

8. Ксакина Н.Г. Инфраструктура рыночной экономики / Н.Г. Ксакина // Сборник научных работ аспирантов Харьковского государственного университета. – Харьков, 1993. – С. 62 - 66.
9. Инфраструктура товарного рынка: [навч. посібник] / [під ред. д-ра екон. наук І.В. Сороки]. – К.: НМЦВО МОІН України, Студцентр, 2002. – 608 с.
10. Вільямсон Олівер Е. Економічні інституції капіталізму: фірми, маркетинг, укладання контрактів / Олівер Е.Вільямсон. – К.: Артк, 2001. – 472 с.

Рецензент: Бакуменко В.Д., д.держ.упр., професор.

УДК 352

Козловський В.О.,

к.держ.упр.,
провідний науковий співробітник
науково-дослідного центру проблем авіації,
авіаційного пошуку та рятування
Українського науково-дослідного інституту
цивільного захисту Міністерства з
надзвичайних ситуацій України

АРГУМЕНТАЛЬНІ ЗАСАДИ АВІАЦІЙНОГО ПОШУКУ ТА РЯТУВАННЯ В УКРАЇНІ

Синтезуються об'єктивні чинники, що зумовлюють необхідність здійснення або суттєво впливають на організацію авіаційного пошуку та рятування в Україні. Окреслені основні напрями наукових досліджень проблем авіаційного пошуку та рятування.

Синтезируются объективные факторы, обуславливающие необходимость проведения или существенно влияют на организацию авиационного поиска и спасания в Украине. Очерчены основные направления научных исследований проблем авиационного поиска и спасания.

Objective factors that predetermine the necessity of realization or substantially influence on organization of aviation search and saving in Ukraine are synthesized. Outlined basic directions of scientific researches of problems of aviation search and saving.

Постановка проблеми у загальному вигляді та її зв'язок із важливими науковими і практичними завданнями. Об'єктивні закономірності суспільного розвитку, потреба забезпечення людства мобільним, комфортним і надійним транспортом та, не меншою мірою, футуристичне прагнення людини літати, призвели до бурхливого розвитку авіації та авіаційної техніки у ХХ столітті. Протягом ста років було здійснено, по-суті, авіаційно-технологічний прорив. Підвищилась вантажопідйомність та швидкість літаків цивільної авіації, сьогодні у світі налічується понад 29 тис. цивільних аеропортів, деякі з яких мають пропускну здатність понад 200-300, навіть понад 1000 рейсів на добу [1].

Хоча історія авіації в Україні нараховує не одне десятиліття, на сучасний стан цієї пріоритетної, в умовах інноваційного розвитку світової

економіки та зростання міжнародної конкуренції, галузі визначальний вплив мали події кінця минулого – початку третього тисячоліття. Щорічно над територією України здійснюються сотні тисяч авіаційних рейсів цивільної авіації, які перевозять десятки мільйонів пасажирів, що прямують як до аеропортів нашої держави, так і транзитом. При цьому неухильно спостерігається тенденція щорічного зростання їх кількості (див. Рис.1, Рис.2) [2-4].

