

*Ромашко А.С., студент,
Національний Авіаційний Університет, Київ
Науковий керівник: Шевченко Ю.В., к.е.н., доцент,
доцент кафедра організації перевезень,
Національний Авіаційний Університет, Київ*

ЗАСТОСУВАННЯ АВІАЦІЇ В ГАЛУЗЯХ ЕКОНОМІКИ: ПРЕСПЕКТИВИ ВПРОВАДЖЕННЯ НОВИХ ТЕХНОЛОГІЙ

У значній кількості наукових робіт, присвячених розвитку національного господарства, визначено, що базовою галуззю української економіки є авіаційна промисловість, як одна із суттєвих складових промислового комплексу. Вона нараховує 34 підприємства різних форм власності та призначення.

Україна є однією з семи авіаційних держав світу. Але в галузі накопичуються і не вирішується ряди проблем, які заважають ефективно працювати як всій галузі, так і окремим її підприємствам. На жаль, такі флагмани як Державне підприємство "Антонов" та Харківське державне авіаційне виробниче підприємство не можуть відновити серійний випуск літаків.

Якщо не створювати умови для оздоровлення та розвитку авіабудування, при збереженні статусу, Україна з високою долею вірогідності на протязі п'яти років втратить авіаційну промисловість та ще більше перетвориться на аграрну країну. А така втрата приведе до стагнації інших видів промисловості – через свою високу технологічність, одне робоче місце в авіабудуванні створює до 10-12 робочих місць в інших галузях, і в науці в тому числі Авіабудівна галузь є однією з головних в країні, і повинна нею залишитись [2].

Ця Концепція визначає основні напрями розвитку цивільної авіації України на 15 - 20-річний період як складової частини транспортної галузі та шляхи розв'язання проблем, які прогнозуються на цей період. Концепція розроблена на основі законодавства України. Її концептуальні положення ґрунтуються на тому, що Україна є незалежною державою, одним із засновників ООН, входить до Ради Європи, є членом Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО) та інших міжнародних авіаційних організацій, займає вигідне для діяльності авіаційного транспорту геополітичне становище, має широку і розвинуту інфраструктуру цивільної авіації, розвинуту авіаційну промисловість, спроможну розробляти, виготовляти та обслуговувати сучасну авіаційну техніку, а також потужний потенціал наукових, проектних, навчальних закладів і фахівців авіаційної галузі [3].

Незалежно від економічних труднощів та неподоланості окремих наслідків економічної кризи, українська авіаційна техніка залишається конкурентоспроможною на світовому ринку. Так, літаки АН124-100

(«Руслан») і АН225 («Мрія») АНТК «Антонов» не мають рівних у світі за транспортною ефективністю в сегменті перевезень великогабаритних вантажів. Тактико-технічні характеристики вітчизняного літака АН-70 досі не досягнуті розробниками західноєвропейського військовотранспортного літака А400М. Розвиток авіаційного комплексу має певну історію. У колишньому СРСР було створено систему виробництва й технічного обслуговування в більшості галузей народного господарства, до якої належала й галузь авіаційного транспорту. У період 1935-1960 рр. поступово відокремлювалась мережа авіаремонтних підприємств, котра в наступний час існує як система ремонту й технічного обслуговування авіаційної техніки [4]. Слід зазначити, що починаючи з 2016 року ринок пасажирських авіаперевезень розвивався досить динамічно. Так, кількість пасажирів, що скористались послугами українських авіакомпаній, зростала щороку в середньому на чверть. Поступово за три роки обсяги пасажирських перевезень збільшилися майже вдвічі у порівнянні з показником 2015 року та разом з цим більш як у півтора рази перевищили рівень «докризового» 2013 року.

Перевезення пасажирів здійснювала 21 вітчизняна авіакомпанія, серед яких лідируюче становище займали авіакомпанії «Міжнародні Авіалінії України», «Роза вітрів», «Азур Ейр Україна», «ЯнЕйр» та «Браво». За підсумками року п'ятьма найбільшими пасажирськими авіакомпаніями перевезено 11620,6 тис. осіб, що на 20,2 відсотка більше, ніж за 2017 рік, та складає майже 93 відсотки від загальних обсягів пасажирських перевезень.

