

ДЕРЖАВНЕ ВДОСКОНАЛЕННЯ ОРГАНІЗАЦІЇ ТА УПРАВЛІННЯ БЕЗПЕКОЮ ПОЛЬОТІВ ПІДПРИЄМСТВ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ

А. В. ЗАЛЕВСЬКИЙ, канд. техн. наук, доцент

Р. А. БАБІНА, здобувач другого (магістерського) рівня вищої освіти

Льотна академія Національного авіаційного університету

zalevskiy_av@ukr.net

babina@gmail.com

Цивільна авіація є складовою частиною єдиної транспортної системи України. Роль цивільної авіації в загальному транспортному комплексі визначається її можливістю забезпечити набагато більшу порівняно з іншими видами транспорту швидкість перевезень пасажирів, вантажів та пошти, що особливо виявляється під час виконання перевезень на великі відстані. Забезпечення надійного транспортного зв'язку між населеними пунктами, аеропортами, вантажними терміналами тощо вимагає чіткої координації роботи цивільної авіації з суміжними видами транспорту. Враховуючи розвинуту мережу аеропортів та аеродромів і водночас відсутність швидкісних трас наземних видів транспорту, цивільна авіація в межах України може бути достатньо конкурентоспроможною на ринку пасажирських перевезень.

Безпека польотів, як окрема категорія, на нормативному рівні визначається однозначно: безпека польотів – комплексна характеристика повітряного транспорту та авіаційної діяльності, яка визначає здатність виконувати польоти без загрози для життя і здоров'я людей [1,2]. Авіаційна безпека визначається як захист цивільної авіації від актів незаконного втручання, який забезпечується комплексом заходів із залученням людських і матеріальних ресурсів [3].

На підставі аналізу правового регулювання державної політики безпеки польотів повітряних суден цивільної авіації можна визначити її систему. Функціонування даної системи спрямовується у першу чергу на забезпечення безпеки польотів повітряних суден цивільної авіації шляхом впровадження згідно з вимогами Міжнародної організації цивільної авіації системи управління безпекою польотів усіма суб'єктами авіаційної діяльності. Діяльність усіх суб'єктів такої діяльності направлена на забезпечення прийняттого для держави рівня безпеки польотів експлуатантами повітряних суден та аеродромів, організаціями з технічного обслуговування повітряних

суден, провайдерами аеронавігаційного обслуговування, розробниками та виробниками авіаційної техніки та авіаційними навчальними закладами.

У межах реалізації державної політики щодо забезпечення безпеки польотів повітряних суден цивільної авіації держава встановлює для всіх суб'єктів авіаційної діяльності вимоги щодо введення прийнятних для держави систем управління безпекою польотів з метою [4]:

- визначення ризиків для безпеки польотів;
- забезпечення виконання корегуючих дій, необхідних для підтримання прийняттого рівня безпеки польотів;
- проведення постійного моніторингу та регулярної оцінки рівня безпеки польотів;
- постійного підвищення загального рівня безпеки польотів;
- чіткого визначення ієрархії відповідальності за безпеку польотів, у тому числі безпосередньої відповідальності за безпеку польотів з боку керівництва суб'єктів авіаційної діяльності.

Впровадження системи управління якістю польотів, як засвідчує досвід найбільш безпечних авіаційних компаній світу, дозволить значно підвищити рівень якості та безпеки польотів суден цивільної авіації шляхом впровадження проактивного підходу до державного управління якістю польотів, як найбільш ефективною форми регулювання діяльності цивільної авіації шляхом постійного виявлення та усунення ризиків при експлуатації повітряних суден, аеродромів, сертифікації персоналу, обслуговування повітряного руху, забезпечення льотної придатності.

Головним завданням державної політики забезпечення якості та безпеки польотів суден цивільної авіації є підвищення рівня безпеки польотів за рахунок впровадження системи управління якістю польотів всіма суб'єктами авіаційної діяльності. Впровадження системи управління якістю польотів повинно забезпечити стале скорочення кількості авіаційних подій та людських жертв з одночасною модернізацією авіаційної галузі за всіма напрямками її діяльності.

Список використаних джерел:

1. TRACECA Civil Aviation Safety and Security. Офіційний веб-сайт. Режим доступу: <http://www.tracecavicivilaviation.org/>.
2. Про затвердження Правил сертифікації експлуатантів, що здійснюють експлуатацію цивільних повітряних суден (літаків) з метою виконання комерційних транспортних перевезень згідно з вимогами OPS 1 : Наказ Міністерства транспорту та

зв'язку України № 430 від 05.07.2010. Режим доступу: <http://uapravo.net/akty/postanova-osnovni/akt8tvdx0b/index.htm>

3. Цивільна авіація України. Державна авіаційна адміністрація Міністерства транспорту України. Електронний ресурс. Режим доступу: <http://www.ukraviatrans.gov.ua/>

4. Звіт щодо виконання функцій нагляду за забезпеченням польотів при організації повітряного руху в Україні за 2022 рік. Режим доступу: http://www.avia.gov.ua/zvit_bezp_pol.html

ЛЮДСЬКИЙ КАПІТАЛ У ПІСЛЯВОЄННОМУ ВІДНОВЛЕННІ УКРАЇНИ

А. В. ОЗЕКІН

Аспірант Національного педагогічного університету

імені М. П. Драгоманова

(м. Київ, Україна)

З війни, яку оголосила нашій державі майже рік назад росія, Україна вийде іншою, відкриваючи нову еру свого розвитку. Це буде надзвичайно складний період в історії країни, який вже приніс, серед іншого, численні політичні, економічні та демографічні кризи, подолання яких займе тривалий час, де першочерговим буде створення сучасної економіки, вільної від олігархічного впливу, який не дає їй розвиватися.

Тому, найближче стратегічне завдання, що постало перед Україною – це перехід на шлях інноваційного розвитку, першою чергою у провідних напрямках науково-технічного розвитку країни: атомна енергетика, штучний інтелект, біомедицина, нанотехнології, робототехніка та ін., саме ці технології наочно демонструють переваги у веденні військових дій українського війська над російським агресором – «другою» армією світу.

Попереду в українців ще багато труднощів і величезних викликів, бо зрозуміло, що росія через ганебно розв'язану війну, не має наміру відступати, але майже вже річний перебіг війни на українській землі демонструє всьому світові те, що Україна відстояла свою незалежність і увійшла до Європейського Союзу, бо сам факт існування ЄС в сучасних умовах без нашої держави неможливий.

Тож розвиток освіти у поєднанні з так званими високими технологіями стає сьогодні головною складовою інноваційного розвитку, його «локомотивом», який заперечує цю роль у такого традиційного лідера