

*Шокодзько Олег Васильович  
Дубовик Генадій Валентинович  
Ткаченко Анатолій Володимирович*

*Національний університет оборони України імені Івана Черняхівського, Київ*

## **ОСОБЛИВОСТІ УПРАВЛІННЯ ЕКІПАЖАМИ ОКРЕМОГО АВІАЦІЙНОГО ЗАГОНУ ДЕРЖАВНОЇ ПРИКОРДОННОЇ СЛУЖБИ УКРАЇНИ ПРИ ВИКОНАННІ ЗАВДАНЬ**

*У статті розглянуто особливості системи управління екіпажами окремого авіаційного загону Державної прикордонної служби України. Розглянуто організаційну діяльність як поняття, її зміст та структуру. Визначено основні напрямки удосконалення системи управління.*

**Ключові слова:** *охорона державного кордону, екіпаж окремого авіаційного загону (підрозділу), система управління, повітряний моніторинг.*

**Постановка проблеми.** Державна прикордонна служба України (ДПСУ) відповідно до Закону України “Про Державну прикордонну службу України” є правоохоронним органом спеціального призначення, що має систему управлінських структур органів охорони державного кордону, авіаційних підрозділів та підрозділів Морської охорони. З метою реалізації завдань щодо посилення захищеності державних кордонів від загрози проникнення на територію України незаконних збройних формувань та диверсійно-розвідувальних груп виникла необхідність удосконалення системи управління, у тому числі й під час організації оперативно-службової діяльності із застосуванням відомчої авіації.

**Метою статті** є аналіз ефективності діючої системи управління авіаційними підрозділами (екіпажами) Державної прикордонної служби України під час підготовки та виконання завдань за призначенням. Визначення напрямків удосконалення системи прийняття рішень та надання дозволів, автоматизації постановки завдань екіпажам.

**Виклад основного матеріалу.** Проблеми прийняття оптимальних рішень у сфері охорони державного кордону існували постійно. Однак протягом останнього часу ці проблеми значно ускладнились, органи управління Державної прикордонної служби України всіх рівнів зустрічаються з ними все частіше. Насамперед це пов'язано: із зростанням складності та динамічності обстановки; збільшенням обсягу інформації, що надходить до органів управління; неможливістю чисельного виміру низки зовнішніх та внутрішніх факторів та складністю взаємозв'язків між ними; неструктурованістю та складністю завдань з охорони державного кордону; збільшенням кількості управляючих параметрів рішень і складністю їх одночасного врахування; підвищенням взаємозалежності різних рішень та їх наслідків. Приймати рішення, які забезпечували б необхідний стан охорони державного кордону на базі лише якісного аналізу, досвіду охорони кордону та інтуїції начальників, стає дедалі важче.

Аналіз останніх досліджень і публікацій, в яких започатковано ефективне вирішення даної проблеми: начальнику (командиру) потрібно визначити мету дій, вибрати форми, способи, заходи та послідовність дій, склад сил та засобів, які залучаються або розробити план дій, що забезпечить досягнення мети з найменшими витратами ресурсів. Для цього необхідно передбачати порядок дій порушників законодавства з питань перетину державного кордону України, порядок дій підпорядкованих, приданих та взаємодіючих сил та засобів, спрогнозувати результати протидії двох сторін та на основі прогнозу вибрати кращий варіант дій. Виконання зазначених завдань передбачає використання моделей або систем моделей реальних процесів, що дозволяють реалізувати можливість прогнозування.

З метою вивчення питань щодо підвищення ефективності оперативно-службової діяльності органів та підрозділів охорони державного кордону із застосуванням відомчої авіації розглянемо діючу систему планування та застосування авіації.

Вся авіаційна техніка ДПСУ зосереджена на базових аеродромах, місцях постійного базування окремих авіаційних ескадрилій. Враховуючи, що протяжність державного кордону близько 7000 тисяч кілометрів штатна кількість авіаційної техніки ДПСУ не дає змоги виконувати спеціальні завдання на всій протяжності кордону одночасно. Підставою для виконання польотів на визначеній ділянці є затверджений План-графік льотної роботи авіації ДПСУ на рік, місяць, день (Плани застосування авіації). Для складання планів застосування авіації та подальшого затвердження керівництвом служби використовується паралельний метод роботи:

командир авіаційної ескадрильї подає до регіонального управління та авіаційного управління Департаменту охорони державного кордону пропозиції щодо льотної роботи на наступний місяць (кількість чергових екіпажів та авіаційної техніки що може застосовуватись для виконання спеціальних завдань);

начальники прикордонних загонів подають потребу на необхідність застосування авіації на своїх ділянках до регіонального управління та авіаційного управління Департаменту охорони державного кордону;

авіаційне управління (центральный диспетчерський пункт (ЦДП)), складає плани застосування авіації та затверджує їх у керівництва Державної прикордонної служби України;

після затвердження Планів начальник авіаційного управління доводить до відома начальників регіональних управлінь, прикордонних загонів та командирів авіаційних частин;

командири окремих авіаційних ескадрилей організують підготовку до виконання польотних завдань з базових та позабазових аеродромів.

