

бути направлена діяльність управлінців підприємств цього об'єднання (табл. 3).

Проведена діагностика дозволила встановити, що хлібопекарська галузь України хоча і має перспективи, але розвивається по інерційному типу.

Постійні зміни умов зовнішнього середовища ускладнюють можливість прогнозування розвитку подій на ринку хліба та хлібопродуктів, що породжує невизначеність результатів господарської діяльності підприємств галузі на ньому і може призвести у найближчому майбутньому до суттєвих ризиків при здійсненні навіть простого відтворення.

Основними проблемами хлібопекарської галузі є:

- нерегульованість ринку зерна;
- випереджаюче зростання цін на борошно та паливно-енергетичні ресурси при адміністративному стримуванні цін на хліб, внаслідок чого відбувається стійке зниження рентабельності хлібозаводів;
- незадовільна якість борошна, яка не відповідає вимогам хлібопекарського виробництва;
- значне скорочення випуску хлібобулочних виробів;
- низький ступінь використання виробничих потужностей;
- значний фізичний та моральний знос основного обладнання хлібозаводів (70–80%);
- відсутність фінансування та єдиної скоординованої технічної політики в питаннях створення хлібопекарського обладнання.

Причинами визначених негативних тенденцій у хлібопекарській галузі є фактори внутрішнього характеру та зовнішні дії, які викликані здебільшого невизначеністю й конфліктністю бізнес-середовища та політичного оточення.

З метою подолання зазначених негативних тенденцій визначено пріоритетні напрями розвитку проаналізованих підприємств: розширення цільових ринків збуту, оптимізація асортименту продукції та підвищення її якості. Успішна реалізація даних напрямів розвитку хлібопекарських підприємств неможлива без врахування ризиків та невизначеності зовнішнього середовища. Аналіз зовнішнього середовища

в умовах обмеженого доступу до необхідної інформації є складним процесом. Дослідження підприємств ПАТ «Київ-хліб» дало змогу виявити, що на їхню діяльність впливають ризики, які створюють значні загрози для діяльності, негативний вплив яких необхідно знешкоджувати.

Серед таких ризиків слід виділити демографічні, фінансово-економічні соціально-політичні та виробничо-технічні.

Висновки

Зовнішнє середовище функціонування підприємств хлібопекарної промисловості створює або сприятливі, або загрозливі умови для їх розвитку.

Проведене дослідження дозволило виявити ряд проблем хлібопекарної промисловості України, які потребують вирішення.

Для подолання негативних тенденцій окрім зусиль самих підприємств потрібна державна програма розвитку галузі, яка б, окрім іншого, забезпечила внесення змін до податкового законодавства щодо хлібопекарної галузі, зупинення практики адміністративного впливу на ціни, покращення доступу хлібопекарних підприємств до фінансових ресурсів для інвестиційних цілей.

Список використаних джерел

1. Павлів О.Б. Аналіз стану хлібопекарської галузі України та забезпечення ефективності співпраці державних і підприємницьких структур / О.Б. Павлів // Стратегія економічного розвитку України. – 2009. – №24–25. – С. 115–121.
2. Зубчик С.М. Вдосконалення системи внутрішньогосподарського контролю на основі оцінки факторів впливу на підприємства хлібопекарської галузі / С.М. Зубчик // Економічний форум. – 2012. – №1. – С. 324–330.
3. Верба В.А. Управління розвитком компанії: Навч. посіб. / В.А. Верба, О.М. Гребешкова. – К.: КНЕУ, 2011. – 482 с.
4. Сичевський М.П. Удосконалення організаційно-економічного механізму розвитку харчової промисловості України / Сичевський М.П. – К.: Науковий світ, 2004. – 374 с.

*Н.В. ВАСЮТКІНА,
к.е.н., докторант, Національний авіаційний університет*

Вплив інституційних перетворень на розвиток авіагалузі України

У статті досліджено інституційні зміни в авіаційній галузі України за період 1991–2011 років, визначено подальші шляхи інституційних перетворень даної галузі в трансформаційний період.

