

Вертолётёты как звено в современных суммарных ТЕХНОЛОГИЯХ

Главное свойство – вертолётёты при своей работе не отнимают и не нарушают поверхность Земли

Есть такое твердое правило

- Есть такое твердое правило, – сказал мне позднее Маленький принц. – Встал поутру, умылся, привел себя в порядок – и сразу же приведи в порядок свою планету...
- Это очень скучная работа, но совсем не трудная.
- « Маленький принц»
- Антуан де Сент-Экзюпери

Экономика умение строить свой дом.

- Экономику в данном случае понимаем как умение строить свой дом. Наш общий дом планета Земля. В настоящее время наши суммарные технологии разрушают не только стены нашего общего дома, но даже сам фундамент жизни.
- Для ремонта нашего общего дома нужен переход от формулы «Деньги – товар – деньги» к формуле «Человечество воздействуя на поверхность Земли формирует себе среду обитания».
- Перевод экономики с формулы «Ради денег» на формулу «При помощи денег».

КУРС России

(Концепция устойчивого Развития Страны)

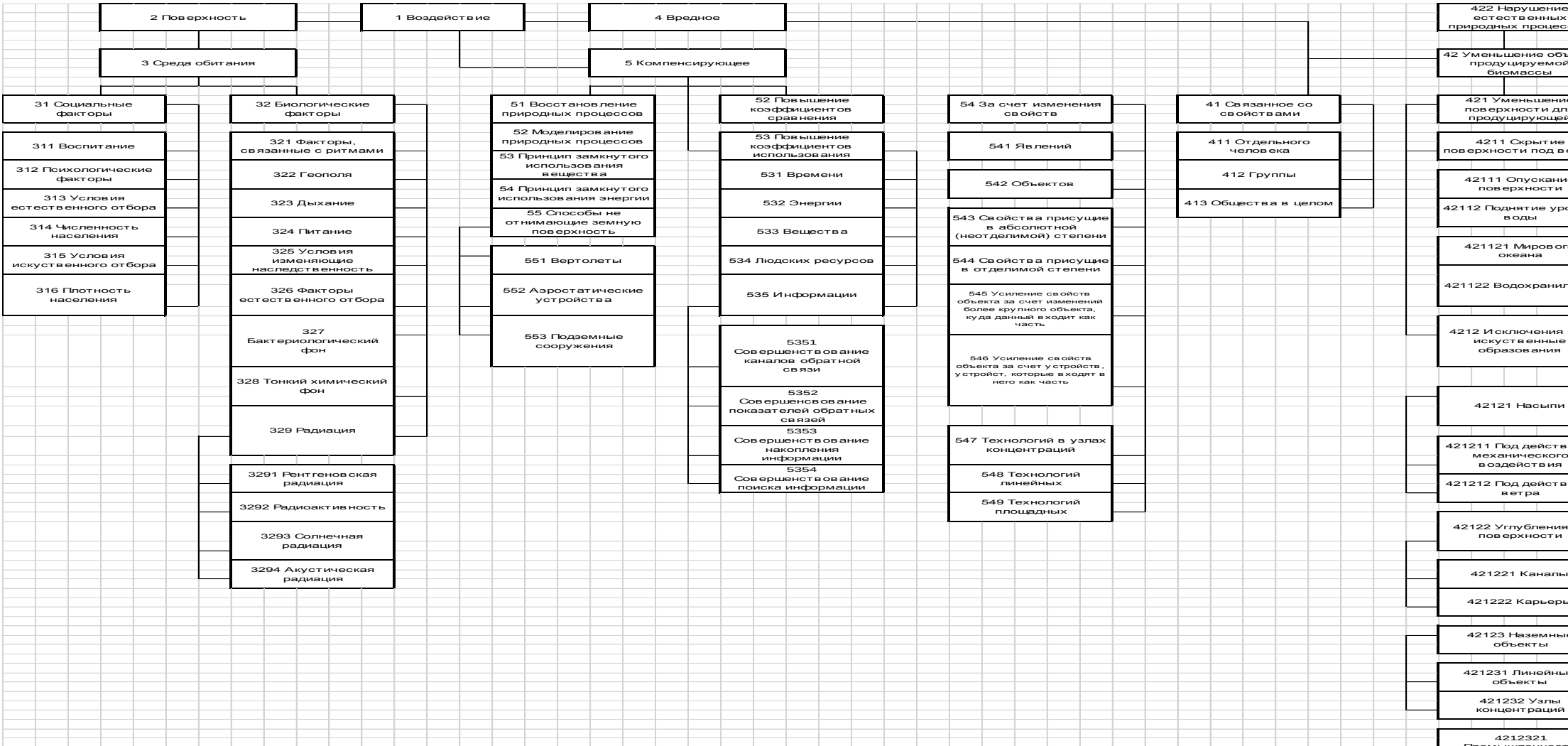
- Комплекс действий укладывается в простой логотип.