З метою забезпечення контролю та безпеки виконання польотних завдань запроваджено наступну систему прийняття рішень та видачі дозволів, а саме:

**рішення на застосування авіації** приймає начальник органу охорони кордону, якому передано в оперативне підпорядкування авіацію;

**дозвіл на застосування авіації** надає перший заступник Голови Державної прикордонної служби України;

**дозвіл на виконання польотів** Державної авіації відповідно до законодавства України надає Генеральний штаб Збройних Сил України;

**дозвіл на використання повітряного простору** України та умови на його використання видає Украероцентр через регіональні центри обслуговування повітряного руху (РЦ ОПР);

**контроль за безпекою польотів і законністю виконання завдань** здійснює начальник авіаційного управління – начальник авіації. На підставі аналізу дотримання законності та заходів безпеки надає дозвіл на польоти командирам окремих авіаційних ескадрилій;

**дозвіл на виліт екіпажу** надає командир окремої авіаційної ескадрильї на підставі всебічного аналізу готовності та відповідності метеоумов;

**рішення на виліт** приймає командир екіпажу.

Завдання командир екіпажу оформлюється письмовим розпорядженням на виліт (розпорядженням) та доводиться до нього напередодні начальником органу охорони державного кордону, яким чітко визначається зміст повітряного моніторингу і якого результату досягти.

При виконання польотних завдань вздовж лінії державного кордону авіаційні екіпажі ДПСУ використовують усі наявні аеродроми державної авіації та цивільні аеродроми України. Розбудова власних злітно-посадкових смуг є недоцільною та економічно не вигідною. Для організації належного забезпечення і своєчасного виконання

польотних завдань, авіаційні підрозділи (екіпажі) ДПСУ у відповідності до вимог чинного законодавства з метою отримання дозволів на виконання польотів та використання повітряного простору повинні завчасно (за добу) інформувати Украероцентр та Генеральний штаб Збройних Сил України щодо аеродрому (майданчика) зльоту, типу ПС, командира ПС, часу вильоту за планом, мети польоту, маршруту польоту, часу закінчення польотів за планом, аеродрому (місця) посадки та дозাপравлення).

Під час роботи на кордоні екіпаж повинен установити радіозв'язок в єдиній ультракороткохвильовій радіомережі взаємодії ДПСУ з підрозділом органу охорони державного кордону на ділянці якого ведеться спостереження, або з кораблем (катером) Морської охорони, який несе службу у прилеглий або виключно-морській економічній зоні, уточнити у нього обстановку для виконання завдання з моніторингу.

В основу повітряного моніторингу на державному кордоні покладено роботу екіпажу з бортовими інструментальними засобами висвітлення обстановки (телевізійна камера з широким полем зору, телевізійна камера з вузьким полем зору, тепловізор тощо) (далі – моніторинговим обладнанням).

Контроль за роботою екіпажів здійснюється персоналом оперативних чергових авіації Головного центру управління службою Адміністрації Держприкордонслужби (ГЦУС) та оперативних чергових відділу управління службою (ВУС) окремих авіаційних ескадрилій, органів охорони кордону .

За допомогою системи “Авіатрекінг” оперативні чергові ГЦУС та ВУС авіаційних ескадрилей відстежують місцезнаходження повітряного судна в реальному часі, точність виконання завдання, дотримання заданого маршруту. Для цього в приміщеннях несення служби обладнано автоматизованими робочими місця (АРМ) спеціальним програмним забезпеченням в “Інтернет-мережі”, яке захищене паролями.

У разі ускладнення обстановки на кордоні, метеобстановки, іншої обстановки щодо безпеки польотів або необхідності уточнення завдання, перенацілювання повітряного судна ВУС інформує екіпаж з використанням всіх можливих засобів зв'язку органів охорони кордону та органів обслуговування повітряного руху.

Командир екіпажу після виконання завдання доповідає начальнику органу охорони державного кордону та командирі авіаційної ескадрильї про результати виконання завдання.

Начальник органу охорони кордону після доповіді екіпажу про виконання завдання особисто або через ВУС доповідає у штаб регіонального управління про результати повітряного моніторингу і вжиті щодо обстановки заходи. У найкоротший термін організовує оброблення, оформлення і передавання екіпажом матеріалів об'єктивного контролю до ВУС та ГЦУС, інформує керівництво служби.

Таким чином, управління екіпажами окремого авіаційного загону Державної прикордонної служби України відповідає основним, загальноприйнятим вимогам до системи військового управління: стійкість, безперервність, гнучкість, оперативність, прихованість.

**Стійкість** досягається дублюванням засобів і каналів зв'язку, умінням командирів і штабів виконувати свої функції з управління екіпажами у складній обстановці, яка швидко змінюється.