Ключові слова: авіаційна галузь, інституційні перетворення, трансформаційний період.

В статье исследованы институционные изменения в авиационной отрасли Украины за период 1991–2011 го-

дов, определены дальнейшие пути институционных превращений данной отрасли в трансформационный период.

Ключевые слова: авиационная отрасль, трансформационный период, институционные превращения.

In the article institutional changes are investigated in aviation industry of Ukraine for period of 1991–2011 p.the further ways of institutional transformations of this industry are certain in a transformation period.

Постановка проблеми. Україна належить до числа країн із розвинутою індустріальною базою і достатньо високим ресурсним потенціалом. На сьогодні в основному вичерпані можливості інерційного зростання, що підтверджено зростанням зовнішнього попиту та надмірним насиченням внутрішнього ринку імпортованими товарами. Національна економіка потребує глибоких перетворень, зокрема у промисловості, сільському господарстві, системі державного і корпоративного управління, що дасть змогу підвищити економічну стійкість країни.

На сьогодні кожна держава намагається визначити найефективнішу стратегію розвитку її економіки, що є актуальним в умовах нестабільності ситуації на світовому ринку, збільшення ризиків у політичній, фінансовій, військовій сфері, виникнення труднощів у розвитку зовнішньоекономічних зв'язків та залученні іноземних інвестицій. Успішність реалізації стратегії соціально-економічного розвитку держави оцінюється як в самій державі, так і за її межами.

Україна активно включається у світові суспільно-економічні процеси: приєдналася до Світової організації торгівлі, стратегічною метою визнано отримання асоційованого членства у Європейському Союзі (далі – ЄС). Транспорт, як інфраструктурна галузь, має розвиватися випереджальними темпами з метою сприяння швидкому економічному та соціальному розвитку країни та її участі у міжнародному поділі праці.

Авіаційна галузь є однією з перспективних галузей національної економіки, ефективне функціонування якої є необхідною умовою стабілізації, розвитку та впровадження зовнішньоекономічної діяльності, сприяння розвитку суміжних галузей, що дозволить забезпечити захист національних інтересів України.

Аналіз досліджень та публікацій з проблеми. Питаннями реформування, управління та розвитком авіаційної галузі займалися О. Ареф'єва, О. Брезінська, В. Дегтяр, І. Садловська, О. Семенов, В. Матвеев, В. Загорулько та інші.

Проблеми інвестиційно-інноваційного розвитку авіаційної галузі та авіатранспортних підприємств достатньою мірою висвітлені у наукових працях вітчизняних вчених, зокрема Є. Белашова, С. Богданова, О.С. Подрези, Є. Сич, А. Сухорукова, В. Щелкунова, Т. Шкоди, А. Черепа та інші.

Пріоритетні напрями розвитку вітчизняної авіаційної галузі у середньо- та довгостроковій перспективі окреслені у відповідних державних програмах, зокрема у «Транспортній стратегії України на період до 2020 року», «Програмі розвитку державної системи використання повітряного простору України на 2010–2014 роки» та інших документах.

Невирішена раніше частина загальної проблеми. Розвиток будь-якої галузі відбувається під дією інституційного впливу. Для авіаційної галузі залишається невирішеною проблема структуризації та систематизації певних здобутків на шляху її розвитку для цілісного розуміння тих досягнень і невирішених питань, що актуальні сьогодні.

Мета статті – проаналізувати інституційні зміни в авіаційній галузі України та визначити подальші шляхи інституційних перетворень даної галузі в трансформаційний період.

Виклад основного матеріалу. Трансформаційні процеси відбуваються в економіці країни, а відповідно і в кожній окремо взятій галузі, сприяють трансформації стосунків між суб'єктами господарювання, а також змінам як зовнішнього, так і внутрішнього характеру.