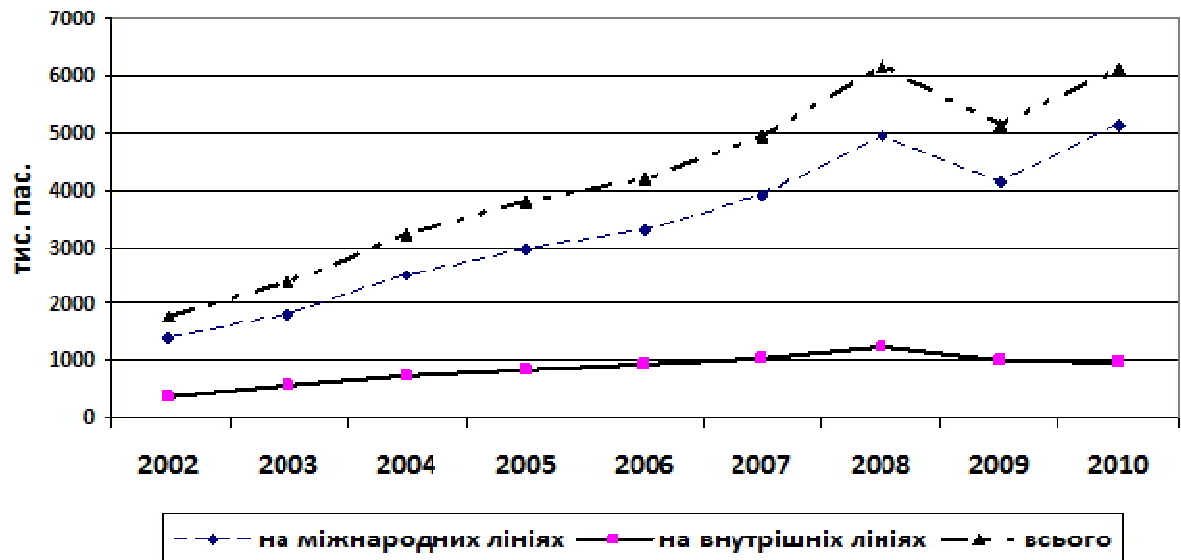


Рис. 1. Кількість пасажирів, перевезених авіаційним транспортом України за 2002-2010 рр.

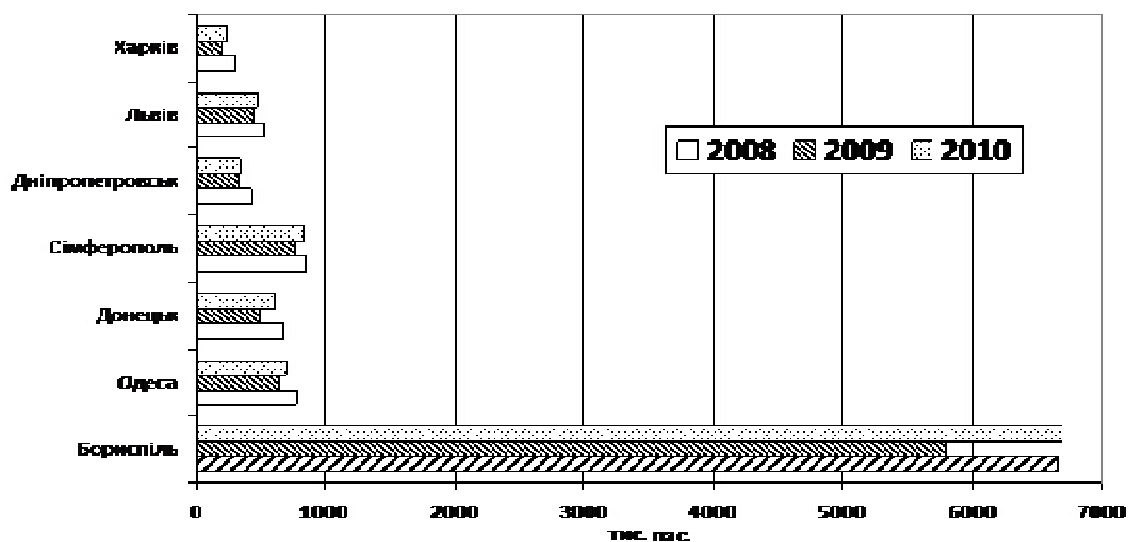


Рис. 2. Пасажиропотік через основні аеропорти України

За підсумками діяльності авіаційної галузі України у 2011 році, продовжувалось динамічне зростання попиту на ринку авіаперевезень. Авіаційний транспорт - об'єктивно є одним з найбезпечніших видів транспорту в світі. За статистикою, більш безпечним являється тільки залізничний [5]. Проте аварії повітряних суден все ж таки трапляються та нерідко ведуть до трагічних наслідків.

Згідно з даними щодо нещасних випадків на авіаційному транспорті, які збирає та розслідує німецьке дослідницьке бюро JACDEC (з 1973 року воно публікує рейтинг найбезпечніших авіакомпаній світу) всього трапилося 2500 авіакатастроф у яких загинуло 77128 чоловік [6]. На жаль, не відомо за який період наведені данні та яких країн і компаній вони стосуються, чи врахована загибель лише пасажирів, чи й такі, що трапилися у наслідок авіакатастрофи з особами, які не були на борту судна, проте показник 30,9 смертей на одну катастрофу виглядає жахливо.