**Безперервність** управління досягається: високою надійністю і живучістю системи управління, підтримкою надійного зв'язку із старшим командиром, підлеглими і взаємодіючими частинами, постійним наглядом за противником, своєчасним збиранням і обробкою інформації про обстановку.

**Гнучкість** управління полягає в умінні командирів і штабів своєчасно вносити необхідні уточнення у раніше прийняті рішення і поставленні завдання підлеглим чи приймати нові рішення в залежності від змін у обстановці.

**Оперативність** управління досягається спроможністю командирів, штабів та інших органів управління проводити усі заходи щодо керування підлеглими у строки продиктовані обставинами.

Оперативність управління визначається:

швидкістю збору і обробки даних обстановки;

своєчасністю прийняття рішення і доведенням завдань;

організацією виконання спеціальних завдань у короткий термін.

Найбільш повно виконання вимог оперативності управління досягається широким використанням засобів механізації та автоматизації управління.

**Прихованість** управління полягає у забезпеченні приховування від противника заходів щодо підготовки та ведення бойових дій, забезпеченню раптовості нанесення ударів.

Прихованість управління забезпечується широким використанням:

апаратури засекречування гарантованої і термінової стійкості;

апаратури попереднього кодування;

різноманітних документів прихованого управління військами.

Управління авіаційними частинами (екіпажами) з боку старших начальників здійснюється, як правило, централізовано і тільки в окремих випадках на означений термін може припускатися часткова децентралізація. Відповідно до вищенаведеного **централізоване управління є основним способом управління** та передбачає керівництво з боку старших начальників усією бойовою діяльністю підлеглих, як у період підготовки до виконання дій за призначенням, так і у ході виконання спеціальних завдань.

Дана система управління авіаційними підрозділами та наявна кількість авіаційної техніки ДПСУ забезпечує виконання покладених на неї завдань, проте й має ряд негативних внутрішніх та зовнішніх факторів, що потребують врахування під час планування застосування авіаційних підрозділів ДПСУ:

кількість та місця базування окремих авіаційних підрозділів ДПСУ, у порівнянні з протяжністю державного кордону, значно зменшує час оперативного реагування на зміни в обстановці (час підльоту з базових аеродромів складає 2-3 години);

застосування авіаційних підрозділів (екіпажів) здійснюється планово із завчасним інформуванням органів управління повітряним рухом (цивільних та військових), що знижує раптовість та прихованість застосування (ймовірний витік інформації);

відсутність автоматизованої системи обміну даних (у режимі online);

роз'єднаність інфраструктури військової організації держави;

відсутність єдиних (об'єднаних) систем управління та взаємодії ЗСУ, НГУ, ДПСУ, СБУ та інших військ і органів при проведенні спеціальної (антитерористичної) операції.

**Висновки.** У статті розглянуто особливості системи управління екіпажами окремого авіаційного загону Державної прикордонної служби України. Розглянуто організаційну діяльність як поняття, її зміст та структуру. Визначено основні напрямки удосконалення системи управління та мета – підвищення оперативності та забезпечення своєчасності реагування авіаційних підрозділів (екіпажів) на зміни в обстановці на державному кордоні, як в стабілізаційний так і в особливий період.

#### Список використаних джерел

1. Практичний досвід у зоні проведення антитерористичної операції: збірка статей. – Хмельницький: Видавництво НАДПСУ, 2016.
2. Серватюк В. М. Окремі підходи щодо оцінювання діяльності підрозділів охорони державного кордону / В. М. Серватюк, К. В. Мостова, І. В. Кукін // Збірник наукових праць. – Хмельницький: Видавництво НАДПСУ, 2013. – № 2 (60). – С. 192–202.

3. Суботін В. О. Забезпечення прикордонної безпеки України в умовах сучасного збройного конфлікту / В. О. Суботін, О. В. Ананьїн // Науковий вісник Державної прикордонної служби : науково-практичний альманах. – Хмельницький : Вид-во НАДПСУ, 2014. – № 3. – С. 3–11.
4. «Інструкція про порядок планування використання авіації та виконання польотів» Наказ Адміністрації Державної прикордонної служби України від 30 січня 2004 р. № 109.
5. «Настанова по діям авіації Державної прикордонної служби в охороні державного кордону та виключної (морської) економічної зони України (НДА ДПСУ – 2005). Окрема авіаційна ескадрилья – екіпаж.
6. Гаценко С.С. «Аналіз вимог до систем управління військами та шляхи їх удосконалення». Збірник наукових праць центру воєнно-стратегічних досліджень. – Київ. – С.85-90. Режим доступу: [nbuv.gov.ua/j-pdf/Znrcvdsd\\_2015\\_2\\_17.pdf](http://nbuv.gov.ua/j-pdf/Znrcvdsd_2015_2_17.pdf).