

**МІНІСТЕРСТВО ВНУТРІШНІХ СПРАВ УКРАЇНИ
ХАРКІВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ВНУТРІШНІХ СПРАВ
КРЕМЕНЧУЦЬКИЙ ЛЬОТНИЙ КОЛЕДЖ**

Циклова комісія аеронавігації

ТЕКСТ ЛЕКЦІЇ

із навчальної дисципліни
«Основи авіаційної географії»

вибіркових компонент
освітньо-професійної програми першого (бакалаврського) рівня вищої освіти

Авіаційний транспорт (Оператор безпілотних літальних апаратів)

Тема 3. Характеристика авіатранспортної системи України

Вінниця 2023

ЗАТВЕРДЖЕНО

Науково-методичною радою
Харківського національного
університету внутрішніх справ
Протокол від 30.08.2023 № 7

СХВАЛЕНО

Методичною радою
Кременчуцького льотного коледжу
Харківського національного
університету внутрішніх справ
Протокол від 28.08.2023 № 1

ПОГОДЖЕНО

Секцією науково-методичної ради
ХНУВС з технічних дисциплін
Протокол від 29.08.2023 № 7

Розглянуто на засіданні циклової комісії аеронавігації, протокол від 28.08.2023 р № 1.

Розробник:

1. викладач циклової комісії аеронавігації, спеціаліст Дроздова С.П.

Рецензенти:

1. викладач циклової комісії технічного обслуговування авіаційної техніки Кременчуцького льотного коледжу Харківського університету внутрішніх справ, професор, доцент, к.х.н., Козловська Т.Ф.
2. командир льотного загону аеродрому «Велика Кохнівка» КЛК ХНУВС Шорохов І.В.

План лекції

1. Стан і концепція розвитку АТС України.
2. Основні аеропорти України.
3. Лідируючі авіакомпанії України.
4. Авіабудівні компанії України.
5. Авіаційні ЗВО України.

Рекомендована література

Основна

1. Соловйова О. О. Загальний курс транспорту : навч. посібник / О. О. Соловйова, І. І. Висоцька, І. М. Герасименко. – К. : НАУ, 2019. – 244 с.
2. Капіца М. І., Кислий Д. М., Десяк А. Є. Загальний курс транспорту : підручник. Дніпро : Укр. держ. ун-т науки і технологій, 2023. 288 с. DOI: 10.15802/978-617-7440-40-5.
3. Вовк В.М., Коваленко О.П. Авіаційна географія: практичний посібник. / В.М. Вовк. О.П. Коваленко Кропивницький: КЛАНУ, 2017. - 60 с.
4. Атлас світу. - К.: ДВНП «Картографія». 2007. - 192 с.

Додаткова

5. Безпека авіації / В. А. Бабак, В. П. Харченко, В. О. Максимов та ін. Київ : Техніка, 2004. 584 с.
6. Зеркалов Д. В. Транспортна система України : довідник. Київ : Основа, 2007. 620 с.
7. Борисюк О. А., Дудник І. М. Авіатранспортна система України (регіональний аспект) : монографія / За ред. І. М. Дудника. Київ : ІМВ НАУ, 2013. 214 с.
8. Дорошенко В. І. Авіаційний транспорт України: проблеми розвитку і територіальної організації. Економічна та соціальна географія, 2000. Вип. 49.
9. Пащенко Ю. Є. Розвиток та розміщення транспортно-дорожнього комплексу України. Київ : Науковий світ, 2003. 468 с.
10. Best Airlines 2023 by Region. <https://www.worldairlineawards.com/best-airlines-2023-by-region/>
11. Inside ICAO's Regional Offices: A spotlight on the Asia and Pacific. <https://unitingaviation.com/regions/asia-pacific/inside-icaos-regional-offices-a-spotlight-on-the-asia-and-pacific/>
12. Airport infrastructure in Latin America and the Caribbean. https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/44901/1/S1900357_en.pdf
13. Top 100 biggest and busiest airports in Latin America. <https://gettocenter.com/airports/continent/latin-america>
14. Airlines Inform - [Электронный ресурс] - Режим доступа: <http://airport.airlines-mform.ru/>
15. Doc 8896 AN/893. Руководство по авиационной метеорологии. - 9-е изд. -

