

*Б.С. Мельник,
Н.Ю. Ліскович, доктор філософії в галузі економіки, доцент
(Національний авіаційний університет, Україна)*

Перспективи розвитку авіаційного транспорту України в післявоєнний період

У статті розглядаються перспективи розвитку авіаційного транспорту у післявоєнний період, проблеми з якими зіткнулась авіагалузь, вирішення проблем, а також шляхи розвитку та удосконалення авіації.

Актуальність даної теми полягає в тому, що аеропорти України увійшли у 2022 рік у стані тотального руйнування внаслідок повномасштабного російського вторгнення. З початку вторгнення Україна втратила до 40% ВВП та величезну інфраструктуру: було зруйновано 11 цивільних аеропортів вартістю 6,8 млрд. доларів та 12 військових аеродромів вартістю понад 600 млн доларів. Агресори не зупинилися. До повної деокупації всієї України та припинення бойових дій втрати, ймовірно, зростатимуть. Говорити про відновлення аеропортів ще зарано, але варто подумати проте, що буде після перемоги.

Війна в Україні не має аналогів у сучасній європейській історії, на основі яких можна було б провести коректну аналогію та оцінити можливі ризики для безпеки польотів і вплив на авіаційну галузь в цілому. У той же час, існують приклади країн, які зберігають здатність продовжувати авіаційну діяльність у нинішньому військовому контексті. Цивільні літаки є відносно легкими і дуже вразливими цілями через їхні розміри і передбачувані маршрути польотів.

Вони, як правило, не обладнані і не мають мандату розглядати тактичні відповіді на атаки або ризик використання ракет класу "земля-повітря", переносних зенітно-ракетних комплексів (ПЗРК) або зенітних гармат. Наприклад, літаки ізраїльської авіакомпанії "Ель Аль" обладнані системою протиракетної оборони, яка фокусує спеціальні лазери на цілях на низькій висоті, щоб захистити літак під час зльоту і посадки. Крім того, на різних стадіях розробки і випробування знаходяться системи протиракетної оборони наступного покоління для захисту від різних типів ракет. Військові або терористичні конфлікти можуть виникнути в будь-якій країні в будь-який час і становити ризики для цивільної авіації. У зонах активних бойових дій або високої безпекової напруженості у сфері безпеки найефективнішим засобом запобігання атакам на цивільну авіацію є закриття повітряного простору: згідно з вимогами ІКАО, країни повинні визначити географічну зону конфлікту, оцінити небезпеку або потенційну небезпеку для польотів повітряних суден і визначити, чи повинні бути обмежені польоти в межах або через зону конфлікту визначити, чи потрібно обмежувати польоти через них.

Держави несуть відповідальність за закриття повітряного простору або частини повітряного простору над своєю територією, якщо безпека повітряного руху не може бути забезпечена. Російська Федерація, Республіка Білорусь і

Молдова закрили більшу частину повітряного простору поблизу своїх кордонів з Україною. Найбільші авіаційні держави регулярно попереджають про небезпеку використання свого повітряного простору (США, Великобританія, Канада, Франція та Німеччина) і заборонили всі польоти в Україну з початку війни, послаючись на ризик військової активності на всіх висотах польоту. Оцінка ризиків для цивільної авіації, яка використовує повітряний простір над зонами конфлікту, повинна враховувати не лише реальні загрози з боку сторін конфлікту, але й невизначені ризики, наміри та можливості. Наразі Україна належить до тієї ж групи країн, що класифікуються як країни найвищого ризику з точки зору авіаційної безпеки. У цьому контексті необхідно постійно оцінювати рівень ризиків і загроз авіаційній безпеці, системи та засоби ураження противника, відповідно коригувати плани та оцінювати можливості авіакомпаній. За загальним правилом, цивільні літаки не повинні літати над районами небезпечної військової діяльності. Цей ризик особливо посилюється внаслідок невибіркових російських ракетних атак, які не демонструють жодної поваги до цивільних об'єктів і цивільного повітряного руху, що призводить до надзвичайних загроз безпеці повітряних суден і екіпажів у повітрі і на землі.

