

МАРІЯ ОЛЕНКО
Науковий керівник:
К.е.н., доц. Гродський С. В.

ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ АВІАЦІЙНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ В УМОВАХ ЄВРОПЕЙСЬКОЇ ІНТЕГРАЦІЇ

Авіаційна галузь займає важливе місце в житті суспільства, будучи задіяною в багатьох сферах життя: перевезенні пасажирів, пошти, вантажів та багажу, виконанні сільськогосподарських робіт, будівництві. Розвиток міжнародних відносин та глобалізація економічних процесів стимулюють розвиток повітряних перевезень, зростання попиту на швидке та зручне транспортне сполучення.

Україна має досить потужний потенціал у галузі авіації. Зокрема, на її території міститься два найбільших виробники авіатехніки в СНД – Харківське державне авіаційне промислове підприємство та Авіаційний науково-технічний комплекс ім. О. К. Антонова, що є лідерами українського літакобудування. Загалом станом на липень 2012 року в Україні діють 26 організацій, що мають чинний Сертифікат розробника авіаційної техніки, а шість із них мають необмежений термін дії цього Сертифіката. У цілому в Україні 25 підприємств мають право створювати і розробляти нові моделі і технології авіаційного обладнання.

Україна володіє досить потужним потенціалом та має наукову і промислову базу, що представлено 25 підприємствами, які можуть розробляти й удосконалювати авіаційну техніку. Незважаючи на досить складні економічні обставини, Україна поки ще зберігає свій базовий науковий, технічний і виробничий потенціал, що дав змогу розробити і сертифікувати за останній час кілька зразків техніки цивільної авіації, яка конкурує зі своїми світовими аналогами.

Авіаційна галузь складається з літакобудування та авіаперевезень. Літакобудування з радянських часів було однією з передових галузей економіки СРСР і давало надії на стрімкий розвиток у майбутньому. Україна, як відомо, за своїм потенціалом авіаційної промисловості входить до семи держав світу, які мають повний цикл розроблення, виробництва та експлуатації авіаційної техніки і може посідати вагоме місце на світовому авіаційному ринку в секторі транспортної та регіональної пасажирської авіації.

Щодо українських авіаперевезень, то цей ринок після розпаду СРСР переживав занепад протягом майже восьми років, але, починаючи з 1999 року, ринок українських авіаперевезень постійно зростає. Лише 2009 року спостерігалось зменшення пасажиропотоку з 6,181 млн. осіб до 5,131 млн., що пов'язано зі світовою фінансовою кризою, яка вплинула і на авіаційну галузь України.

В умовах інтеграції авіаційної галузі України в європейську, необхідно порівняти основні показники із найрозвинутішими країнами ЄС.

Таблиця 2.2.

Порівняльна характеристика авіаційної промисловості провідних країн Європи (2014 рік)

Країна	Виробництво, шт	Частка у ВВП країни, %	Експорт, млн. дол.	Імпорт, млн. дол.	Прибуток найбільшої компанії, млн. дол.	Дохід найбільшої компанії, млн. дол.	Кількість патентних заявок, шт.	Витрати на наукові розробки, млн. дол.	Заробітна плата у галузі за рік, дол.	Зайнятість в галузі літакобудування, осіб
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1. Україна	5	0,006	252,46	86,69	1,53	46,8	12	50	12 392	72 143
2. Німеччина	326	1,37	27373	25530	2 597,46	21200	110	4284	52 429	93 490
3. Швеція	250	0,88	529	408,2	1 938	20846	82	426	39 569	13 757
4. Великобританія	308	1,59	18400	16200	2 371	30 503	94	4112,5	39 480	124 230

Джерело: Побудовано автором на основі даних Україна – «Авіація України», Німеччина – «Airbus Germany»; Швеція – «SAAB Aerospace»; Великобританія – «BAE Systems».