З приєднанням України у 1993 році до Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО), перед державою постало питання організації пошуково-рятувального забезпечення польотів повітряних суден, зокрема:

- визначення меж району пошуку і рятування на території та за кордонами України на підставі міжнародних угод;
- створення координаційних центрів пошуку та рятування з організацією прямих ліній зв'язку на оперативному рівні між ними;
- забезпечення скоординованих та ефективних дій органів пошуку і рятування.

Визначення авіаційного пошуку та рятування, як комплексу заходів спрямованих на виявлення повітряних суден, які зазнали, або зазнають лиха та надання своєчасної допомоги потерпілим унаслідок авіаційної події [9] було покладено в основу принципів побудови системи.

На жаль, функціонування системи авіаційного пошуку та рятування в Україні не було об'єктом наукових досліджень, що не дає можливості повною мірою усвідомити проблематику організації цього процесу, розробити науково обґрунтовані пропозиції його розвитку.

На сьогодні питання удосконалення існуючої системи авіаційного пошуку та рятування загострилися ще й через реалізацію адміністративної реформи, оскільки питання авіаційного пошуку та рятування є частиною міжнародних зобов'язань нашої держави, а його організація та здійснення безпосередньо впливають на авторитет України на світовій арені.

Це підкреслює актуальність дослідження функціонування авіаційного пошуку та рятування, особливостей його здійснення в Україні з застосуванням системного підходу.

Формування мети (постановка завдання). Виходячи з зазначеного, необхідно дослідити об'єктивні чинники, що зумовлюють функціонування авіаційного пошуку та рятування в Україні, або суттєво впливають на його організацію та подальший розвиток; окреслити основні напрями наукових досліджень в системі авіаційного пошуку та рятування.

Виклад основного матеріалу з обґрунтуванням отриманих наукових результатів дослідження. На наш погляд розгляд аргументальних засад здійснення авіаційного пошуку та рятування в Україні слід розпочати з характеристики авіаційного комплексу України з врахуванням загальних тенденцій розвитку світової авіації.

Перш за все, необхідно зазначити, що за останні 20 років авіаційна галузь пережила кілька економічних спадів, однак середньорічне зростання показників її розвитку склало близько 5%.

По-друге, світова фінансова криза спричинила різке скорочення авіарейсів через зниження пасажиропотоків, а відтак і банкрутство деяких авіакомпаній. Так, наприклад, протягом 2008 року сім найбільших авіакомпаній світу перевезли на 9,2 % менше пасажирів, ніж за попередній період, причому падіння попиту торкнулося як міжнародних, так і внутрішніх рейсів. До того ж протягом 2008 року світовий ринок цивільної авіації мав негативну динаміку ще й за рахунок високих цін на авіаційне паливо. У підсумку, за результатами року понад 30 авіаліній призупинили функціонування або були взагалі закриті [4].

По-третє, найбільші концерни з будівництва повітряних суден транснаціональні корпорації Airbus та Boeing протягом 2008-2009 років скоротили виробництво та відмовились від багатьох замовлень, які забезпечувались завдяки довгостроковим кредитам.

Усі ці події не могли не відбитися на стані та тенденціях розвитку вітчизняної авіаційної галузі, адже Україна в останні кілька років робила чіткі кроки на шляху інтеграції у світове авіаційне середовище. Так у грудні 2008 року Україна приєдналася до Монреальської конвенції про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень, що стало сходиною до якісно нового ринку авіації. Положення Конвенції визначають «сучасну правову базу для здійснення авіаперевезень, відповідальність при перевезенні пасажирів та вантажів, відповідають сучасній світовій практиці міжнародних повітряних перевезень». У травні 2009 року розпочався процес сертифікації на відповідність європейським стандартам JAR та європейським спільним авіаційним вимогам OPSO. Крім цього, одним з пріоритетних завдань країни є підписання угоди між Україною і ЄС про Спільний авіаційний простір («Open Sky» - «Відкрите небо»), як передумови польотів повітряних суден вітчизняних компаній до будь-якої європейської країни.