Розвиток авіагалузі зазнав суттєвих змін починаючи з 90-х років ХХ ст. З часів початку незалежності створений потужний комплекс цивільної авіації України використовувався неефективно, тому що ні у держави, ні в управлінських структур, ні у самих підприємств не вистачало коштів не тільки для розвитку цього комплексу, а й для використання нагромадженого потенціалу.

Відсутність належного нормативно-правового забезпечення реорганізації суб'єктів авіаційної діяльності (зокрема, відокремлення аеропортів, повітряних перевізників та органів обслуговування повітряного руху), проведеної наприкінці 90-х та на початку нового століття, призвела до того, що аеропорти не могли вирішити земельні та майнові питання. Це негативно вплинуло на можливість розвитку деяких відокремлених структур, повітряних перевізників.

Слід зазначити, що розвиток авіагалузі починаючи з 1991 року супроводжувався рядом проблем інституційного характеру:

- податковий тиск на аеропорти, зокрема земельні податки перевищували в середньому 20 відсотків витрат і не поверталися в аеропорт ні в формі дотацій, ні капіталовкладень;
- відсутністю відповідного законодавства щодо залучення іноземних та вітчизняних приватних інвесторів до фінансування техніко-технологічної модернізації розвитку транспорту;
- недосконалістю нормативно-правового забезпечення транспортного комплексу, нестабільністю правової бази, неузгодженістю транспортного законодавства з відповідними нормами міжнародного права;
- невирішеністю питання щодо джерел фінансування, в тому числі питання самоокупності, після фактичного припинення бюджетного фінансування підприємств. За умов низьких обсягів авіаперевезень та високих цін на авіатехніку та запасні частини практично було неможливе здійснення оновлення парку за рахунок власних коштів. Крім того, жодна фінансова установа України була не в змозі запропонувати прийнятних умов кредитування на таке оновлення;
- низькою конкурентоспроможністю більшості авіатранспортних підприємств на зовнішніх і внутрішніх ринках: застарілий парк повітряних суден зумовив неможливість гідного конкурентоспроможного виходу на перспективні ринки міжнародних перевезень, а також ефективної організації внутрішніх перевезень [1, с. 7].

У 1992 році було створено державний орган регулювання авіаційної діяльності – Укравіацію. В галузі управління авіацією Укравіація здійснює контроль за ефективним викори-

ЕКОНОМІЧНІ ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ГАЛУЗЕЙ ТА ВИДІВ ЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

станням повітряного простору України, регламентує організацію обслуговування повітряного руху, а також забезпечує раціональний та ефективний розподіл повітряного простору України в інтересах національної економіки та оборони; здійснює державний нагляд за забезпеченням безпеки польотів, льотної придатності цивільних повітряних суден, внесених до Державного реєстру цивільних повітряних суден України, придатності до експлуатації аеродромів, аеронавігаційних технічних засобів та інших об'єктів цивільної авіації та їх захисту від актів незаконного втручання, а також державне регулювання, нормативне супроводження, контроль та перевірку діяльності системи авіаційної безпеки та ін. [2].

Основою державного регулювання діяльності цивільної авіації України є законодавча та нормативно-правова база, яка складається з Конституції України, Повітряного кодексу України [3], Концепції розвитку цивільної авіації України, Державної комплексної програми розвитку авіаційного транспорту України [4] та інших законодавчих актів, національних нормативно-правових актів, державних та галузевих стандартів, керівних документів зі стандартизації, нормативно-правових актів. Нормативно-правова база, що регулює діяльність цивільної авіації України, містить близько тисячі нормативно-правових актів.

