

МІНІСТЕРСТВО ВНУТРІШНІХ СПРАВ УКРАЇНИ
ХАРКІВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ВНУТРІШНІХ СПРАВ
КРЕМЕНЧУЦЬКИЙ ЛЬОТНИЙ КОЛЕДЖ
Циклова комісія аеронавігації

ТЕКСТ ЛЕКЦІЇ

навчальної дисципліни «Аеродроми»
вибіркових компонент
освітньо-професійної програми першого (бакалаврського) рівня вищої освіти

Аеронавігація

Тема 19. Оцінка поточної функціональної придатності елементів
інфраструктури аеропортів до забезпечення потреб експлуатантів

Вінниця 2023

ЗАТВЕРДЖЕНО

Науково-методичною радою
Харківського національного
університету внутрішніх справ
Протокол від _____ № ____

СХВАЛЕНО

Методичною радою
Кременчуцького льотного коледжу
Харківського національного
університету внутрішніх справ
Протокол від _____ № ____

ПОГОДЖЕНО

Секцією науково-методичної ради
ХНУВС з технічних дисциплін
Протокол від _____ № ____

Розглянуто на засіданні циклової комісії аеронавігації, протокол від 29.06.2023 р № 14.

Розробник:

1. викладач циклової комісії аеронавігації, спеціаліст Дроздова С.П.

Рецензенти:

1. викладач циклової комісії технічного обслуговування авіаційної техніки Кременчуцького льотного коледжу Харківського університету внутрішніх справ, професор, доцент, к.х.н., Козловська Т.Ф.
2. командир льотного загону аеродрому «Велика Кохнівка» КЛК ХНУВС Шорохов І.В.

План лекції

1. Інфраструктура аеропорту.
2. Потреби експлуатантів.

Рекомендована література

Основна

1. Проектування та будівництво аеродромних комплексів : монографія / Г. М. Агеєва, Л. Г. Гуртіна, О. М. Дубік та ін.; за заг. ред. В. В. Карпова. - Херсон : Олді+, 2022. - 336 с.
2. Аеродромне забезпечення польотів. Київ, 2010.
3. Аеродроми цивільні. Терміни та визначення. – Київ : Держстандарт України, 1996. 31. ДСТУ-Н В.1.1-27-2010.

Додаткова

1. Додаток 14 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію. Вид 7-е. 2016.
2. Сертифікаційні вимоги до цивільних аеродромів України. Накази Державіаслужби.
3. Аеродроми цивільні. Терміни та визначення. – Київ : Держстандарт України, 1996. 31. ДСТУ-Н В.1.1-27-2010.
4. Положення про порядок використання аеродромів України. Київ, 2008.
5. Повітряний кодекс України. URL: <https://patrul.in.ua/doc/kod/pku/>
6. Керівництво з організації наземного руху в аеропортах цивільної авіації України. Київ, 2005.
7. Аеродромно-технічне забезпечення польотів. URL: <https://ips.ligazakon.net/document/situation-doc/SI170082>
8. ДБН В2.2.-2022 Аеродроми. – К.: Мінрегіонбуд України, 2022. – 251с.
9. Міжнародні стандарти: ІКАО. Аеродроми. Том 1. – 2004.
10. Наказ № 191/446 від 20.06.2003 «Про затвердження Положення про порядок використання аеродромів України».
11. Наказ № 322 від 15.03.2019 р. «Про затвердження Авіаційних правил України «Інструкція з організації та здійснення контролю на безпеку в аеропортах України».

Текст лекції

Аеропорт є величезний транспортний вузол, прямим призначенням якого є обслуговування авіап перевезень. У своєму фізичному втіленні, це цілий комплекс спеціалізованих споруд, покликаних забезпечувати прийом, відправку, базування повітряних суден і надання наземних послуг контрагентам, а також організацію пасажиропотоку і пряме обслуговування

клієнтів авіакомпаній. З огляду на специфіку даного виду бізнесу і затребуваність авіаперевезень, зокрема, у великих і платоспроможних регіонах, організація функціонування аеропорту вимагає наявності розвиненої інфраструктури, здатної охопити всі поточні і потенційні потреби авіакомпаній [1].

Великі авіаційні вузли, як, наприклад, Московський авіаційний вузол (МАУ), включає в себе кілька аеропортів, між якими здійснюється жорстка конкурентна боротьба, і питання про ступінь розвиненості інфраструктури тут виходить на перший план. В таких умовах авіакомпанії мають можливість вибору основного місця базування, що має прямий вплив на пасажиропотік конкретного аеропорту, і, як наслідок, на рентабельність бізнесу.

