаний находится около 700 тыс. человек (разумеется, часть этих людей могли быть осуждены за 10 и более лет), осужденных без лишения свободы, по мнению экспертов, – около 1,5 млн чел. Если сопоставлять эти цифры с судебной практикой, где очень мало оправдательных приговоров, то они вызывают сомнение. Думается, что эти цифры – лишь видимая часть айсберга российской преступности. В действительности сегодня в нашей стране трудно найти человека, который бы не совершил противозаконных деяний, на которые провоцирует, подстрекает и вынуждает само государство. Косвенно об опасном уровне криминализации общества может свидетельствовать небывалая популярность криминальной тематики в средствах массовой информации (СМИ). Кроме того, почти все население ежедневно знакомится с преступным поведением не только благодаря СМИ, но и дома. Как известно, сегодня численность населения в России около 146 млн. человек, из них трудоспособного возраста – 85 млн., выше трудоспособного (пенсионеры) – 30 млн, моложе – 29 млн. [9]. Если суммировать всю информацию о количестве совершаемых преступлений, то окажется, что ежегодно государство целенаправленно преследует каждого 14-го взрослого человека (115 млн: 8 = 14). Как известно, в средней кровной семье современной России примерно 10 человек. Значит, более 71 % российских кровных семей имеют претензии к государству, а их члены вынужденно знакомятся с криминальным опытом непосредственно.

Сегодня, в связи с известными международными событиями, такие цифры в СМИ не принято оглашать. Но если знать, что за период с 2002 по 2010 г. (две переписи населения) в России население сократилось на 2 300 000 человек (с 145,2 до 142,9 млн), официально исчезло с карты страны 8500 населенных пунктов (впрочем, сельских населенных пунктов, которые де-юре еще существуют, но реально там никто не живет, переписчики насчитали еще больше – 19,4 тысячи. По оценке независимых экспертов, их около 50 тыс. Эта цифра меньше уничтоженных немцами-фашистами населенных пунктов в годы Великой Отечественной войны 1941–1945 гг.), сократилось число городов-миллионников с 13 до 12 (такой статус потерял г. Пермь) [1], то это состояние по-

хоже, действительно, на послевоенное положение страны (см. выше). Люди вынуждены в поисках работы уезжать с места постоянного жительства, что приводит к распаду семей, нарушению уклада жизни, массовым девиациям молодежи, разрушением системы образования и т.п. Поэтому названные руководителями страны цифры (см. выше) можно смело увеличивать в два-три раза. Например, по показателям «воспитываются в неблагоприятных условиях» или «малограмотные подростки». Анализ российской преступности позволяет сделать вывод о том, что факторы опасности, очевидно, будут ретранслироваться и на гражданскую авиацию. Социальный опыт показывает, что важнейшее условие, влияющее на криминализацию общества, – снятие духовно-нравственных, правовых и культурных ограничений [8]. Действительно, если СМИ пропагандируют насилие и жестокость, вседозволенность, принцип «наживайся любыми средствами», культ материального богатства, то это вызывает девальвацию нравственных «тормозов» разрушения общественного порядка. Проводимая линия на снижение регулирующей роли нравственных норм таит в себе большие опасности для инициирования социальных конфликтов. Дело в том, что духовная деградация, безнравственность ведет к активизации и ренессансу скрытых биолого-физиологических наклонностей людей, заложенных в их природе.

В стране продолжают развиваться социальные болезни, то есть массовые отклонения от правовых и моральных норм поведения. Поэтому, угрозы для снижения уровня безопасности обслуживания населения в ближайшее время будут множиться, что обуславливает интенсификацию научных исследований этой проблемы и разработку новых технологий управления этим социальным феноменом.

Таким образом, авиационная отрасль – это открытая и подверженная особым рискам транспортная система.

Безопасность обслуживания населения гражданской авиации зависит от общего низкого уровня социально-экономического состояния населения, которое обуславливает рост криминогенности в обществе, угрозы террористических актов, социальной анонимии, недоверие населения властным структурам и другое.

Основными причинами авиационных происшествий являются: несовершенство систем управления, человеческий фактор (терроризм, плохая подготовка экипажей, неудовлетворительная работа персонала служб безопасности, плохое метеорологическое, медицинское, техническое и иное обслуживание); технический брак.

Качественное обеспечение безопасности обслуживания населения в гражданской авиации невозможно без современного социологического знания, которое включает политические, военные, экономические, метеорологические, технические и иные научные прикладные компоненты.

Угрозами безопасности обслуживания населения являются все традиционные и инновационные средства ведения гибридной войны, такие как психотронные, плазменные, метеорологические, генетические, электромагнитные, электронные, вирусные и другие.