Управління авіаційним сектором України здійснює Державна авіаційна адміністрація України (Державіаадміністрація), підпорядкована Міністерству транспорту та зв'язку України (відповідно до постанови Кабінету Міністрів України від 02.11.2006 №1526). Державіаадміністрація як орган виконавчої влади відповідає за реалізацію державної політики в авіаційній галузі та використання повітряного простору держави, здійснює нагляд за безпекою польотів повітряних суден, льотною придатністю суден, внесених до Державного реєстру цивільних повітряних суден, придатністю до експлуатації аеродромів, аеронавігаційних технічних засо-

бів, інших об'єктів цивільної авіації, а також забезпечує регулювання та контроль системи авіаційної безпеки.

Організацію повітряного руху, аеронавігаційне забезпечення польотів, метеорологічне забезпечення діяльності цивільної авіації здійснює Державне підприємство із забезпечення обслуговування повітряного руху України (Украерорух).

Для покращення координації діяльності між цивільними та військовими органами постановою Кабінету Міністрів України від 19 липня 1999 року № 1281 утворена Об'єднана цивільно-військова система організації повітряного руху України. Загальна схема Управління цивільною авіацією України наведена на рис. 1.

З розвитком міжнародних відносин постала необхідність впровадження системи управління безпеки польотів, яка б відповідала світовим стандартам. Для впровадження ефективної системи управління безпекою польотів держава законодавчо забезпечує функціонування системи обов'язкових повідомлень про авіаційні події, інциденти, особливі ситуації та системи добровільних повідомлень авіаційного персоналу про небезпечні фактори для безпеки польотів та забезпечує конфіденційність джерел цієї інформації.

Основним елементом ефективного управління безпекою польотів є система державного нагляду за дотриманням суб'єктами авіаційної діяльності авіаційних правил та процедур. Для підвищення ефективності наглядової діяльності передбачається створення відповідного структурного підрозділу з безпеки польотів у складі Державіаадміністрації. Впровадження системи управління якістю польотів має забезпечити стале скорочення кількості авіаційних подій та людських жертв з одночасною модернізацією авіаційної галузі за всіма напрямками її діяльності. Поступово державна програма забезпечення якості та безпеки польотів щодо методології здійснення Державіаадміністрацією контролю за управлінням безпекою та якістю в цивільній авіації стане



Рисунок 1. Загальна схема Управління цивільною авіацією України [5, с. 59]

інтегрованою зі стандартами ICAO та Євросоюзу. Встановлюються нові вимоги щодо якості виконання та забезпечення комплексу авіаційних робіт і перевезень, що повністю відповідають міжнародним стандартам [6, с. 161].

Сучасний загальний стан економічної кон'юнктури, негативна динаміка основних макроекономічних показників, нестабільність економіки, складні метеорологічні умови – саме ці фактори найбільше вплинули на ринок авіаперевезень, де має місце зменшення показників вантажних перевезень. Так, за статистичними даними, у 2011 році вітчизняними авіакомпаніями було перевезено пасажирів 7,5 млн. чол., що на 23% більше в порівнянні з 6,1 млн. чол. у попередньому році.

Вантажні перевезення авіаційним транспортом характеризуються незначними обсягами – за результатами 2009–2010 років перевезено 85,1–87,3 тис. т вантажів та пошти в порівнянні з 102,1 тис. т в 2008 році.

Зменшення обсягів перевезень вантажів всіма видами транспорту протягом 2008–2010 років зумовлено впливом фінансово-економічної кризи, що суттєво вплинуло і на структуру вантажних перевезень: зменшилися обсяги імпорту (ввезення) та транзиту вантажів, зниження попиту на послуги транспорту з боку провідних вантажоформуючих галузей економіки і з боку населення, що обумовлено низьким рівнем диверсифікації ринків збуту, в той же час має місце технологічна відсталість та висока енергоємність виробництва послуг [7; 8].

Загалом можна вважати, що ринок ще знаходиться в стадії розвитку. Більшість перевезень здійснюється через аеропорт Бориспіль. Пряме сполучення міжрегіональними аеропортами майже відсутнє. Це зумовлено рядом факторів: як потенційною економічною недоцільністю здійснення таких перевезень (більш високі ціни порівняно з іншими видами транспорту), так і через відсутність у національних перевізників суден малого та середнього класу (з меншою кількістю місць, що збільшить комерційну завантаженість).