Роль вертолётов как технологического звена

- Чтобы отметить роль вертолётов как технологического звена в современных суммарных технологиях обратимся к информационной таблице.
- И рассмотрим основные положения с её помощью.
- Обратите внимание на главный посыл. «Человечество на поверхность Земли может оказывать только вредное – разрушающее воздействие». Как альтернатива возможно только «Компенсирующее воздействие» которое в свою очередь включает в себя «Восстановление естественных природных процессов» и «Моделирование естественных природных процессов».
- Вертолёты в этом процессе могут выполнять самые разнообразные работы в силу своих особенностей – главная из которых в процессе работы не отнимают и не разрушают поверхность Землию

Информационная таблица



Основные понятия

- Следует обратить внимание на понятия.
- Циркуляция энергии, вещества, информации и их преобразования при этом.
- Площадные технологии. (всё что мы имеем, имеем с площади)
- Линейные технологии.
- Процессы концентрации и децентрации.
- Технологии в узлах концентраций.
- Экологическая вместимость территорий. (Тюменская область 3-4 миллиона человек. Италия + Франция 126 миллиона, площадь в 1,5 раза меньше). Книга Паршева «Почему Россия не Америка»

Возможности совершенствования вертолётов.

Ми-2 с газотурбинным ГТД-350	Ка-26 с поршневым Аи-14	Ка-26 с поршневым бесшатунным (схема С.С. Баландина)
Полётный вес 3550 кг	3250 кг	3250 кг
Расход топлива в час 240 кг	135 кг	70 кг
Груз при заправке на 3 часа 150 кг	600 кг	1400 кг
Нет сертификации для полёта над городом	Сертифицирован по самым высоким международным правилам	Только возможности создания
Выпущено порядка 15 000 экз.	Только 800 экз	Пока только в инициативном порядке создаётся основа для новой силовой установки

Два слова о сферах применения вертолётот (примеры работ).

- Из всех возможных видов работ обратим внимание:
- На монтажные работы.
- Разгрузка судов.
- Лесозаготовки.
- Биотехнические мероприятия.

Краткое пояснение проекта КУРС России

- Трезвость.
- Образование, воспитание, развитие.
- ПЗ - Патентное законодательство (примеры).
- ЭСИ – экономика согласованных интересов.
- Устойчивая среда обитания.

Деньги за час? Нет за груз. К понятию ОНД (общественно-необходимое действие)

ВОЗВРАЩАЯСЬ К НАПЕЧАТАННОМУ

ДЕНЬГИ ЗА ЧАС? НЕТ, ЗА ГРУЗ— СЧИТАЮТ ТЮМЕНСКИЕ АВИАТОРЫ

В статьях «Право летать» и «Еще раз о праве летать» («Известия» №№ 77/78 и 182/183, 1984 год) на примере Тюменского Севера была затронута серьезная проблема эффективности применения авиации в народном хозяйстве. Ставился вопрос о необходимости отказаться от несовершенной системы оплаты за летный час, независимо от количества и качества реально выполненной работы.

«В этом направлении министерство принимает меры,— говорилось в официальном ответе «Известиям», подписанном первым заместителем министра гражданской авиации Б. Панюковым.— В настоящее время в целях совершенствования планирования и учета работы авиации, применяемой в народном хозяйстве, проводится экспериментальная проверка новых показателей в ряде управлений отрасли, направленных на повышение заинтересованности авиапредприятий и заказчиков в улучшении использования самолетов и вертолетов».

СУЩЕСТВУЮЩАЯ система денежных перерасчетов между отраслью и государством за летный час, которую Аэрофлот навязал народному хозяйству, не только не способствует повышению экономической эффективности, но даже не ориентирует отрасль на удовлетворение нужд народного хозяйства. Более того, несколько заостряя вопрос, можно сказать, что из всех возможных способов работать система денежных взаиморасчетов через летный час принуждает выбирать наихудший...

Между тем у части экономистов бытует мнение, что оплата за летный час всего лишь «недостаточно стимулирует» эффективность работы — и только, т. е. способствует хорошей работе, но недостаточно: нововведения нужны, но пока эти нововведения так или иначе крутятся вокруг системы денежных взаиморасчетов через тот же летный час. Например, последний экономический эксперимент, что проводился в Нижневартовске, Ухте и Нарьян-Маре (приказ министра ГА № 254 от 7.12.84), продемонстрировал систему денежных взаиморасчетов через «нормо-час». Сложность определения — таблицы, коэффициенты приведения и т. д. — на некоторое время дала видимость прогресса, смысл же

эксперимента сводился к прежнему — деньги за час, интересы государства побоку.