- ИКАО. 2012. - 190 с. - [Электронный ресурс] - Режим доступа: <http://w'\w\aviadocs.net/icaodocs/Docs/8S96 cons ru.pdf>
16. Doc 9858 AN/474. Руководство по управлению безопасностью полетов (РУБИ). - 3-е изд. - ИКАО. 2013. - 300 с. - [Электронный ресурс] - Режим доступа: saon.ru/forum/download/file.php?id=33672
17. Doc 9974 AN/487. Безопасность полетов и вулканический пепел. - 1-е изд. - ИКАО. 2012. - 50 с. - [Электронный ресурс] - Режим доступа: <http://w'\M\ icoo. mt/publications/Documents/99 74 ru.ydf>
18. Гео-энциклопедия - [Электронный ресурс] - Режим доступа: <http://qeo.ko1hrm.ru/>
19. ICAO FIR WORLD - [Электронный ресурс] - Режим доступа: <http://sis.icao.int/FIRMSD/>
20. Oneworld - Wikipedia, the free encyclopedia - [Электронный ресурс] - Режим доступа: en.wikipedia.org/wiki/Oneworld.
21. Public Map ICAO - [Электронный ресурс] - Режим доступа: [http://sis.icao.int/gallen'](http://sis.icao.int/gallen)
22. SkyTeam - Wikipedia, the free encyclopedia- [Электронный ресурс] - Режим доступа: [en.wikipedia.org/wiki/Sh • Team](http://en.wikipedia.org/wiki/SkyTeam).
23. Star Alliance - Wikipedia, the free encyclopedia: - [Электронный ресурс] - Режим доступа [en.wikipedia.org/wiki/Star Alliance](http://en.wikipedia.org/wiki/Star_Alliance).
24. United Nations Statistics Division - [Электронный ресурс] - Режим доступа: <http://imstats.un.org/imsd/methods/m49/m49regin.htm>
25. WORLD MAP - countries of the world - GameDesign - [Электронный ресурс] - Режим доступа: [http://www.gamedesign.jp/flash/worldmap/worldmap.hanI](http://www.gamedesign.jp/flash/worldmap/worldmap.html)
26. World Map /World Atlas / Atlas of the World including - [Электронный ресурс] - Режим доступа: [www\worldatlas.com/](http://www.worldatlas.com/)
27. Аеропорти світу - [Электронный ресурс] - Режим доступа <http://avia.pislo.ua/en/airport>

Текст лекції

1. Стан і концепція розвитку АТС України

КОНЦЕПЦІЯ

Державної цільової науково-технічної програми розвитку авіаційної промисловості на 2021-2030 роки

Україна належить до небагатьох країн світу, що володіли повним циклом створення авіаційної техніки. Однак протягом 2005-2014 років в Україні не випущено жодного нового типу літака, з 2016 року - жодного серійного літака, складальне виробництво стало збитковим. Інфраструктура, технологічне обладнання, методи управління на серійних літакобудівних

заводах не відповідають сучасним вимогам. Більшість вітчизняних авіаційних державних підприємств недостатньо забезпечені обіговими коштами, мають високий рівень зношеності основних фондів (більше 70 відсотків). Розробка літаків, підготовка виробництва до їх серійного випуску потребують довгострокового часового циклу (середній строк розробки нових літаків становить п'ять - сім років, підготовки та оснащення серійного виробництва - три - чотири роки) та залучення довгострокових фінансових ресурсів.

Компанії - лідери авіабудування США, ЄС, Бразилії, Канади досягли успіху на ринку авіаційної техніки завдяки наявності різноманітних державних преференцій та стимулів, що сприяли дослідженням і розробленню нових авіаційних технологій і матеріалів, розвитку прикладної науки для забезпечення зростання попиту на їх продукцію.