Крім того, цивільні літаки можуть бути помилково ідентифіковані і збиті системами ППО супротивника, що діють в зоні конфлікту, або потрапити під перехресний вогонь авіаударів, безпілотників-камікадзе, пусків балістичних і крилатих ракет, а також під впливом глушіння GPS в районах з обмеженим доступом (втому числі в Чорному морі).

Наразі українські авіакомпанії працюють в Європі на обмеженій основі (на висококонкурентному ринку). Це не може тривати вічно, і зараз потрібні плани, які сприятимуть їхньому поверненню. Це також стосується працівників аеропортів, які перебувають у вимушених відпустках, а також працівників Національної служби цивільної авіації, Украероруху та інших пов'язаних з ними компаній. Всі вони серйозно страждають від нестачі роботи. Скорочення тривають, а подекуди люди просто звільняються, не розуміючи своїх перспектив.

Однозначно потрібна державна підтримка цієї категорії фахівців, яких ми можемо безповоротно втратити, що підтверджують дані статистики та колеги по цеху. Це можуть бути прямі дотації підприємствам, програми обміну з іншими компаніями за кордоном, за умови підписання контракту на «повернення після Перемоги», навчальні семінари тощо. Люди – головне у будь-якій справі.

Що ж стосується планів щодо інфраструктури, маю надію, що новостворене Агентство відновлення та розвитку інфраструктури почне напрацьовувати план відновлення, який має включати:

- черговість відновлення аеропортів, у відповідності до Майстер-плану та Транспортної моделі України;
- план повернення авіакомпаній та всіх суб'єктів авіаринку та безперешкодний доступ до діяльності в аеропортах;
- приведення до відповідності з нормами ЄС питань вартості авіапалива та стандартів обслуговування;
- зменшення (оптимізація) податків для суб'єктів господарювання авіагалузі;

- відбудова зруйнованої інфраструктури летовищ;
- розвиток пріоритетних летовищ, створення транзитних хабів (не лише Бориспіль);
- створення вантажних аеропортів;
- створення умов для появи сервісних компаній з обслуговування літаків (MRO);
- можливість пільгового кредитування та дотацій на відновлення з боку країн-партнерів та за рахунок репарацій;
- створення концесій для аеропортів (BOT – build-operate-transfer);
- створення наглядових рад у державних та комунальних аеропортах, залучення для відбудови та управління професійного менеджменту.

До першому кошику відбудови мають опинитись регіональні летовища, які готували під концесію, які мають суттєве регіональне та економічне значення: Чернівці, Івано-Франківськ, Херсон, Вінниця, Рівне. В другому мають бути регіональні летовища, які мають велику перспективу з локальних перевезень, а також розвитку вантажних потужностей та лоу-кост перевезень за кордон: Гостомель, Тернопіль, Житомир, Хмельницький, Миколаїв, Полтава, Маріуполь. З огляду на безпекову ситуацію, необхідно створити спільну державно-приватну керуючу компанію для управління новими та реконструйованими аеропортами, оскільки раніше місцева влада була невзможі повністю реконструювати або навіть замінити обладнання аеропортів. Збройні Сили України також мають бути залучені до створення систем захисту аеропортів від повітряних атак та інвестувати в безпеку самих аеропортів.

Якщо ми будемо дотримуватися цих принципів, то зможемо досягти важливих речей. Зробити Україну успішною та інтегрованою транзитною країною з потужною промисловістю та налагодженими транзитними маршрутами, подвоїти кількість сучасних аеропортів, мати три-чотири вузлові аеропорти, розділені на вантажні та пасажирські, інтермодальний транспорт, активне та платоспроможне населення з економікою, здатною до національних та міжнародних подорожей-головна мета.

Висновок. Отже, підсумувавши викладене, можемо зробити висновок, що наразі галузь цивільної авіації є не актуальною в Україні з причини небезпечності даних польотів. Але в майбутньому після нашої перемоги керівництво зможе спільними зусиллями із іноземними партнерами та внутрішніми інвесторами відновити авіагалузь України.

Список літератури

1. <https://www.epravda.com.ua/columns/2022/11/4/693439/>
2. https://cfts.org.ua/blogs/aeroporti_ukrani_pislya_vijni_646
3. <https://thepage.ua/ua/experts/yak-vidnoviti-aviaperevezennya-v-ukrayini-pislya-vijni-visnovki-eksperta>