Прояви світової економічної кризи в Україні доповнюються внутрішнім недосконалим управлінням авіагалуззю з боку державних структур та її застарілими проблемами, серед яких різке погіршення ситуації зі зносом основних засобів та перманентний дефіцит кваліфікованих кадрів (молодих перспективних фахівців переманюють в інші компанії, зокрема закордонні, із високою заробітною платою). Взагалі проблеми авіаційної галузі можна поділити на дві категорії. Перші потребують розв'язання всередині галузі, другі, більш масштабні, необхідно розглядати на рівні парламенту, президента та уряду [9, с. 161].

Свідчення того, що авіагалузь починає виходити з кризи, стало збільшення чистого доходу ДП «Антонов» за підсумками дев'яти місяців 2011 року на 32% (до майже 2 млрд. грн.) і операційного прибутку – на 23% (до 287 млн. грн.) порівняно з аналогічним періодом 2010 року. На думку аналітиків, позитивні результати були б не можливі без приєднання КіАЗ «Авіант» до АНТК ім. О.Антонова – «мозкового» центру укра-

їнського авіабудування – і створення на їх базі ДП «Антонов». Це дало змогу вийти з «боргової ями» «Авіанту» (що на момент об'єднання становило 1,9 млрд. грн.), налагодити партнерство на міжнародному рівні, розпочати серійне виробництво літаків і модернізацію виробничої бази.

Серед досягнень 2011 року вітчизняного ринку авіапромисловості, як засвідчують аналітики, є передача ДП «Антонов» першої партії нових літаків Іраку, модернізація Ан-32 для Індії і завершення сертифікації Ан-158; 20% зростання обсягів виробництва на ВАТ «Мотор Січ», контракт на \$1,2 млрд. з підприємством «Вертольоти Росії». Для подальшого зростання і нарощування виробництва галузь потребує більшої державної підтримки та ширшого залучення фінансових інструментів. Зокрема, доцільною була б компенсація відсотків за кредитами на внутрішні замовлення, лобювання своїх літаків серед українських авіакомпаній, створення державної лізингової компанії, виробництво Ан-148/Ан-158 партнерами за ліцензією українських розробників. Це єдина високотехнологічна галузь, де Україна ще конкурентоспроможна на світовому ринку, і її необхідно розвивати й підтримувати на державному рівні. Адже розвиток авіапромисловості сприятиме розвитку й інших суміжних галузей, розвитку науки і техніки [10].

Авіатранспортна галузь є надзвичайно капітало- та наукоємною галуззю, актуальною залишається проблема підвищення інноваційності діяльності авіатранспортних підприємств України для забезпечення економічної ефективності їхньої діяльності, а також конкурентоспроможності як окремих підприємств цивільної авіації на національному та міжнародному ринках авіаперевезень, так і авіаційної галузі в цілому. Це створить основу для стабільного динамічного економічного зростання вітчизняної галузі повітряних перевезень, надасть змогу реалізувати широкомасштабну організаційно-економічну та техніко-технологічну модернізацію підприємств авіатранспортної промисловості.

Фінансування інноваційної діяльності залишається суттєвою проблемою, а саме існують негативні чинники забезпечення інноваційної діяльності авіапідприємств необхідними коштами:

- постійний дефіцит державного бюджету, розпилення і без того незначних інвестиційних бюджетних коштів за багатьма напрямками;
- відсутність власних фінансових ресурсів у більшості вітчизняних авіапідприємств;
- відчутний податковий тиск;
- фінансова слабкість та низька ефективність існуючих інвестиційних фондів й інвестиційних компаній;
- низька дієздатність банківсько-кредитної системи щодо мобілізації достатніх обсягів фінансових коштів та її слабка інноваційна орієнтація;
- відсутність розвинутої інноваційної інфраструктури, що створює несприятливі умови для іноземних інвесторів.