Таким чином, умови активізації інноваційної еколого-економічної діяльності підприємств авіаційної галузі формуються у площині дії відносин власності. Отже, ефективне корпоративне управління, що сприяє реалізації економічних інтересів власників, покликане по-перше, забезпечувати оптимізацію доходів авіапідприємств, у тому числі за рахунок впровадження екологічних інновацій, по-друге, активізувати дієвість механізмів економічного та матеріального стимулювання еколого-економічної діяльності працівників; по-третє, здійснювати фінансування інноваційних екологічних заходів кошти з інвестиційних та кредитних джерел [3].

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ:

1. Статистичні дані в галузі авіатранспорту [Електронний ресурс]. Режим доступу: <https://mtu.gov.ua/content/statistichni-dani-v-galuzi-aviatransportu.html>
2. Авіаційна промисловість України [Електронний ресурс]. Режим доступу: https://defence-ua.com/weapon_and_tech/aviatsijna_promislovisť_ukrajini_na_brijuchomu_poloti-250.html
3. Концепція розвитку цивільної авіації України [Електронний ресурс]. Режим доступу: <https://ips.ligazakon.net/document/KP961587?an=p309>
4. Астапова Г.В., Малета О.С. Аналіз розвитку підприємств авіаційної галузі і визначення економічних проблем впровадження інноваційних технологічних заходів ст.82-85 [Електронний ресурс]. Режим доступу: http://irbis-nbu.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbu/cgiirbis_64.exe?C21COM=2&I21DBN=UJRN&P21DBN=UJRN&IMAGE_FILE_DOWNLOAD=1&Image_file_name=PDF/sre_2013_1_19.pdf

*Федотова Д.В., студентка,
Національний Авіаційний Університет, Київ
Науковий керівник: Шевченко Ю.В., к.е.н., доцент,
доцент кафедра організації перевезень,
Національний Авіаційний Університет, Київ*

ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ АВІАЦІЇ ЗАГАЛЬНОГО ПРИЗНАЧЕННЯ В УКРАЇНІ

Авіація загального призначення або мала авіація активно набуває популярності у високорозвинених країнах світу. Якщо розглядати її зі сторони приватного користування, то одна група людей застосовує її як повітряне таксі, яке допомагає уникнути заторів, та швидко дістатись до потрібного місця призначення, для другої групи людей це хобі і пристрасть політати самостійно на власному або орендованому літаку, а для третьої групи це щоденний засіб пересування, який замінює автомобіль. В Україні легкомоторні літаки це все ще є великою розкішшю, тому в більшості вони використовуються для бізнес-подорожей та мають VIP-статус.

На території Європи існують спеціальні аероклуби, в яких люди можуть брати напрокат аеротехніку та навчатись літати. Навчання триває починаючи від двох тижнів до півроку в залежності від програми, що є дуже конкурентним з тривалістю отримання водійських прав на автомобіль [1].

За рахунок того, що вся інфраструктура є дуже розвинутою літаки використовують не лише для розважальних цілей та дозвілля, але і для справжніх подорожей.

Наприклад, у Франції близько 420 офіційних аеродромів, 1000 майданчиків для легких літаків, 600 аероклубів та багато ресторанів. Це створює комфорт та дає можливість для розвитку малої авіації [2].

Щоб винайняти літак в оренду достатньо бути членом аероклубу та мати посвідчення пілота. Оренда буде складати 150 - 250 Євро/год. Платня береться лише за час, коли ввімкнений двигун. Є навіть можливість взяти гідроплан, але при його оренді потрібно передбачати місця для приземлення та паркування на ніч [3].

Для тих, у кого немає власного посвідчення пілота, існують спеціальні авіакомпанії, які займаються саме чартерними рейсами. Клієнту необхідно лише замовити літак на певну дату, та визначитись переліт необхідний в одну сторону чи обидві. Після чого компанія підбирає літак відповідно до запитів замовника, і можна відправлятися в подорож.

В Україні, щоб отримати ліцензію приватного пілота потрібно на легкомоторному літаку налітати щонайменше 40-45 годин. Коштує навчання від 8 до 12 тисяч доларів. В цю вартість входить оренда повітряного судна, паливо, робота інструктора тощо. Після отримання дозволу пілоти заробляють собі авторитет та рейтинг [4].