На цей час ЄС завершує вже восьму семирічну програму досліджень та інновацій Horizon-2020, зокрема за напрямом авіаційного транспорту, дослідницькі проекти якої фінансуються на 100 відсотків з бюджету, інноваційні дослідження і розроблення - на 70 відсотків і на 30 відсотків - за рахунок коштів виконавців таких проектів.

Світова практика свідчить, що 12-15 відсотків обсягу коштів, отриманих від реалізації авіаційної техніки, спрямовується (реінвестується) на розвиток авіаційного виробництва, створення нових авіаційних технологій і матеріалів, розроблення перспективних зразків такої техніки. В Україні цей показник за останні десять років становив менше ніж 3 відсотки.

З урахуванням зазначеного державна підтримка пріоритетної галузі національної економіки України літакобудування відповідно до Закону України "Про розвиток літакобудівної промисловості" потребує встановлення оптимального балансу між джерелами фінансування з державного бюджету та іншими джерелами (кошти інвестиційних та інноваційних фондів, власні кошти підприємств). За відсутності належної державної підтримки галузі програмним методом розробки конкурентоспроможної авіаційної техніки стануть неможливими, серійне виробництво літаків в Україні буде втрачено, внаслідок чого постраждають довгострокові соціально-економічні інтереси нашої держави.

Для виконання Угоди з ЄС Україна зобов'язана гармонізувати використання радіочастотного діапазону. Радіонавігаційне обладнання потребує оновлення як на старих літальних апаратах, так і на нових.

Аналіз причин виникнення проблеми та обґрунтування необхідності її розв'язання програмним методом

Основні причини виникнення проблем пов'язані з:

втратою традиційного ринку збуту існуючих серійних типів літаків та двигунів;

необхідністю імпортозаміщення матеріалів і покупних комплектувальних виробів за кошти підприємств та відсутністю імпортозаміщення як державної політики;

втратою (розривом) усталених коопераційних зв'язків щодо розроблення і виробництва авіаційної техніки;

відсутністю науково-прикладної бази для створення матеріалів;

технологічною відсталістю виробництва ряду продуктів;

неефективністю існуючої системи державних преференцій і стимулів у сфері авіабудування;

невключенням у світову (міжнародну) виробничу кооперацію авіаційної галузі;

відсутністю сертифікатів типів Європейського агентства з безпеки польотів (EASA);

незабезпеченістю достатніми фінансовими ресурсами;

відсутністю протягом багатьох років державних оборонних замовлень і державних консолідованих замовлень;

відсутністю більше 10 років Державної цільової науково-технічної програми розвитку авіаційної промисловості.

Виконання пріоритетних завдань щодо розвитку науково-технічного потенціалу авіаційної промисловості, що дозволить відновити серійне виробництво конкурентоспроможних цивільних літаків та іншої авіаційної техніки, обумовлює необхідність розв'язання проблеми програмним методом із визначенням конкретних заходів і чітких строків реалізації кожного з них.

Мета Програми

Метою Програми є створення умов для реалізації інноваційних досліджень і розроблення нових конкурентоспроможних авіаційних технологій, матеріалів, виробничих процесів та обладнання, проведення випробувань, реалізація і впровадження яких дасть змогу забезпечити рентабельне серійне виробництво високотехнологічної авіаційної техніки в Україні, розробити зразки нових конкурентоспроможних моделей серійних, модернізованих пасажирських і вантажних літаків, вертольотів, двигунів, малошумних гвинтів, авіаційних тренажерів, іншої техніки, а також сприятиме її експорту на зовнішні ринки.

