

УДК 004.056.5

ДЕРЖАВНІ ІНФОРМАЦІЙНІ РЕСУРСИ У ГАЛУЗІ АВІАЦІЙНОЇ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ УКРАЇНИ: ТЕРМІНИ ТА ВИЗНАЧЕННЯ

О. К. Юдін**, д-р техн. наук, проф.; *В. Ю. Іваннікова**, канд. техн. наук, доц.;
С. Ю. Гирич

Національний авіаційний університет

e-mails: *kszi@ukr.net, ** vicg@bigmir.net

На базі проведених досліджень уперше розглянуто питання визначення державних інформаційних ресурсів у галузі авіаційного транспорту. Показано актуальність подальшого розвитку цього питання в Україні для її національної безпеки. Представлено структуру авіатранспортної системи України. Проведено нормативно-правовий аналіз, на основі якого вперше сформульовано визначення поняття державних інформаційних ресурсів авіатранспортної системи України.

Ключові слова: державні інформаційні ресурси, авіаційна транспортна система України, визначення, аналіз.

On the basis of conducted researches the question of state information resources definition in the field of air transport has been considered for the first time. The actuality of further development of this question in Ukraine for its national safety is shown. The structure of the air transport system of Ukraine is presented. It was conducted the legal analysis, on the basis of which the definition of state information resources of air transport system of Ukraine has been formulated.

Keywords: state information resources, aviation transport system of Ukraine, definitions, analysis.

Вступ

Приведення інфраструктури авіаційного транспорту у відповідність до міжнародних вимог — важлива складова стратегії розвитку нашої держави, спрямованої на забезпечення конкурентоспроможності України на світовому ринку.

Згідно з заявами Всесвітнього економічного форуму однією із основ розвитку держави на міжнародному ринку є використання інформаційних технологій у основних сферах її життєдіяльності, в тому числі і в авіаційно-транспортній галузі. Будь-яке несанкціоноване втручання у інформаційний простір авіаційної транспортної системи може призвести до непередбачуваних наслідків. У зв'язку з цим, сьогодні захист державних інформаційних ресурсів у галузі авіаційної транспортної системи України, є одним із головних пріоритетів нашої держави у сфері забезпечення її національної безпеки.

Аналіз останніх досліджень і публікацій

Проведений аналіз літературних джерел у сфері державних інформаційних ресурсів (ДІР) авіатранспортної системи України свідчить про малосистемний характер даних досліджень та відсутність класифікації державних інформаційних ресурсів у галузі авіаційного транспорту. Крім того, не розроблено нормативно-правового документу, стандарту щодо визначення поняття державних інформаційних ресурсів авіатранспортної системи, його складових та не визначено місце українського сегменту даних електронних ресурсів у світовому просторі ідентифікаторів об'єктів.

Звертаючись до теми визначення ДІР, слід зазначити, що даному питанню приділяли увагу, як вітчизняні, так і зарубіжні вчені. До них можна віднести роботи: Юдіна О. К., Бучика С. С., Корченка А. Г., Марущака А. І., Почепцова Г. Г., Хакановського В. Г., Швеця М. Я., Бойченка О. В., Богуша В. М., Арістової І. В., Бабака В. П., Чунарьової А. В., Чунарьова А. В. та ін.

Питання щодо дослідження авіаційних транспортних систем розглядалися у працях Г. М. Юна К. В. Марінцевої, В. І. Блохіна, А. П. Виноградова, К. В. Єрохіної, Ю. Ф. Кулаєва, А. Л. Павлова, А. А. Пашкова, Ю. А. Юркіна та ін.

Але питанню класифікації ДІР у галузі авіаційних транспортних систем приділялась незначна увага, про що свідчить існуюча нормативно-правова база щодо їх захисту. Це все потребує проведення досліджень у даному напрямку для побудови в подальшому дієвої системи захисту цих ДІР, що є дуже важливим для національної безпеки України.