Обеспечение безопасности обслуживания населения гражданской авиацией должно быть системным и распространяться на все государственные и общественные структуры.

Основными путями обеспечения безопасности обслуживания населения гражданской авиацией могут быть:

- создание специальных психолого-социологических структур для изучения и профилактики происшествий в гражданской авиации;
- организация регулярного повышения уровня профессиональной подготовки кадров системы управления;

- повышение уровня качества профессионально-психологического отбора кадров в структуры управления;
- совершенствование воспитательной и психологической работы с работниками гражданской авиации;
- улучшение комплексной гуманитарной подготовки летного состава;
- активизация работы по развитию сил и средств общественного контроля;
- обеспечение регулярного и всестороннего контроля командных систем управления гражданской авиацией и др.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Гостев А.Н. Войны XXI века: проблема подготовки населения // Социология образования. – 2012. – № 12а. – С.30–43.
2. Шауфлер Н.В. Безопасность обслуживания населения в гражданской авиации: теоретические проблемы // Успехи современной науки и образования. – 2016. – Т. 4. – № 7. – С. 134–137.
3. Расследование авиационных происшествий на воздушном транспорте. URL: <http://www.mak-iac.org/rassledovaniya/> (дата обращения: 12.07.2017).
4. Гостев А.Н., Демченко Т.С. Управление информационно-психологической защитой социальной организации. – М.: Изд-во СГУ, 2013. – 224 с.
5. Life Air Traffic. URL: <https://www.flightradar24.com> (дата обращения: 12.07.2017).
6. Мысленное внушение. URL: <https://psi-technology.net/articles/ekstrasens/mislennoe-vnushenie.php> (дата обращения: 12.07.2017).
7. Аношкина К.Б. Обеспечение безопасности дорожно-транспортного движения в Российской Федерации: социолого-правовой мониторинг // Успехи современной науки и образования. – 2016. – Т. 4. – № 11. – С. 108–113.
8. Гостев А.Н. Общественные механизмы вовлечения населения в систему разработки образовательной политики Российской Федерации // Социология образования. – 2016. – № 8. – С. 80–101.
9. Гостев А.Н., Демченко Т.С. Гражданское общество: контроль над деятельностью государства. – М.: Изд-во СГУ, 2011. – 193 с.

REFERENCES

1. Gostev A.N. Voyny XXI veka: problema podgotovki naseleniya [The wars of the 21st century: the problem of preparing the population]. *Sotsiologiya obrazovaniya*, 2012, no. 12a, pp. 30–43.
2. Shaufler N.V. Bezopasnost obsluzhivaniya naseleniya v grazhdanskoy aviatsii: teoreticheskie problemy [Safety of serving the population in Civil Aviation: theoretical problems]. *Uspekhi sovremennoy nauki i obrazovaniya*, 2016, vol. 4, no. 7, pp. 134–137.
3. *Rassledovanie aviatsionnykh proisshestviy na vozdushnom transporte* [Investigation of accidents in air transport]. Available at: <http://www.mak-iac.org/rassledovaniya/> (accessed 12 July 2017).
4. Gostev A.N., Demchenko T.S. *Upravlenie informatsionno-psikhologicheskoy zashchitoy sotsialnoy organizatsii* [Management of information and psychological protection of social organization]. Moscow, SGU Publ. House, 2013. 224 p.
5. *Life Air Traffic*. Available at: <https://www.flightradar24.com> (accessed 12 July 2017).
6. *Myslennoe vnushenie* [Mental suggestion]. Available at: <https://psi-technology.net/articles/ekstrasens/mislennoe-vnushenie.php> (accessed 12 July 2017).
7. Anoshkina K.B. Obespechenie bezopasnosti dorozhno-transportnogo dvizheniya v Rossiyskoy Federatsii: sotsiologo-pravovoy monitoring [Ensuring road safety in the Russian Federation: socio-legal monitoring]. *Uspekhi sovremennoy nauki i obrazovaniya*, 2016, vol. 4, no. 11, pp. 108–113.
8. Gostev A.N. Obshchestvennye mekhanizmy вовлечения населения в систему разработки образовательной политики Российской Федерации [Public mechanisms of involving the population in the system of developing the educational policy of the Russian Federation]. *Sotsiologiya obrazovaniya*, 2016, no. 8, pp. 80–101.
9. Gostev A.N., Demchenko T.S. *Grazhdanskoe obshchestvo: kontrol nad deyatelnostyu gosudarstva* [Civil society: control over the activities of the state]. Moscow, SGU Publ. House, 2011. 193 p.

Дата поступления 15.07.2017 г.