На підтримку рівня конкурентоспроможності впливають матеріальні, інформаційні та людські ресурси, які, в свою чергу, дозволяють забезпечити організацію виробництва, наладку і координацію схем постачання необхідними матеріалами, а також координувати діяльність виробничого комплексу, проектних, обслуговуючих підрозділів і фінансово-правову підтримку діяльності організації. Підсумком дій, спрямованих на розвиток інфраструктури аеропорту, є життєздатний продукт, а коректніше, комплекс продуктів з унікальною системою тарифів (за винятком тарифів, регульованих законодавством) [2], що формується на основі наявної матеріальної бази, потенційних обсягів виробництва, впроваджених інновацій, залученого інвестиційного капіталу і витрат. Аеропорт є інтегративний комплекс безлічі видів бізнесу на певній території і логічно припустити, що розвиток всіх наявних напрямків діяльності не рівномірно і неоднорідне. Звідси виникає різниця в ціновій політиці послуг у конкуруючих аеропортових комплексів і, як наслідок, авіакомпанії вибирають найбільш прийнятну для себе варіант в плані максимального задоволення потреб свого бізнесу. У регіонах такі випадки трапляються не часто, так як одне велике місто може обслуговувати всього один аеропорт.

2. Класифікація аеропортових послуг Для більш детального аналізу слід визначити типові послуги [3], що надаються аеропортами авіакомпаніям і пасажирам, покликані забезпечити комфортні умови для здійснення вантажних і пасажирських авіаперевезень:

1. Послуги зі зльоту-посадки, куди входить надання злітно-посадкової смуги, руліжних доріжок, перонів; світлотехнічне забезпечення аеродрому; наземне пошуково-рятувальне забезпечення в районі аеродрому; аварійно-рятувальне та протипожежне забезпечення в районі аеродрому; орнітологічне забезпечення безпеки польотів в районі аеродрому; наземне штурманське забезпечення; надання місця стоянки повітряного судна на аеродромі.
2. Технічне забезпечення, куди входить інженерно-авіаційної забезпечення безпеки польотів і регулярності рейсів.
3. Забезпечення авіаційної безпеки: здійснення пропускнуго та внутрішнього режиму в аеропорту; охорона контрольованої території

Економіка, Статистика і Інформатика № 135 2, 2014 Економіка
Таблиця 1 Рівні інфраструктури аеропорту № Рівень Об'єкт послуг, що

надаються Авіакомпанія Пасажир Вантажоперевізник 1 Сировинний Закупівля авіаГСМ, інженерно-технічних засобів, комплектуючих, реагентів, тварин для забезпечення роботи орнітологічної та кінологічної служби та інших необхідних ресурсів Закупівля засобів гігієни та хімічної обробки приміщень (дезінфекція), продуктів для виготовлення бортхарчування, необхідного мобільного обладнання - візки, коляски Закупівля обладнання та засобів транспортування вантажів 2 матеріально-технічної Організація ремонтно-технічної бази, в тому числі стоянок для повітряних суден, складські приміщення, засоби зв'язку і ремонтні цехи. Установка стійок реєстрації, пунктів огляду, довідкових стендів, точок громадського харчування і розважальних центрів. Організація складських приміщень, забезпечення працездатності вантажопідйомного обладнання та систем обліку 3 Сервісний Надання послуг з передпольотної підготовки повітряного судна і аеродрому до майбутнього вильоту Надання послуг пасажиром з реєстрації, огляду, організації дозвілля і інших заходів Завантаження / відвантаження замовлень, супровід вантажів, оформлення документів 4 Постсервісний Забезпечення інформаційної (диспетчеризація) і технічної (світлосигнальне забезпечення) підтримки при зльоті / посадці повітряного судна з аеропорту, включаючи охорону повітряних суден на стоянках, і об'єктів життєзабезпечення аеропорту; підтримання готовності сил і засобів аеропорту до дій із припинення актів незаконного втручання; координація діяльності служб авіаційної безпеки в зоні аеропорту. 4. Послуги з користування аеровокзал, а саме обслуговування пасажирів (приліт, виліт, транзит) в зоні прильоту / вильоту і будівлі аеровокзалу, включаючи обслуговування відбувають пасажирів з моменту прибуття в зону аеропорту до початку реєстрації і обслуговування прибувають пасажирів з моменту прибуття з повітряного судна в аеровокзал до вибуття із зони аеропорту, причому спектр послуг може варіюватися від організації харчування та місць відпочинку до організації роботи кінотеатрів та розважальних центрів. Вищевказані послуги аеропорт може реалізовувати як самостійно, так і залучаючи контрагентів, наприклад, для надання клінінгових послуг, або здача місць в оренду популярним брендованим мереж, що також є одним із способів отримання прибутку завдяки особливій привабливості аеропорту як точки продажів. На основі вищесказаного, надавані послуги можна класифікувати по декількох категоріях: 1. Виробничі - ремонт і обслуговування технічних засобів, а також виробництво бортового харчування 2. Розподільні - транспорт і торгівля, надання складських приміщень 3. Споживчі - організація дозвілля пасажирів в будівлі аеровокзалу, наприклад точки громадського харчування, кінотеатри, кімнати відпочинку. 4. Інформаційні - транслявання новин, інформація про погоду в пунктах призначення 3. Рівні інфраструктури аеропорту Надання кожної категорії послуг вимагає певних ресурсів і потужностей. Для реалізації наявного потенціалу необхідна злагоджена робота всіх об'єктів і функціональних підрозділів, що входять до складу інфраструктури аеропорту. Однак фокусуватися тільки на категоріях послуг - односторонній