Зазначені кроки мають не лише позитивні перспективи, але й певним кутом зору, можуть розглядатися як виклики для вітчизняної авіаційної галузі. Зокрема, процеси адаптації українських норм та правил до європейських стандартів повинні пройти всі вітчизняні авіакомпанії а сертифікацію на відповідність JAR – 80% авіакомпаній. Це підтверджується тим, що з 2008 року Державна авіаційна служба заборонила польоти повітряних суден, які не обладнані сучасними системами безпеки, в результаті чого на землі залишились 89 повітряних суден, більшість з яких належала регіональним авіакомпаніям і виготовлені у радянські часи. Вартість обладнання одного повітряного судна новою системою безпеки оцінювалася до 300 тисяч доларів [2]. Таким чином, загрозливим є те, що частина вітчизняних перевізників піде з ринку через невідповідність їхньої техніки європейським вимогам.

Слід зазначити, що із зареєстрованих 727 повітряних суден тільки 393 (54%) мають сертифікат льотної придатності, з них 103 – іноземного виробництва. Основні підприємства галузі продовжують працювати за умов старіння повітряних суден. Середній знос повітряних суден вітчизняних авіакомпаній перевищує 70%, а середній термін експлуатації (з урахуванням орендованих) становить 22,3 року.

За відсутності нових повітряних суден авіакомпанії змушені експлуатувати авіаційну техніку за рахунок продовження ресурсу, що впливає на динаміку кількості рухомого складу (літаків і гелікоптерів) (рис. 3).

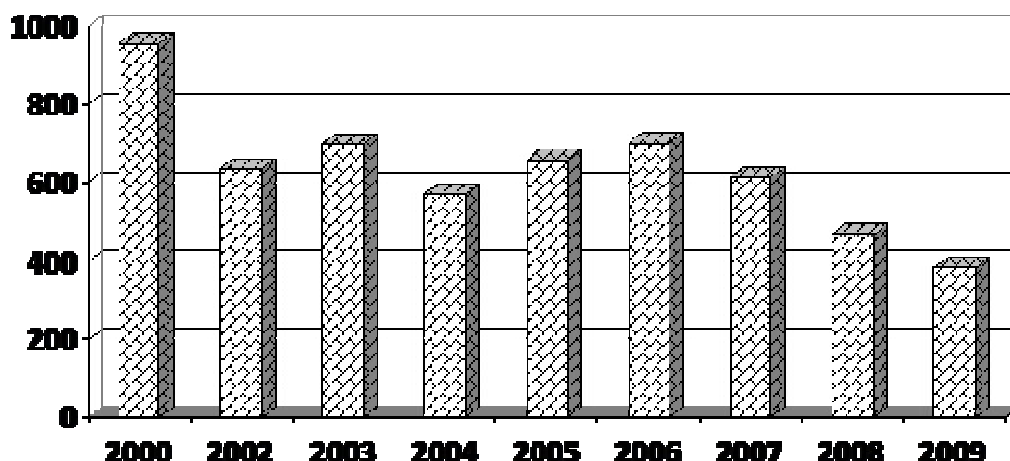


Рис. 3. Кількість літаків та гелікоптерів в Україні (за даними Міністерства інфраструктури) [4]

Таким чином, зменшення авіаційного парку та критично низький його технічний стан можна вважати загрозливими як для галузі так і для безпеки польотів.

У той же час протягом 2010 року до України виконували регулярні польоти повітряні судна 52 іноземних авіакомпаній з 34 країн світу за 83 маршрутами, якими було перевезено близько 3,2 млн. пасажирів. Для порівняння протягом 2009 року – 2,9 млн. пасажирів, що на майже на 10 % менше.

Щодо внутрішніх перевезень, які могли б «дозавантажити» виробничі потужності вітчизняної галузі, то на перешкоді цьому стоять:

- недосконала інфраструктура регіональних аеропортів;
- низький попит, що ускладнює відкриття регіональних рейсів;
- відсутність маломістких повітряних суден;
- цінова політика у сфері авіаперевезень;
- гальмування запровадження електронних квитків;
- недосконале нормативно-правове забезпечення;
- небажання більшості регіональних аеропортів реорганізувати структуру, конкурувати за маршрути та залучення авіакомпаній.