Незважаючи на складну економічну ситуацію, підприємствами, що входять до сфери управління Державіаслужби,

ЕКОНОМІЧНІ ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ГАЛУЗЕЙ ТА ВИДІВ ЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

розроблено інвестиційні проекти, що передбачають залучення коштів іноземних інвесторів, а саме [11]:

1. Проект реконструкції аеропорту «Львів»: загальна вартість інвестиційного проекту – \$21,0 млн., з них кошти інвестора – \$15,0 млн., власні кошти – \$6,0 млн.

Проект націлений на перетворення аеропорту в конкурентоспроможний високотехнологічний авіаційно-транспортний комплекс, що надасть змогу значно розширити та диверсифікувати можливості щодо приймання, обслуговування та відправлення повітряних суден, зміцнити безпеку перевезень, культуру обслуговування пасажирів.

2. Проект комплексної реконструкції міжнародного аеропорту «Донецьк»: загальна вартість інвестиційного проекту становить \$142,6 млн., з них кошти інвесторів – \$135,45 млн. На даний час інвестором проекту є обласна державна адміністрація, яка забезпечує фінансування проекту у частині реконструкції аеровокзалу. Однак обмеженість місцевого бюджету та власних коштів є недостатніми для здійснення у повному обсязі інвестиційного проекту.

Проект передбачає комплексну реконструкцію аеропорту для забезпечення рівня обслуговування і авіаційної безпеки пасажирів відповідно до міжнародних вимог, створення умов для польотів у Донецьк провідних західних авіакомпаній, забезпечення збільшення внутрішніх та міжнародних рейсів.

3. Інвестиційний меморандум міжнародного аеропорту «Харків»: загальна вартість проекту – \$39,88 млн. (кошти інвестора).

Аеропорт потребує інвестицій для підвищення класу злітно-посадкової смуги, розширення переліку повітряних суден, що можуть обслуговуватися в аеропорту, для заміни спецтехніки, підвищення культури обслуговування пасажирів.

4. Проект реконструкції міжнародного аеропорту «Київ» (Жуляни): орієнтовна вартість проекту – \$78 млн.

Для подальшого розвитку українського ринку пасажирських та вантажних авіаперевезень необхідне залучення додаткових інвестицій як на мікрорівні (інвестицій окремих юридичних та фізичних осіб, кредитно-фінансових інститу-

тів тощо), так і на макрорівні та наднаціональному рівнях (інвестиційних ресурсів транснаціональних структур, урядів окремих держав, міжнародних економічних та валютно-фінансових організацій). Серед сучасних проблем розвитку авіаційної галузі, які впливають на її інвестиційну привабливість, слід виділити [12]:

- морально та фізично застарілий парк ПС, основних засобів загалом;
- недостатній рівень розвитку інфраструктури регіональних та міжнародних аеропортів України;
- невідповідний рівень організації технологічного процесу перевезень, недостатнє інформаційне забезпечення;
- недостатні темпи інтеграції ТДК України з європейською та світовою транспортними системами;
- невідповідність законодавства України в сфері авіації міжнародним та світовим вимогам.

Вищезазначені проблеми авіатранспортного комплексу України суттєво впливають на інвестиційну привабливість цієї галузі, а отже і на можливість залучення додаткових інвестиційних ресурсів.

Питома вага інвестицій в основний капітал підприємств авіаційного транспорту України впродовж 2004–2011 років була незначною порівняно з інвестуванням інших видів економічної діяльності – у середньому 0,15% (рис. 2).

Значні обсяги капітальних інвестицій були використані Державним підприємством обслуговування повітряного руху України, Державним міжнародним аеропортом «Бориспіль», Кримським ДАП «Універсал-Авіа», Державним міжнародним аеропортом «Запоріжжя», ДАП «Львівські авіалінії», Міжнародним аеропортом «Львів» та іншими інфраструктурними об'єктами у зв'язку із підготовкою до Євро-2012.