Мета статті — провести аналіз нормативно-правових актів та інших джерел, на основі якого сформулювати визначення поняття державних інформаційних ресурсів у галузі авіаційного транспорту. З цією метою, необхідно розглянути питання структури авіатранспортної системи України, визначити її основні елементи на перспективи її подальшого розвитку.

Виклад основного матеріалу

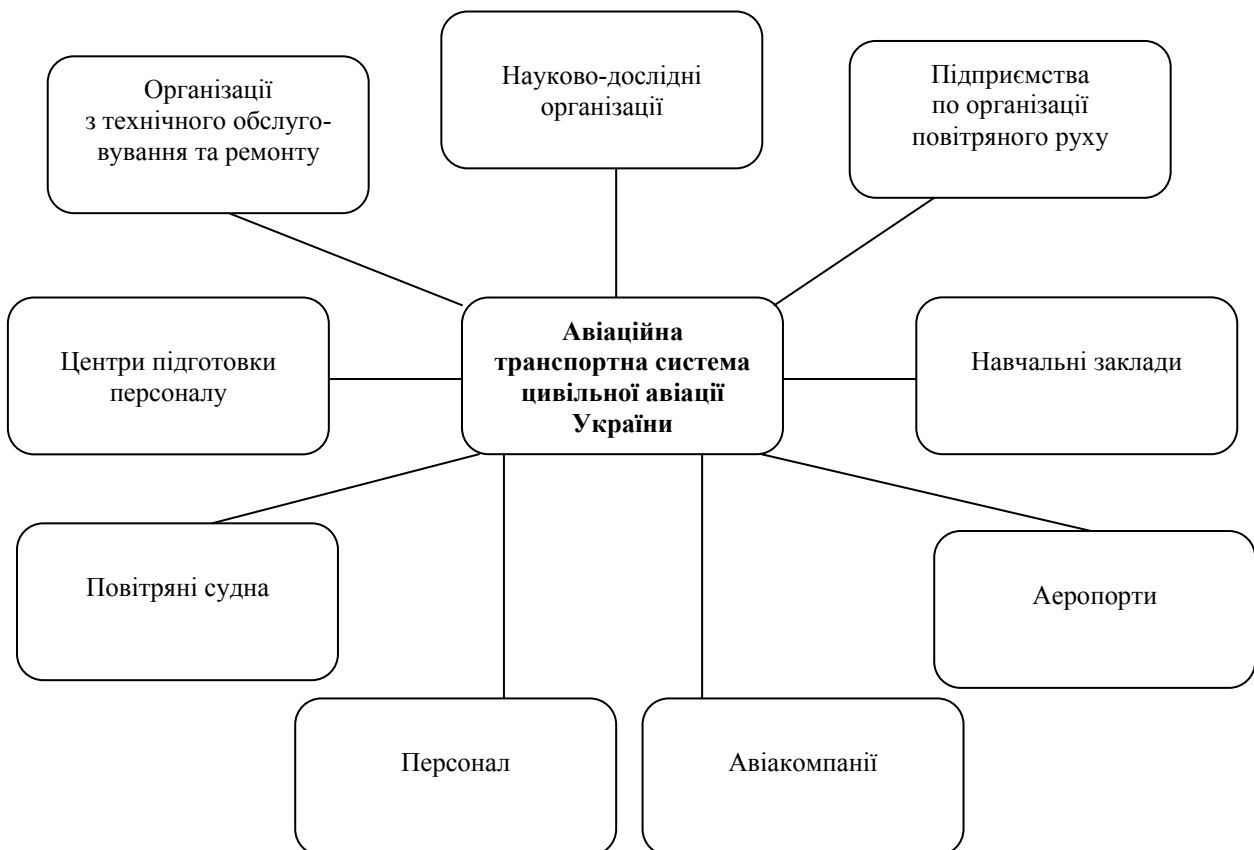
Відповідно до наказу Міністерства інфраструктури України № 650 від 19.08.2003 р. *авіаційна транспортна система* визначається як сукупність

елементів (суб'єктів) системи, діючих і взаємодіючих для задоволення потреб суспільства в авіаційних роботах та авіаперевезеннях. Суб'єктами авіаційно-транспортної системи є повітряні судна з їх екіпажами, авіакомпанії, аеродроми і аеропорти, організації з технічного обслуговування повітряного судна, обслуговування повітряного руху, авіаційна адміністрація та установи з нагляду за безпекою польотів.