підхід до проблеми [4]. Тут ми індуктивно підходимо до виділення рівнів інфраструктури, що дозволяють простежити внутрішні взаємозв'язки і закономірності в підприємницькій структурі аеропорту (Табл. 1). З метою отримати уявлення про масштаби потреб в ресурсах, наведемо їх короткий опис, перш за все первинних: 1. ПММ - в цілях забезпечення потреб авіакомпаній та автопарків необхідні безперебійні поставки паливних продуктів. Зі зрозумілих причин, є одним з найважливіших умов здійснення авіаперевезень. 2. Будівельні матеріали - необхідні для розвитку інфраструктури, будівництва нових об'єктів і реконструкції існуючих. В тому числі, вкрай важливі для підтримки безперебійного функціонування таких ключових об'єктів як ВПП і споруд під світлосигнальне обладнання. 3. Продукти хімічної промисловості - реагенти, використовувані при передпольотної підготовки об'єктів інфраструктури і самих повітряних суден. Наприклад, сюди входять протизаморожувальні рідини і літій силікатні сполуки для збільшення терміну служби бетонних конструкцій, а також дезінфекційні реагенти. 4. Автомобільна техніка - пасажирські трапи, паливозаправники, маслозаправщики, амбуліфти, Автоліфти, автобуси, автомобілі оперативного призначення.

Спецтехніка забезпечує обслуговування повітряних суден і є важливою ланкою в ланцюжку реалізованих аеропортом послуг, впливає на швидкість обслуговування і пропус- №2, 2014 136 Економіка здатність аеродромного комплексу. 5. Спеціалізоване обладнання - для ефективного функціонування необхідний широкий спектр обладнання, починаючи від стійок реєстрації, пунктів огляду і обробки багажу, автономних джерел енергопостачання, закінчуючи світлосигнальними комплексами, засобами зв'язку, технікою для ремонту повітряних суден і мобільними лабораторіями. 6. Програмне забезпечення та серверна інфраструктура - в епоху інформаційних технологій також є вкрай важливим

ресурсом, що дозволяє здійснювати оперативне управління аеропортом, контролювати ділянки виробничих ланцюжків і координувати дії підрозділів і служб, що забезпечують обслуговування, супровід і безпеку польотів. 7. Продукти харчування - поставляються для подальшого виготовлення бортового харчування для пасажирів і екіпажів повітряних суден. З огляду на різні потреби авіакомпаній в бортовому харчуванні, необхідно постійно розвивати і вдосконалювати асортиментний ряд, в іншому випадку контрагенти можуть укласти договір на поставку харчування у виробництв, що не входять до складу аеропортового.

Експлуатант аеропорту

1. Експлуатант аеропорту несе відповідальність за організацію заходів щодо безпеки польотів, авіаційної безпеки, організацію наземного обслуговування, організацію і проведення пошукових, аварійно-рятувальних і протипожежних робіт у разі аварійних чи надзвичайних подій з повітряними

суднами на території аеропорту та в районі аеродрому, ефективно надання послуг користувачам аеропорту.

2. Експлуатант аеропорту (аеродрому), злітно-посадкового майданчика повинен вжити заходів для унеможливлення зльоту повітряного судна на підставі звіту державного інспектора про перевірку, складеного в межах повноважень, визначених пунктом 5 частини першої статті 16 цього Кодексу.

3. Експлуатант аеропорту може одночасно бути експлуатантом аеродрому.