Відповідно до програмного документу «Україна 2020: Стратегія національної модернізації» [13] перспективний розвиток економіки України оптимістично оцінюється як інвестиційно-інноваційний, який має забезпечити підвищення її конкурентоспроможності. Якщо у 2009–2012 роках очікується гальмування розвитку через світову кризу, то пе-

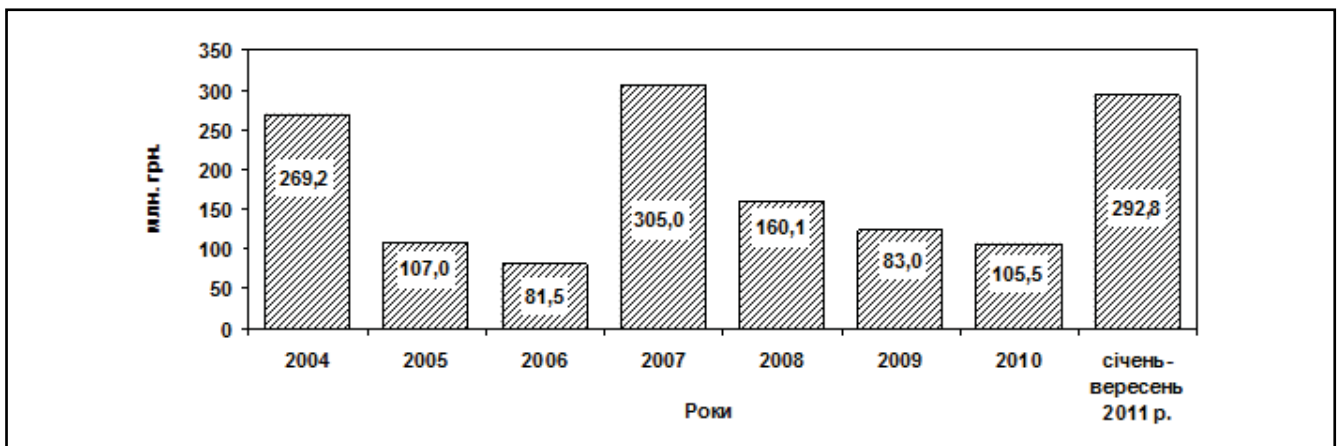


Рисунок 2. Динаміка інвестицій в основний капітал авіатранспортних підприємств України у 2004–2011 роках

Джерело: наведено автором за [12].

ріод 2013–2020 років має стати важливим етапом прискорення економічного і соціального розвитку України та забезпечити темпи зростання ВВП на 6–6,5% на рік.

Передбачається, що в період 2009–2012 років середньорічні темпи збільшення обсягів вантажних перевезень становитимуть 3,7%, пасажирських – 2,3%. Цей період вимагає підтримки транспортного сектору з проведенням ефективної тарифної, податкової політики та залученням інвестицій. У посткризовий період (2013–2020) очікувані середньорічні темпи приросту вантажних перевезень досягнуть 6,3%, пасажирських – 2,8%.

Очікується, що у 2020 році обсяги перевезення вантажів збільшаться порівняно з 2008 роком на 43,1% і становитимуть 2535 млн. т, переробка вантажів у державних морських торговельних портах – на 43,2%, що становитиме 233,4 млн. т, обсяги пасажирських перевезень – на 30,4%, що становитиме 10 867,3 млн. пасажирів.

Висновки

Отже, перехід на інвестиційно-інноваційний етап розвитку економіки, вступ до СОТ, набуття асоційованого членства у Європейському Союзі вимагає розвитку авіагалузі на якісно новій основі, що вимагає спільних зусиль як з боку держави, так і активності підприємств.