Как система «деньги за час» наносит вред государству, как заставляет выстраивать невыгодные государственные транспортные схемы, можно показать на многих примерах. Мы ограничимся одним.

Наш отряд в свое время выполнил заявки санавиации на вертолете Ми-1, расходуя по 90 литров топлива за час. Ми-1 убрали. Эту же работу стали выполнять на вертолетах Ми-2, расходуя по 300 литров топлива в час. Ми-2 убрали, теперь эту работу выполняют на вертолете Ми-8 и расходуем по 850 литров топлива в час. Эффективность работы упала почти в десять (!!!) раз, а наши (аэрофлотские) экономические показатели этого ниспало не отражают. Более того, они... улучшились. Потому что летный час Ми-8 много дороже.

Но может быть, Ми-8 полнее удовлетворяет нужды в медицинском обеспечении населения и там его применение оправдано, пусть даже в ущерб экономике? Ничуть не бывало. На выделяемые деньги санавиация раньше могла заказать гораздо больше часов Ми-1, чем теперь часов Ми-8 (это в несколько раз дороже), а значит, могла и слетать в большее число мест,

был назван и срок повсеместного перехода на новые показатели — с 1 января 1986 года.

Недавно на расширенной коллегии Министерства гражданской авиации, обсуждавшей задачи, стоящие перед отраслью по выполнению решений XXVII съезда КПСС, вновь говорилось о переходе на натуральные объемные показатели планирования и оценки деятельности по работам ПАНХ. Однако начало преобразований отнесено теперь на 1987 год...

Между тем уже в статье «Еще раз о праве летать» редакции приходилось напоминать министерству: «Разговоры о необходимости совершенствования экономических показателей ПАНХ идут едва ли не две пятилетки». Как видно, вопрос не терпит отлагательства и нуждается в принципиальном разрешении — таково мнение первого заместителя командира Тюменского объединенного авиапредприятия А. Тигеева и старшего инженера техотдела А. Зверева.

вывезти больше больных. Юркий Ми-1 мог выполнять посадку прямо к дому больного (в огород, на лужайку, на стадион, на дорогу и т. д.), да и в Тюмени в необходимых случаях садился прямо у областной больницы. Время доставки больного было минимальным. У тяжелой машины Ми-8 возможностей куда меньше. В огороде ее не посадишь да и в центр города не всегда пошлешь. В селе, в поселке Ми-8 вынужден садиться где-то на окраине и ждать, когда подвезут больного, в городе же садится только на аэродроме. В результате время доставки больного или врача увеличивается, оказание помощи отдалается.

Еще раз подведем итог. Замена Ми-1 на Ми-8 в санавиации ухудшила экономичность работы почти в 10 раз, уменьшила объем медицинских услуг населению, увеличила время оказания помощи больным, а экономические показатели Аэрофлота, повторим, даже улучшились. Аналогичных примеров множество, поэтому при обсуждении Основных направлений развития народного хозяйства СССР внимание нашего коллектива было сосредоточено на поиске таких экономических условий, в которых бы интересы государства стали интересами отрасли.

В результате всестороннего обсуждения и консультаций со специалистами и заказчиками в нашем коллективе были выработаны и приняты предложения, которые позволяют решить задачу. Все становится на свои места при следующей системе денежных взаиморасчетов между отраслью и государством.

1. Деньги авиация получает строго за количество перевезенного груза, вне зависимости от применяемых типов летательных аппаратов.

2. Тариф за перевозку единицы веса груза зависит от расстояния: чем расстояние больше, тем провозка груза стоит дороже.

3. Расстояния перевозки грузов для всех расчетов и планирования берутся не трассовые, а ортодромические, т. е. самые короткие.

4. Для резкого упрощения планирования и расчетов расстояния перевозок «зонируются», в пределах одной зоны тариф на перевозку единицы груза не меняется (разработана методика расчета зон).

5. Устанавливается система авансирования, т. е. часть денег «заказчик» перечисляет при отправке груза, а вторую (большую) часть перечисляет после его доставки, причем размер второй части может быть авто-

матически снижен в случае нарушения договорных условий перевозки (доставка не вовремя или не в назначенную точку, порча груза и т. д.).

В пределах газетной статьи подробно предложения нашего коллектива и следствия из них, к сожалению, не изложим; скажем только, что все условия для их проработки и внедрения уже созрели. Конечно, предстоит выполнить значительный объем организационных и других работ.

С чего начать? С самого первого — с утверждения денежных взаиморасчетов между отраслью и государством за груз. В этом гарантия того, что все организационные перестройки начнутся сразу, в короткий срок пройдут до конца, и дело (как бывало) не ограничится перестройками чисто «косметического» характера.