Таким чином, авіаційна транспортна система (АТС) цивільної авіації України — це сукупність закономірно розміщених елементів організації повітряних перевезень пасажирів та їх багажу, ван-

тажу і пошти, які знаходяться у постійному взаємозв'язку.

Основною метою діяльності АТС є забезпечення потреб громадян і економіки у сфері надання послуг по здійсненню повітряних перевезень і виконанню авіаційних робіт. Незважаючи на те, що кожен елемент системи є досить самостійним, виконує притаманні лише йому специфічні функції, тим не менш, всі вони взаємодіють, як між собою, так і з іншими системами. На основі проведеного аналізу розроблено структуру сучасної авіаційної транспортної системи цивільної авіації України, яка представлена на рисунку.



Структура авіатранспортної системи цивільної авіації України

Головними особливостями АТС є складність її структури, неоднорідність складових елементів, нелінійність зв'язків між компонентами, а також ключова роль людини на всіх етапах її функціонування. Функціонування АТС забезпечується взаємодією низки самостійних підсистем: льотної експлуатації, технічної експлуатації, управління повітряним рухом, комерційної експлуатації, аеродромної експлуатації.

Однією з характеристик авіатранспортної системи є її територіальна структура, яка являє собою сукупність просторових елементів, у яких певним чином поєднуються галузеві та функціональні складові. Особливостями структури авіатранспортної системи є її поліструктурність і лінійно-

вузловий характер. Головною ланкою авіатранспортної системи нашої держави є Міністерство інфраструктури України з його організаційними підрозділами.

Складовими елементами цієї структури є спеціальні органи управління, як державні (Державіаслужба) так і комерційні, які управляють цивільною та державною авіацією.

Авіатранспортна системи — це багаторівнева система. На першому (найвищому) рівні формується єдина авіатранспортна система країни (національна авіатранспортна система), на другому рівні — авіатранспортна система регіону, а на мікрорівні — система обласних та районних територіальних комплексів.

Регіональна авіатранспортна система — це взаємозв'язана сукупність аеропортів, аеродромів та авіаліній у межах певного суспільно-географічного району. Відповідно до найпоширеніших схем районування [1] в Україні можна виділити дев'ять регіональних авіатранспортних систем: Карпатську, Подільську, Північно-Західну, Столичну, Центральну, Північно-Східну, Придніпровську, Донецьку, Південну. Кожна регіональна авіатранспортна система формується навколо найбільших міст. Такими центрами в нашій державі є міста Київ, Одеса, Харків, Дніпропетровськ, Донецьк, Львів, Сімферополь. Аеропорти цих міст формують каркас територіальної структури національної авіатранспортної системи, утворюючи територіальні ядра авіапослуг. Крім аеропорту до системоутворювальних елементів системи належать аеродроми, злітно-посадкові майданчики, тимчасові злітно-посадкові смуги. За даними Державної авіаційної адміністрації станом на червень 2015 р. у державному реєстрі авіації України нараховується 23 аеропорти, 33 аеродроми, 2 вертодроми та 40 злітно-посадкових майданчиків [2].

Первинним системоутворювальним елементом авіатранспортної системи будь-якого рівня є аеропорт. З цієї точки зору, аеропорт — це багатофункціональне транспортне підприємство, що є наземною частиною авіаційної транспортної системи, яка забезпечує зліт і посадку повітряних суден та їх наземне обслуговування; прийом, відправлення пасажирів, багажу, пошти та вантажів, а також створює необхідні умови для функціонування авіакомпаній, державних органів регулювання авіаційної, митної та іншої діяльності.