4. Експлуатант аеропорту може самостійно надавати послуги в аеропорту, а також на договірних умовах передавати право на наземне обслуговування в аеропорту юридичним чи фізичним особам, що відповідають вимогам авіаційних правил України.

5. Експлуатант аеродрому зобов'язаний забезпечувати експлуатантів повітряних суден метеорологічною інформацією власними силами або на договірних умовах відповідно до авіаційних правил України.

6. Керівник експлуатанта аеродрому, аеропорту має право відмовитися від виконання розпорядження, яке може призвести до виникнення порушень правил безпеки польотів або авіаційної безпеки. У такому разі керівник експлуатанта аеродрому повинен повідомити про причину відмови органу або керівнику, який видав таке розпорядження.

7. Експлуатант аеропорту забезпечує створення належних умов для обслуговування пасажирів з обмеженими фізичними можливостями.

Стаття 73. Управління аеропортами та цивільними аеродромами

1. Якщо аеропорт або цивільний аеродром не використовується за цільовим призначенням, аеродром не сертифікується протягом більше трьох років, держава з мотивів суспільної необхідності збереження транспортної системи має право відповідно до закону примусово відчужити та передати аеропорт, цивільний аеродром, що перебуває у власності фізичних або юридичних осіб, до державної власності або розірвати договір оренди, концесії, управління із зазначеними фізичними та юридичними особами.

2. Збитки, завдані власнику в результаті повернення до державної власності аеропортів та цивільних аеродромів, у тому числі вартість нерухомого майна, відшкодовуються державою в порядку, встановленому законодавством України, при цьому з фізичних або юридичних осіб стягується відповідна компенсація, якщо інфраструктурі аеропорту, цивільного аеродрому була заподіяна шкода.

3. Рішення про ліквідацію, зміну форми власності аеропортів, цивільних аеродромів у частині виконання вимог частини першої цієї статті приймається відповідно до закону.

4. Договір про управління аеродромом укладається в письмовій формі та нотаріально засвідчується.

Амортизаційні відрахування на майно, що є предметом договору управління, залишаються в управителя, обліковуються ним разом з обліком майна, одержаного за договором управління, і спрямовуються на фінансування поточних та капітальних робіт на об'єкті управління. (*Документ взято з сайту "Законодавство України"*)

Управитель не може передавати права та обов'язки за договором управління аеродромом іншій особі.

5. Протягом строку дії договору управління передане в управління майно не може бути відчужене або обтяжене будь-яким чином (у тому числі передане в заставу, іпотеку, за іншими господарськими договорами), щодо цього майна не може бути прийнято рішення про приватизацію або вчинені інші дії, що можуть перешкодити здійсненню управління або обмежити права управителя.

Особливості розпорядження майном аеропортів (аеродромів)

1. Аеродроми та аеродромні об'єкти (злітно-посадкові смуги, руліжні доріжки, перони, інші елементи аеродромів), що забезпечують безпеку польотів та перебувають у державній чи комунальній власності, не підлягають відчуженню, продажу, приватизації, обміну, передачі в заставу.

2. Цілісні майнові комплекси, а також окремі об'єкти інфраструктури, призначені для наземного обслуговування повітряних суден, пасажирів, екіпажів, обробки багажу, пошти, вантажу, об'єкти неавіаційних видів діяльності можуть передаватися в концесію, оренду в установленому законодавством порядку, за умови, що не змінюється цільове призначення таких об'єктів.

3. Державний та/або комунальний аеродром може передаватися приватному інвестору в оренду, концесію, управління, а також бути предметом інших договорів, що укладаються за правилами, визначеними законодавством України. Істотною умовою таких договорів є заборона зміни цільового призначення об'єктів аеродрому, що забезпечують його основну виробничу діяльність.

Обмеження монополістичної діяльності в аеропортах. Вільна конкуренція та рівноправність

1. Експлуатанти аеропорту (аеродрому), виходячи з організаційно-технічних можливостей, зобов'язані створити суб'єктам авіаційної діяльності, що провадять діяльність в аеропорту, рівні умови користування аеропортом та аеродромом, якщо інше не передбачено законодавством.

2. З метою забезпечення контролю держави за монополістичною діяльністю у сфері надання послуг в аеропорту встановлюється перелік спеціалізованих послуг, які належать до ринків, що перебувають у стані природних монополій, та можуть надаватися лише в аеропортах. Перелік таких спеціалізованих послуг встановлюється Кабінетом Міністрів України.