Список використаних джерел

1. Брезінська, О.В. Передумови формування стратегічних напрямів розвитку авіатранспортних підприємств / О.В. Брезінська // Економіка, фінанси, право. – 2009. – №10. – С. 6–11.
2. Система сертификации CERTEX: новая форма добровольной сертификации продукции // Посредник. – 1996. – №29(486). – С. 44–50.
3. Україна. Закони. Повітряний кодекс України // Відомості Верховної Ради України. – 2011. – №48/49 (19 трав.). – Ст. 53. – [Електрон. ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/3393-17>. – Заголовок з екрану.

4. Програма розвитку державної системи використання повітряного простору України на 2010–2014 роки. – [Електрон. ресурс]. – Режим доступу: zakon.rada.gov.ua/. – Заголовок з екрану.

5. Сирийчик Т. Транспортна політика України та її наближення до норм Європейського Союзу / Т. Сирийчик, А. Фургалівські, Ч. Клімкевич, М. Камола, Т. Дяченко, М. Пугачов, О. Філіпенко / За ред. Марчіна Свенчіці. – К.: Аналітично-дорадчий центр Блакитної стрічки, 2010. – 102 с.

6. Садловська І.П. Державний контроль щодо управління якістю в цивільній авіації / І.П. Садловська // Проблеми системного підходу в економіці. – 2010. – №1. – [Електрон. ресурс]. – Режим доступу: http://www.nbu.gov.ua/e-journals/PSPE/2010_1/Go-rya_110.htm. – Загол. з екрану.

7. www.ukrstat.gov.ua

8. Осадча О.М. Аналіз тенденцій ринку послуг підприємств цивільної авіації / О.М. Осадча // Проблеми системного підходу в економіці. – 2011. – №1. – [Електрон. ресурс]. – Режим доступу: http://www.nbu.gov.ua/e-journals/PSPE/2011_4/Osad-ca_411.htm. – Загол. з екрану.

9. Дегтяр В.М. Вплив світової економічної кризи на авіаційну галузь України / В.М. Дегтяр // Проблеми підвищення ефективності інфраструктури: зб. наук. пр. – К.: НАУ, 2009. – Вип. 22. – С. 160–162.

10. Аналітики кажуть про відновлення української авіа галузі. – [Електрон. ресурс]. – Режим доступу: <http://vaar.org.ua/?p=1702>. – Загол. з екрану.

11. Подреза С.М. Оцінка якості інвестиційно-інноваційної діяльності авіатранспортних підприємств України / С.М. Подреза // Проблеми системного підходу в економіці. – [Електрон. ресурс]. – Режим доступу: http://www.nbu.gov.ua/e-journals/PSPE/2011_4/Gurina_411.htm. – Заголовок з екрану.

12. Литвиненко Л.Л. Інвестиційно-інноваційна модель розвитку авіаційної галузі України / Л.Л. Литвиненко. – [Електрон. ресурс]. – Режим доступу: http://www.nbu.gov.ua/e-journals/PSPE/2011_4/Letvnenko_411.htm. – Заголовок з екрану.

13. Транспортна стратегія України на період до 2020 року. – [Електрон. ресурс]. – Режим доступу: <http://pravda.tis.ua/pravda/?p=2200>. – Заголовок з екрану.

*В.М. КАРПОВ,
к.е.н., пр. н. с., Інститут економіки та прогнозування України НАН України,
О.І. НИКИФОРУК,
к.е.н., с.н.с., Інститут економіки та прогнозування НАНУ*

Стан, проблеми та перспективи оновлення залізничного рухомого складу України

У статті проаналізовано сучасний стан та визначено проблеми оновлення рухомого складу залізничного транспорту. Здійснено аналіз державних цільових програм оновлення рухомого складу. Запропоновано напрями оновлення залізничного рухомого складу на сучасному етапі.

Ключові слова: рухомий склад, залізничний транспорт, технічне та технологічне оснащення, напрями оновлення.

В статье проанализировано современное состояние и выявлены проблемы обновления подвижного состава