Доцільно зазначити, що на ринку вантажних авіаперевезень у 2011 році працювало 18 вітчизняних перевізників, близько 80 % вантажних

перевезень здійснювались чартерними авіарейсами вітчизняних авіакомпаній у третіх країнах. Комерційні рейси обслуговувалися 28 українськими аеропортами та аеродромами, проте близько 97 % усіх пасажиропотоків та 83 % поштових вантажопотоків сконцентровані в аеропортах: Бориспіль, Донецьк, Дніпропетровськ, Одеса, Сімферополь, Львів та Харків.

Крім того, зношеність злітно-посадкових смуг більшості аеропортів коливається від 40 до 90%. Аеропорти «Київ», «Бориспіль», «Сімферополь», «Львів», «Харків», «Запоріжжя», «Донецьк» та «Дніпропетровськ» здатні приймати середньо-магістральні літаки (Airbus A320, Boeing 737), однак необхідна реконструкція терміналів та привокзальних площ.

Сучасні темпи розвитку авіаційної техніки, підвищення рівня категорії аеропортів, а також збільшення пасажиро та вантажопотоків вимагають залучення та спрямування значних інвестиційних ресурсів у такі напрями розвитку аеропортів:

- розширення та вдосконалення злітно-посадкових смуг;
- розширення пропускної спроможності за рахунок створення нових терміналів обслуговування;
- побудова додаткових і реконструкція існуючих льотно-посадкових смуг, що дозволяє приймати літаки різних типів і зменшує їх простої;
- удосконалення системи управління аеропортів тощо.

Цивільна авіація, як складова єдиної транспортної системи, вирішує завдання організації міждержавних транспортних зв'язків, задоволення потреб суб'єктів господарювання та населення в авіаційних перевезеннях і роботах як на території України, так і за її межами. Проте, доцільно ще раз наголосити на ключових загрозах для безпеки польотів в Україні:

- зменшення авіаційного парку та його низький технічний рівень;
- моральна застарілість та фізична зношеність авіаційної техніки українських авіаперевізників;
- невідповідність технічних можливостей аеропортів сучасним міжнародним вимогам;
- нерівномірна завантаженість аеропортів та повітряного простору.

До чинників функціонування авіаційного пошуку та рятування в Україні слід також віднести наявність ймовірності виникнення авіаційних інцидентів. Детальний аналіз авіаційних катастроф дозволяє зробити інформація наведена у Вікіпедії [7]: з 1935 року загальна кількість катастроф складає 227 випадків, з них лише 8 (3,5%) – не призвели до людських жертв. Усього постраждало 14341 людина, з них загинуло – 12603 людини, що становить 87,9%, врятовано лише 1738 осіб, що складає 12%. У разі належного здійснення авіаційного пошуку і рятування могло бути врятовано ще 217 чоловік. При цьому не враховувалися авіаційні аварії і катастрофи, які мали місце на військових літаках під час другої

світової війни і бойових дій та збройних конфліктів після неї, а також на повітряних судах державної авіації в мирний час.

Крім того, Україна на своїй території має велику кількість техногенних об'єктів: атомні електростанції; греблі гідроелектростанцій; заводи хімічної та інших галузей промисловості; газотранспортна система та нафтопроводи значної протяжності тощо. Це, з урахуванням досить щільного населення, створює додаткові загрози для життя людей у разі падіння повітряних суден у межах території України та потребує детального дослідження, як фактор впливу на організацію авіаційного пошуку та рятування.

Ще одним чинником, який впливає на організацію авіаційного пошуку та рятування, є географічні особливості території України: гори, моря, внутрішні водойми, лісові масиви тощо, який має бути детально досліджений у контексті забезпечення ефективності заходів авіаційного пошуку та рятування.