Діяльність аеропорту проводиться в інтересах пасажирів та інших клієнтів — споживачів авіапослуг, а також суб'єктів авіатранспортного ринку, які безпосередньо здійснюють авіаційні перевезення або сприяють їм.

В аеропорту здійснюється умовний перехід авіаційного транспорту з режиму повітряного функціонування в режим його наземної діяльності. Аеропорт є місцем взаємодії чотирьох основних складових повітряної транспортної системи [3, 4]:

- власне, аеропорт, якому може належати частина системи керування повітряним рухом (КПР);
- авіакомпанії;
- системи КПР;
- користувачі.

Сьогодні близько 97 % усіх пасажиропотоків сконцентровані в п'яти стратегічних аеропортах міст: Бориспіль, Дніпропетровськ, Одеса, Львів та Харків, пасажирські термінали та інфраструктура більшості з яких не в змозі зараз забезпечити належне обслуговування пасажирів та повітряних

перевізників. Це стримує подальше нарощування обсягів перевезень. Слід зазначити, що у 2014 р. в аеропорту м. Дніпропетровськ, порівняно з іншими, де відбулося зниження обсягів пасажироперевезень, мало місце зростання пасажиропотоків на 6,3 %, або на 358,8 тис. пасажирів. Це пояснюється перерозподілом пасажиропотоків у зв'язку з припиненням діяльності на території України окремих аеропортів Південно-Східного регіону країни. Але у 2015 р. пасажиропотік через всі ці аеропорти значно скоротився.

Крім цього, негативно на ефективне та рентабельне функціонування національної авіатранспортної системи впливає діяльність авіакомпаній, які значною мірою теж залежать від зовнішніх факторів, таких як загальний стан економічної кон'юнктури, динаміка основних макроекономічних показників та рівня стабільності економіки країни та світу взагалі.

Упродовж січня-вересня 2015 р. пасажирські перевезення здійснювали 18 вітчизняних авіакомпаній, на п'ять з яких припадало 96 % у загальних обсягах перевезень. Це «Міжнародні авіалінії України», «Ютейр Україна» «Дніпроавіа», «Роза вітрів» та «Авіалінії Харкова». На сьогодні регулярні польоти між Україною та країнами світу здійснюють 7 вітчизняних авіакомпаній до 33 країн світу та 30 іноземних авіакомпаній з 22 країн світу. На внутрішніх регулярних лініях пасажирські перевезення між 8 містами України здійснювали три українські авіакомпанії [2].

Кожен елемент авіатранспортної системи має свій ресурсний потенціал. Так, наприклад, ресурсним потенціалом авіакомпанії є парк авіаційних транспортних засобів (повітряних суден — ПС), ресурсним потенціалом аеропорту є склад засобів забезпечення застосування ПС (аеродромна інфраструктура, системи зв'язку, навігації, управління повітряним рухом тощо).

У процесі своєї діяльності кожен з описаних елементів авіаційної транспортної системи створює та використовує свої власні інформаційні ресурси, несанкціоноване та протиправне втручання в які, може призвести до тяжких та непередбачуваних наслідків, що загрожують національній безпеці держави. Інтереси держави в інформаційній сфері авіаційного транспорту полягають у створенні умов для гармонійного розвитку інформаційної інфраструктури держави, реалізації конституційних прав і свобод людини в інтересах зміцнення конституційного ладу, суверенітету і територіальної цілісності країни, встановлення політичної і соціальної стабільності, економічного процвітання, міжнародного співробітництва. Відсутність детального визначення і класифікації державних інформаційних ресурсів авіатранс-

портної системи ускладнює побудову моделі загроз ресурсам даної галузі та розробку засобів захисту від них. Саме тому першочерговим завданням є формулювання сучасного визначення ДІР у галузі авіаційного транспорту, чому і присвячена ця стаття.

