Лазарєва Юлія ,Біляєва Катерина ФЕтаУ, 5 курс, ЕПД-501, ЕПД-502

lazarevaj@rambler.ru

****

**Моделі розвитку авіаційної галузі та авіаційних перевезень в  Україні**

*Актуальність*. Актуальною проблемою, що постає перед авіаційним комплексом України є обґрунтування шляхів виходу з кризи та завоювання міцних конкурентоспроможних позицій на міжнародному ринку. Потребує вирішення завдання задоволення потреб суб’єктів господарювання та населення в авіаційних перевезеннях як на території України, так і поза її межами.Посилення позицій України в міжнародній авіатранспортної системі за допомогою підвищення конкурентоспроможності вітчизняних авіакомпаній є одним з пріоритетних напрямків авіаційної діяльності та відповідає вимогам Концепції національної транспортної політики розвитку всіх видів транспорту на 2007-2014 рр.. [2].Однією з важливих задач забезпечення регіонального розвитку авіаперевезень є розробка ефективних моделей розвитку галузі авіаційних перевезень.

 *Постановка проблеми*. Основними завданнями дослідження є на основі аналізу стану та динаміки авіаційних перевезень в Україні, визначення перспектив розвитку авіаційних перевезень в Україніобґрунтування системи організаційно-економічних моделей створення територіально-виробничих комплексів в масштабі регіону в сфері цивільної авіації України в сучасних умовах.

 *Результати дослідження*.Авіаційний транспорт є одним із наймолодших видів сполучення. Його перевагами є швидкість доставки, висока надійність, найкраще збереження вантажу , можливість доставки пасажирів і вантажів у важкодоступні райони, найбільш короткі маршрути перевезень. Авіатранспортом здійснюють переважну більшість трансконтинентальних пасажироперевезень та перевезень товарів із невеликим строком зберігання на значні відстані. Недоліками авіаперевезень є: висока собівартість, найвищі тарифи серед інших видів транспорту, висока капіталомісткість, матеріалоємність і енергоємність перевезень, залежність від метеорологічних умов.

 Відносно стану розвитку вітчизняної галузі авіаперевезень слід відзначити такі основні особливості:

* Економічний стан авіапідприємств України багато в чому залежить від кон'юнктури зовнішніх ринків.Пріоритетними ринками збуту української продукції можна назвати: країни СНД, Індію, Ірак, Іран, Лівію, Єгипет та інші
* Вітчизняна літакобудівна галузь тривалий час залишається в кризовому стані, спостерігається зниження науково-технічного та технологічного потенціалу, зростає науково-технологічна відсталість від розвинених держав.
* Відповідно до Стратегії розвитку вітчизняної авіаційної промисловості на період до 2020 р. заплановано проведення структурних перетворень шляхом приватизації підприємств авіаційної промисловості з урахуванням особливостей галузі та збереженням державного впливу на прийняття стратегічних рішень .
* В перспективі постає необхідність технічно поновити повітряний флот за рахунок літаків Ту-204, Ту-154 М, В, ЯК-42, Іл-114, літаків Boeing та Aerobus. Особливі сподівання пов'язані із створенням вітчизняного аеробуса Ан-218, який за основними параметрами наближається до найкращих західних зразків авіатехніки.

За статистичнимиданими Департаменту фінансів та економіки Державіаслужби України комерційні перевезення пасажирів, вантажів та пошти упродовж 2013 року здійснювали 40 українських авіакомпаній, за статистичними даними виконано 96 тис. рейсів. Кількість перевезених за рік пасажирів залишилась на рівні 2012 року та склала 8,1 млн. чол.Обсяги перевезень вантажів та пошти та склали 99,2 тис.тонн.Перевезеннявантажів та пошти у 2013році виконували 19 вітчизнянихавіакомпаній.

 Комерційні рейси вітчизняних та іноземних авіакомпаній у 2013 році обслуговували 28 українських аеропортів та аеродромів.Найбільшими аеропортами в Україні є “Бориспіль”, “Сімферополь”, “Донецьк”, “Дніпропетровськ”, “Одеса”, “Харків”, “Львів” та інші. Міжнародні повітряні лінії відповідають міжнародним стандартам та сполучають Україну з країнами Європи, Америки, Азії та Африки. Аналіз статистичних даних свідчить про поступове зникнення авіаперевезень усередині країни, витіснення вітчизняного повітряного флоту з авіаційних перевезень та про заміщення його іноземними компаніями та літаками.

Основу авіаційного парку складають літакі іноземного виробництва: Boeing 737 різних модіфікацій, Airbusрізних модіфікацій, Embraer, McDonnellDouglas,Fokker, ATR 72, Saab та низка інших.Авіаційний транспорт України потерпає від старіння парку повітряних суден, що майже вичерпав свій ресурс. У державі не більше 6 % пасажирських літаків, які експлуатуються менш ніж п’ять років.Авіакомпанії України отримують у лізинг машини віком від 10 до 19 років. Загалом протягом 2012-2015 рр. . ГК « Антонов » планує виготовити 83 літакиАн -148 і Ан -158. У 2012 році - 15 од. , в 2013 - 20 од. і в 2014-2015 рр. . - по 24 літаки.Згідно з даними Державного концерну , потреба світового ринку в літаках Ан- 158 оцінюється на рівні 240 одиниць.

За результатами дослідження пропонуютьсяорганізаційно-економічні моделі формування територіально-виробничих комплексів цивільної авіації будувати у вигляді консолідованих та інтегрованих авіаційних суб’єктів на базі авіакомпаній, на базі аеропортів, та на базі суб’єктів неавіаційної сфери у масштабі регіону.

*Висновки*. Таким чином, можна зробити висновок, що в сучасних умовах найбільш перспективними напрямками підвищення ефективності територіальної организації суб'єктів цивільної авіації є їх консолідація й інтеграція шляхом створення в масштабі регіону територіально-виробничих комплексів.

**ЛІТЕРАТУРА**

1. Прейгер Д. Стан і проблеми розвитку авіаційної галузі України. /,/ Економіка України. Науковий журнал Міністерства економіки України, Міністерства фінансів України та Національної академії наук. - №6 (571). - К.: Преса України., 2010. - С. 4-21.

 2. Транспорт і зв´язок України - 2012. -[Статистичний збірник] / За ред. Власенко Н.С. - К, 2012. - 290 с.