У 1993 році Україна приєдналась до Чикагської конвенції про міжнародну цивільну авіацію, взявши на себе зобов'язання, у тому числі, «вживати таких заходів щодо надання допомоги повітряним суднам, які зазнають лиха на її території, яких вона визнає за можливе, і, за умови здійснення контролю з боку своїх урядів, дозволяти власникам цих повітряних суден або урядам держав, в яких ці повітряні судна зареєстровані, надавати такі заходи допомоги, які можуть диктуватися даними обставинами. Кожна Договірна держава, при організації пошуку зниклого повітряного судна буде співпрацювати в здійсненні погоджених заходів, які час від часу можуть рекомендуватися згідно з цією Конвенцією» Стаття 25. Повітряні судна, що зазнають лиха.

Особливе значення для нашої теми має зміст Додатку № 12 до Конвенції «Пошук і рятування» (SAR), який був введений у 1951 році та містить конкретні й детальні вимоги до:

- організації проведення пошуково-рятувальних операцій і співпраці при їх проведенні;
- створення та забезпечення органів пошуково-рятувальної служби;
- співробітництва зі службами інших держав;
- змісту плану проведення пошуково-рятувальних операцій;
- підготовки персоналу.

Крім того, Україна приєдналася до ряду інших міжнародних угод, а саме: Міжнародна угода «Про співробітництво щодо організації і проведення пошуково-рятувального забезпечення польотів повітряних суден» (1995р.); Європейська конвенція цивільної авіації (ЄЛЦА) (1999р.); Угода країн СНД «О сотрудничестве по организации и проведению поисково-спасательного обеспечения полетов воздушных судов гражданской авиации» (1994р.), якими тою чи іншою мірою врегульовуються питання авіаційного пошуку та рятування.

Слідуючи своїм міжнародним зобов'язанням та національним інтересам Україна ухвалила низку законів та нормативно-правових актів, основним з яких є Повітряний Кодекс України, прийнятий 19 травня 2011 року. У Розділі 15 Кодексу «Пошук і рятування» визначені основні правові засади організації авіаційного пошуку і рятування [8].

Крім того, проведення адміністративної реформи в Україні актуалізувало потребу науково-аналітичного супроводу забезпечення ефективності авіаційного пошуку та рятування, вжиття науково - обґрунтованих заходів щодо удосконалення системи авіаційного пошуку та рятування.

Подальшого наукового дослідження, розробки та втілення, як на нормативному так і організаційному рівнях потребує система управління авіаційними роботами з організації пошуку і рятування, яка складається з елементів, що мають різну відомчу належність, структурну будову та навіть світоглядне бачення своєї ролі і місця в цій системі.

На нашу думку також потребує вдосконалення:

- система аварійного сповіщення про авіаційну подію;
- налагодження взаємодії між повітряними, наземними та морськими рятувальними силами і засобами;
- система зв'язку;
- фінансування та забезпечення сил пошуку і рятування, як на етапах їх створення, так і для підготовки та дій за призначенням тощо.

Висновок. Необхідність удосконалення авіаційного пошуку та рятування в Україні зумовлюється аргументальними засадами – об'єктивними підставами їх здійснення, як чинниками, що впливають на організацію системи його проведення. Ефективність функціонування цієї системи може бути забезпечена за умови системного підходу та наукового супроводження розвитку авіаційного пошуку та рятування.

Використані джерела інформації:

1. Ковалевський В.В., Михайлюк О.Л., Семенова В.С. Транспортний комплекс світу - Розміщення продуктивних сил – К.: «Знання», - 1998.
2. Підсумки діяльності авіаційної галузі України за 2010 рік [Електронний ресурс]. – Режим доступу до статті: <http://airflai.at.ua/>
3. Разина С. Визначення загальних тенденцій пасажирських авіаперевезень світу та України / С. Разина, М. Висоцька // Проблеми підвищення ефективності інфраструктури. – 2009. – №24 – С. 29-32.
4. Статистичний щорічник України за 2009 рік / за ред. О. Г. Осауленка. - Держкомстат України. – К. : Техніка, 2010. – 566 с.
5. <http://itstechnology.ru>.
6. <http://www.ratel.com.ua>.
7. <http://ru.wikipedia.org/wiki/> Список авиационных катастроф в гражданской авиации.
8. <http://zakon.nau.ua/doc/?code=995038>.
9. Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2011, N 48-49, ст.536.

Рецензент: Руденко О.М., д.держ.упр., доцент.