Загалом спостерігаються позитивні зрушення в сфері авіаційних перевезень України, але, незважаючи на них, також існують і деякі проблеми в цій галузі:

- нестабільність кон'юнктури зовнішніх ринків, що впливає і на активність перевезення авіатранспортом пасажирів і вантажів;
- криза внутрішнього ринку авіаційної техніки, пов'язана з недостатньою кількістю коштів в авіаційних компаній для оновлення парку повітряних суден;
- відсутність в авіаційній галузі власних фінансових ресурсів, потрібних для її розвитку;
- нерозвиненість кредитних механізмів і лізингу з фінансування виробництва і постачання авіаційних суден;
- відсутність стимулів для вітчизняних та іноземних компаній до інвестування в авіаційно-будівельну промисловість;
- недостатнє та неповне фінансування робіт, передбачених державною цільовою програмою розвитку цивільно-авіаційної техніки України, що призвело до недотримання термінів виконання низки робіт зі створення нового покоління вітчизняних цивільних повітряних суден;
- падіння інтелектуального потенціалу науково-дослідних інститутів, конструкторських бюро і підприємств, що виробляють серійну продукцію, переривання процесу зміни поколінь авіаційних учених, інженерів, техніків і висококваліфікованих робітників;
- посилення конкуренції як на зовнішньому, так і на внутрішньому ринку з боку закордонних авіапромислових компаній. Головною проблемою, за цими дослідженнями, є те, що парк повітряних суден України є надто застарілим, оскільки близько 80% літаків використовуються понад 10 років, а їх технічний розвиток та обслуговування не відповідає стандартам сучасної авіації. Це

безпосередньо пов'язано з тим, що авіаційним компаніям не вистачає фінансування для того, щоб відновити парк літаків.

Головним вирішенням майже всіх проблем, що наявні на сьогодні в Україні, може бути саме фінансовий авіалізінг. Як показує світова практика, застосування цього механізму фінансування є досить успішним і має місце в країнах з різним рівнем економічного розвитку. Саме лізінг дозволяє на вигідних умовах для обох сторін забезпечити розвиток авіаційної галузі в країні, що стратегічно важливо сьогодні в Україні.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Муравський А. Авіакомпанії vs авіабудівельники : [Електронний ресурс] / Муравський А. – Режим доступу: <http://www.day.kiev.ua>.
2. Бюджетний Моніторинг: Аналіз виконання бюджету за січень-червень 2012 року / І. Ф. Щербина, А. Ю. Рудик, В. В. Зубенко ; ІБСЕД, Проект «Зміцнення місцевої фінансової ініціативи (ЗМФІ-П) впровадження», USAID. – К., 2012. – С. 70
3. Транспортний портал «Trans-Port» : [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.trans-port.com.ua>.
4. Офіційний сайт Державної авіаційної служби України : [Електронний ресурс]. – Режим доступу до сайту: <http://avia.gov.ua>.
5. Все об украинской авиации – крылья : [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.wing.com.ua>.
6. Липницький Д. В. Лізінг як інструмент підвищення конкурентоспроможності та капіталізації транспортної галузі України : [Електронний ресурс] / Липницький Д. В. – Режим доступу : <http://www.nbuv.gov.ua>.

**СОФІЯ ПАЗІЗІНА
КЛАВДІЯ ПАЗІЗІНА**

ДОСВІД ПОДОЛАННЯ БОРГОВИХ КРИЗ В ЄВРОПЕЙСЬКИХ КРАЇНАХ: УРОКИ ДЛЯ УКРАЇНИ

Залежність національних економік від зовнішніх запозичень набуває все більшого розповсюдження. Загроза розширення масштабів боргової кризи в Європі стосується переважно країн, які мають проблеми з бюджетною політикою. Відповідно до прогнозів МВФ, сума заборгованостей десяти найбільш розвинених країн світу у 2016 р. буде збільшуватися від 86% від ВВП до 125% [1].

Боргова криза в Європі є результатом сукупності складних факторів, серед основних з яких є глобалізація фінансової системи. Легкі умови кредитування у 2002-2008 рр. спричинили ризикове запозичення. Виникнення міжнародних торговельних асиметрій, збільшення боргового тягаря приватного сектору та відшкодування втрат шляхом збільшення податків для населення