На даний час у працях О. Юдіна та С. Бучика [5], ґрунтуючись на попередніх дослідженнях, поняттях і загальних визначеннях інформаційних ресурсів, національних інформаційних ресурсів [6, 7], представлено нове, більш широке та сучасне визначення загального поняття ДІР.

Беручи до уваги сформульоване у праці [5] визначення ДІР та проаналізовану вище структуру авіатранспортної системи України, пропонуємо наше авторське визначення поняття державних інформаційних ресурсів авіатранспортної системи України.

Державні інформаційні ресурси авіатранспортної системи України — це результати інтелектуальної та практичної діяльності суб'єктів державної та недержавної форм власності діючих, взаємодіючих для задоволення потреб суспільства в авіаційних роботах та перевезеннях, зафіксовані і систематизовані на відповідних матеріальних носіях інформації, як окремі документи і масиви документів, банки і бази даних та знань, які обробляються й передаються у інформаційних системах державного і/або загального призначення, та підлягають захисту згідно визначеної політики безпеки й чинного законодавства.

Будь-які державні інформаційні ресурси повинні бути систематизовані та входити до єдиної системи державних інформаційних ресурсів. На сьогодні в країні створені та функціонують лише окремі елементи системи ДІР, тобто: інформаційні служби різноманітних міністерств, відомств, у тому числі і реєстри Державіаслужби України.

Під системою державних інформаційних ресурсів, мається на увазі організований державою упорядковано-інтегрований комплекс організаційно-технічних, нормативно-правових технологій, методів і заходів, а також взаємозв'язана і погоджено-функціонуюча сукупність суб'єктів інформаційної діяльності (державних, суспільства та окремих громадян) об'єднаних цілями й завдан-

нями щодо формування, накопичення, збереження, достовірного оброблення, передавання, висвітлення та захисту державних інформаційних ресурсів у межах чинного законодавства України [5].

Напрямок подальшого дослідження буде визначення місця авіатранспортної галузі спочатку у єдиній системі державних інформаційних ресурсів нашої держави, а потім і у світовому просторі ідентифікаторів об'єктів.

Висновок

У статті наведено аналіз існуючого нормативно-правового забезпечення, вітчизняних і міжнародних стандартів у галузі інформатизації суспільства й держави в цілому та представлено структуру окремого елемента економіки нашої держави — авіатранспортної системи України. На основі проведених досліджень вперше сформульовано визначення поняття державних інформаційних ресурсів авіатранспортної системи України та показано актуальність подальшого розвитку цього питання в Україні для її національної безпеки.

ЛІТЕРАТУРА

1. *Заставний Ф. Д.* Географія України: навч. посібник: в 2 т. / Ф. Д. Заставний. — Львів, 1993.
2. <http://avia.gov.ua/documents/diyalnist/aeroport/24145.html>
3. *Запорожець В.* Аеропорт: організація, технологія, безпека / В. Запорожець, М. Шматко. — К. : Дніпро, 2002. — 168 с.
4. *Международная организация гражданской авиации.* Дос 9562. Руководство по экономике аэропортов. — Монреаль, 2006.
5. *Юдін О. К.* Державні інформаційні ресурси. Методологія побудови класифікатора загроз : монографія / О. К. Юдін, С. С. Бучик. — К. : НАУ, 2015. — 214 с.
6. *Юдін О. К.* Інформаційна безпека. Нормативно-правове забезпечення: підручник / О. К. Юдін. — К. : НАУ, 2011. — 640 с.
7. *Марушак А. І.* Щодо поняття «інформаційні ресурси держави» / А. І. Марушак // Інформаційна безпека людини, суспільства, держави. — 2009. — №1 (1). — С. 11–15.

Стаття надійшла до редакції 17.02.2016