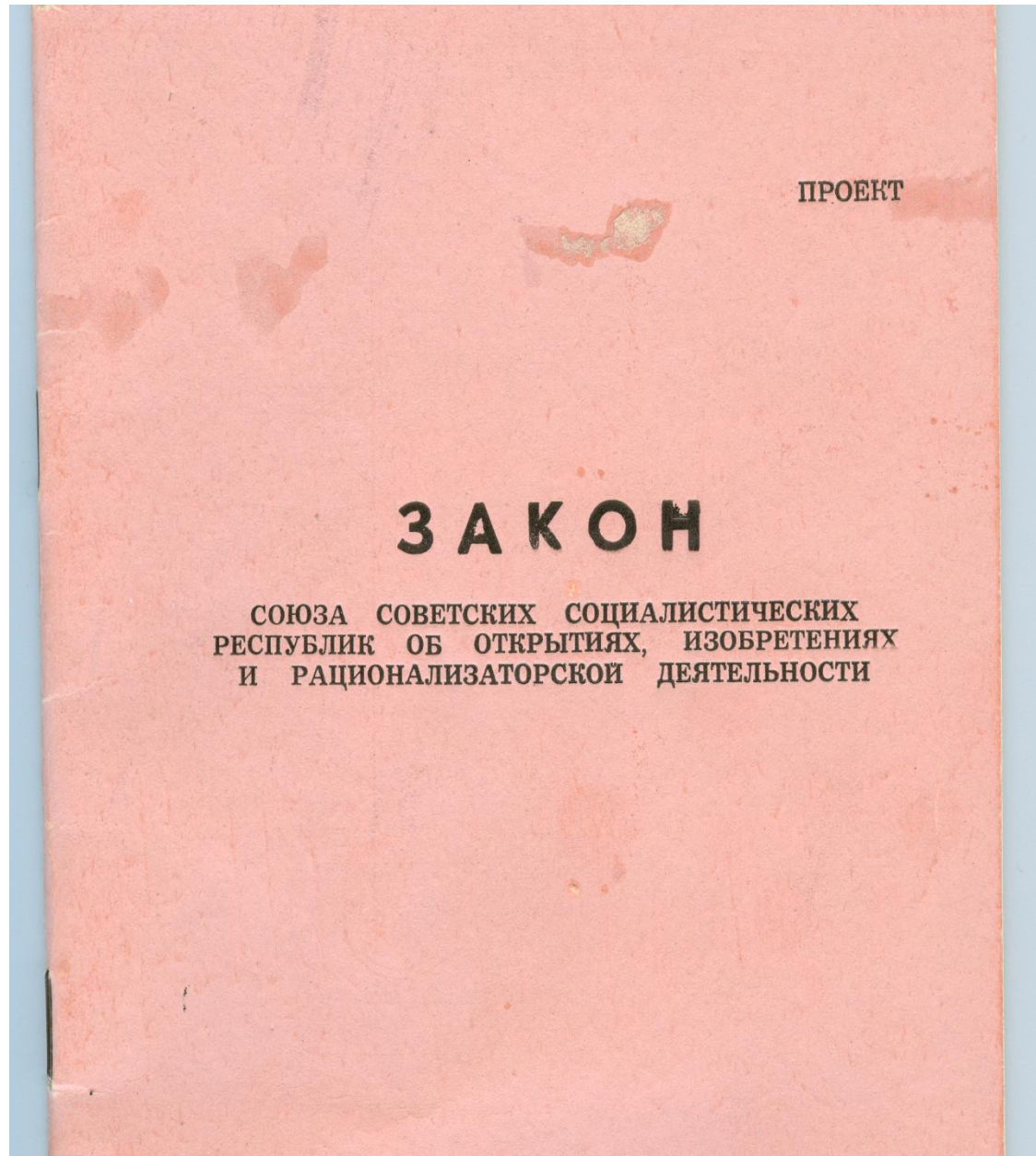
В силу того, что новый порядок денежных взаиморасчетов предопределяет создание системы, его необходимо внедрять в возможно большем масштабе (хотя бы в нескольких, связанных между собой предприятиях), а в силу того, что для успешного функционирования системы должна быть достигнута определенная плотность грузовых потоков, внедрение необходимо начать с нашего Тюменского УГА.

Убеждены: все перестройки окупятся сторицей. Как показывает анализ, эффективность работы авиации ПАНХ можно поднять в несколько раз (в 5—7 и более), при этом за показатель эффективности удобнее взять отношение всего груза, перевезенного в отрасли, к израсходованному при этом топливу. Этот показатель (топливной эффективности) просто считается, а кроме простоты удобен тем, что его легко проверить по показателям других ведомств.

А. ТИГЕЕВ,
первый заместитель
командира
Тюменского
объединенного авиапредприятия.

А. ЗВЕРЕВ,
старший инженер техотдела.

Проект патентного закона



- **СПАСИБО ЗА ВНИМАНИЕ**