

СУЧАСНІ ПРОБЛЕМИ МІЖНАРОДНОЇ АВІАЦІЇ

Руденко А.Є

Національний авіаційний університет, Київ

Науковий керівник: Дерев'яно Т.А., канд. екон. наук, доц.

Ключові слова: повітряні судна, авіакомпанія, технології, екологічність, інновації

Не дивлячись на те, що авіація сьогодні це найшвидший спосіб подорожей, але також зараз існує авіаційна промисловість, яка використовується як бажаний спосіб подорожі і таким чином створює велику частину доходу для економіки.

Авіаційна промисловість об'єднує сім'ї, друзів та бізнес колег. Це також створює платформу, де люди збираються для обміну ідеями один з одним. Вона зробила подорож настільки короткою та гнучкою, що подорожуючі можуть дістатися до місця призначення протягом 24 годин. І це перетворило нашу велику планету у маленький світ, повний чудових можливостей.

Незважаючи на це, в авіаційній галузі у сучасному світі є кілька основних проблем, таких як безпека, зручність, екологічна та фінансова стійкість.

Сьогодні початкові інновації в технології, способи кіберзлочинців і глобальні терористи використовують попередні методи нападу, тому це вимагає від авіації переконання, що вона підтримує рівень безпеки.

Еволюція міжнародної безпеки протягом найближчих років впливає на авіацію чотирма шляхами, які є основними проблемами в наш час:

1. Технологія швидко демократизує здатність наносити великі масштаби пошкодження.

2. Злиття кібер- та фізичних даних створює такі вразливі місця, як віддалені атаки, що можуть спричинити серйозні зриви в реальному світі. Комп'ютерне програмне забезпечення в цивільній авіації потенційно може бути зламане, якщо не створювати найбезпечніші системи та методи (системи управління польотом, навігаційні системи на базі GPS, манометри та системи споживання палива, комп'ютери для обслуговування - це все потенційні моменти кібер-вразливості в авіації).

3. Оскільки комп'ютери роблять більше, людські навички руйнуються. Автоматизовані системи стають здатними обробляти все більше і більше ситуації, тобто люди повинні втручатися лише тоді, коли щось трапляється незвичне і несподіване. Але коли у людей менше можливостей практикуватися та відточувати свої навички, вони стають все менше здатними швидко та належним чином реагувати в кризових умовах. Все частіше, дослідники усвідомлюють, що найбільш вразливі точки в багатьох системах - це ті, при яких люди взаємодіють з автоматизованими процедурами.

4. Завдяки новим технологіям, що поширюють інформацію, відбувається її дезінформація - вона стає легкою мішенню для зловмисників та може спричинити максимальний зрив.

З проведеного дослідження, можемо сформулювати головні виклики авіаційної промисловості:

1. Впровадження та дотримання нових правил і нормативних актів може бути поганим для подолання нових загроз, а отже й погіршення до їх готовності. Підхід компаній повинен бути образливим, а не захисним, оскільки він допомагає підготовці до майбутньої загрози. Протидія терористичним атакам повинна базуватися на стратегічних ситуаціях, а не на досвіді. Співпраця з питань безпеки у фізичному та кібердоміні робить протидію загрозам сильнішою.

2. Авіаційну безпеку слід покращувати за рахунок кращих знань про пасажирів (їжа, реагування на загублені або викрадені проїзні документи, тощо)

3. Уряди повинні дивитись ще ширше і розвивати міжнародний протокол управління розробкою, виробництвом та впровадженням зброї, що володіє зенітними можливостями, як це застосовується для інших категорій зброї - хімічна зброя, наземні міни, ядерні боеголовки тощо. Анти-авіаційна зброя не повинна відрізнятися.

4. Використання сонячного живлення, а також стійкого біопалива має бути поінформоване, оскільки воно є доброю альтернативою джерелам живлення.

5. Інфраструктура аеропорту повинна бути такою, щоб вона мала оптимізувати цикл, який повинен пройти літак, перш ніж він зможе приземлитися або повинен зменшити швидкість перед входом у жвавий повітряний коридор. В обох випадках, літак спалює більше палива, ніж йому довелося б, тому що інфраструктура не може задовольнити попит. Оцінки такі, що є близько 12% ефективності, яку можна було б отримати за допомогою систем управління повітряним рухом працювали на своєму оптимальному рівні. І кожна хвилина, яка зберігається, зменшує спалення палива, а отже й викиди.

6. Змусити уряди реалізувати загальнообов'язковий компенсаційний викид схеми вуглецю. Авіакомпанії визнають, що їм доведеться заплатити за деякі викиди, поки стовпи стратегії не дозріють повністю. Ця важлива робота проводиться через ІКАО.

7. Застосовувати заходи з управління шумом літаків, наприклад, такі як зображення переважних маршрутів шуму на карті, для уникнення житлових районів, лікарень та шкіл; оптимальне використання злітно-посадкових смуг та маршрутів відповідно до умов; з використанням безперервних підходів до спуску та зменшення шуму при вильоті техніки; уникнення непотрібного використання допоміжних енергоблоків літака на стійці; буксирування літаків замість використання реактивних двигунів; обмеження нічних операцій.

Список використаних джерел:

1. Biggest Challenges Facing the Global Aviation Industry. URL: <https://skift.com/2014/10/14/3-biggest-challenges-facing-the-global-aviation-industry/>

2. Four threats to aviation security – and four responses. URL: <https://www.weforum.org/agenda/2016/07/four-threats-to-aviation-security-and-four-responses/>