Повноваження місцевих органів виконавчої влади щодо забезпечення діяльності аеропортів

1. До повноважень місцевих органів виконавчої влади належать:

- 1) здійснення відповідно до законодавства контролю за належною експлуатацією та організацією обслуговування пасажирів в аеропортах підприємствами житлово-комунального господарства, торгівлі та громадського харчування, побутового обслуговування, зв'язку;
- 2) дотримання вимог щодо використання приаеродромної території;
- 3) забезпечення в межах своїх повноважень будівництва, реконструкції, благоустрою та експлуатації під'їзних доріг до аеропортів;
- 4) організація благоустрою привокзальних площ аеропортів;
- 5) організація регулярного руху громадського транспорту між аеропортами та населеними пунктами;
- 6) забезпечення електрозв'язку між аеропортами і населеними пунктами;
- 7) створення належних умов для паркування автотранспортних засобів та безперешкодного проїзду спеціальних автотранспортних засобів на території привокзальної площі аеропорту.

2. Забезпечення громадського порядку в аеропортах здійснюється відповідними правоохоронними органами.

3. Під час планування розвитку транспортної інфраструктури обслуговування пасажирів в аеропортах місцеві органи виконавчої влади здійснюють свою роботу у взаємодії з експлуатантами аеропортів.

Забезпечення доступу і обмеження прав користування аеропортами та аеродромами

1. Експлуатант аеродрому (аеропорту), відкритого для прийому і відправлення повітряних суден, зобов'язаний надавати дозвіл на посадку повітряних суден в межах технічних можливостей аеродрому.

2. Експлуатант аеропорту (аеродрому), до/з якого здійснюються пасажирські перевезення, повинен забезпечувати максимально безперервну експлуатацію аеропорту (аеродрому) з метою належного функціонування авіатранспортної системи України.

Проведення ремонтних, технологічних або інших робіт, які можуть перешкоджати виконанню польотів до/з цього аеропорту, здійснюється лише за погодженням з уповноваженим органом з питань цивільної авіації.

Експлуатант аеропорту зобов'язаний негайно письмово повідомити уповноважений орган з питань цивільної авіації, якщо він виявить, що невиконання ремонту аеропорту (аеродрому) загрожує чи може загрожувати безпеці польотів чи пасажирів.

3. Експлуатант аеропорту (аеродрому), до/з якого здійснюються пасажирські перевезення, повинен забезпечити безперервну експлуатацію аеродрому в зимових умовах та відновлення його експлуатації після закриття внаслідок метеорологічних умов у строк, визначений авіаційними правилами України.

4. Користування аеропортами та цивільними аеродромами обмежується:

1) у разі виникнення передумов для порушень правил щодо безпеки польотів, пов'язаних із функціонуванням аеродрому, у разі закриття аеродромів і аеропортів для прийому і відправлення повітряних суден з технічних чи метеорологічних умов, у разі виникнення або загрози виникнення епідемії інфекційних захворювань;

2) у частині доступу до контрольованих зон аеропортів (аеродромів) відповідно до вимог забезпечення авіаційної безпеки в порядку, встановленому авіаційними правилами України;

3) внаслідок непереборної сили.

5. Експлуатант аеродрому, відкритого для прийому і відправлення повітряних суден, зобов'язаний надавати позачерговий дозвіл:

1) на вимушену посадку повітряному судну, яке зазнає аварії;

2) повітряному судну, яке здійснює політ з метою захисту життя та здоров'я людей або з метою ліквідації наслідків надзвичайних ситуацій;

3) повітряному судну, яке здійснює політ, безпосередньо пов'язаний із забезпеченням громадського правопорядку та інтересами національної безпеки;

4) на посадку повітряному судну в разі використання аеродрому як запасного.

6. У разі наявності заборгованості з оплати послуг з аеропортового обслуговування або з відшкодування завданих аеропорту збитків експлуатант аеропорту (аеродрому) має право не обслуговувати повітряне судно до погашення такої заборгованості після закінчення триденного строку з дня отримання користувачем-боржником відповідного попередження в письмовому вигляді, а також за відсутності обґрунтованих підстав для продовження строків сплати боргу.

7. З метою консультування суб'єктів авіаційної діяльності в аеропортах та належного представництва інтересів сторін щодо умов використання аеропортів, діяльності організацій з наземного обслуговування в аеропортах створюються аеропортові комітети під керівництвом експлуатанта аеропорту,

до складу яких входять представники експлуатанта аеропорту, органів обслуговування повітряного руху, авіаційних перевізників, для яких аеропорт є базовим, або їх представницьких організацій, а також представники суб'єктів аеропортової діяльності. Уповноважений орган з питань цивільної авіації в разі потреби може направити свого представника для участі в роботі зазначеного комітету.