Передбачені дослідження та розробки спрямовуються насамперед на підвищення конкурентоспроможності вітчизняної авіаційної техніки, гармонізацію радіочастотного ресурсу з урахуванням положень про економічне та галузеве співробітництво [Угоди про асоціацію між Україною та ЄС](#), а також на зменшення негативного впливу авіаційного транспорту на навколишнє природне середовище, зокрема зменшення викидів в атмосферу окисів вуглецю, зниження рівня шуму.

Шляхи і способи розв'язання проблеми, строк виконання Програми

Розв'язати проблему можливо шляхом поєднання зусиль і ресурсів держави та самих учасників і забезпечення функціонування механізмів державного управління процесами створення авіаційної техніки в інтересах суспільства, зокрема у вигляді Державної цільової науково-технічної програми розвитку авіаційної промисловості на 2021-2030 роки.

Розв'язанню проблеми сприятиме запровадження заходів щодо забезпечення інвестиційної привабливості авіабудівної сфери в результаті створення і ефективного функціонування сучасної, здатної до саморозвитку, конкурентоспроможної системи, що діятиме на всіх етапах життєвого циклу авіаційної техніки: маркетинг - проектування - виробництво - супроводження в експлуатації - ремонт - утилізація.

У Програмі передбачається виконання завдань і заходів законодавчого, економічного, фінансового, науково-технічного, організаційного, соціального характеру, спрямованих на подолання проблеми і перехід галузі до сталого розвитку, за такими напрямками:

- розроблення і впровадження актів нормативно-правового характеру, спрямованих на надання преференцій і стимулювання підприємств авіабудування, здійснення структурної перебудови галузі;

- проведення досліджень і розроблення нових конкурентоспроможних авіаційних технологій, матеріалів, виробничих процесів та обладнання, що впроваджуватимуться у серійному виробництві, сертифікації, міжнародних проектах кооперованого виробництва, супроводженні в експлуатації, технічному переоснащенні та модернізації виробничих потужностей нових та існуючих літальних апаратів;

- проведення досліджень і розроблення нових конкурентоспроможних авіаційних технологій, матеріалів, виробничих процесів та обладнання, що впроваджуватимуться у серійному виробництві, сертифікації, міжнародних проектах кооперованого виробництва нових і модернізації існуючих авіаційних двигунів та малощумних гвинтів;

- проведення досліджень і розроблення нових конкурентоспроможних авіаційних технологій, матеріалів, виробничих процесів та обладнання, що впроваджуватимуться у серійному виробництві, міжнародних проектах кооперованого виробництва нових і модернізації існуючих авіаційних систем і агрегатів;

- розроблення і впровадження нормативних технічних документів, що регулюватимуть процеси і процедури життєвого циклу виробів авіаційної техніки, сертифікації, а також корпоративних нормативних документів в інтересах підприємств і організацій авіаційної промисловості відповідно до [Закону України](#) "Про стандартизацію";

- розроблення і впровадження системи професійної мотивації, моделей і механізмів щодо підвищення кваліфікації та професійного рівня основного та виробничого персоналу, підготовки резерву інженерно-технічних кадрів підприємств галузі, удосконалення навчально-лабораторної бази закладів

професійної (професійно-технічної) та вищої освіти в інтересах авіабудування.

Розроблення і виконання Програми здійснюватиметься з урахуванням інших діючих в державі програмних документів з метою виключення їх дублювання, в рамках реальних можливостей державного бюджету, з широким залученням власних коштів виконавців Програми, кредитів, а також шляхом розширення взаємодії держави і бізнесу та створення умов для залучення приватного капіталу в розвиток галузі.

Строк виконання Програми: 2021-2030 роки.

Очікувані результати виконання Програми, визначення її ефективності

Реалізація оптимального варіанта Програми сприятиме:

створенню нових конкурентоспроможних авіаційних технологій, матеріалів, виробничих процесів та обладнання, які використовуватимуться у серійному виробництві літаків, двигунів та іншої авіаційної техніки, обсяг реалізованої продукції якого на період до 2030 року оцінюється на рівні 300-350 млрд. гривень, що дасть змогу спрямувати до бюджетів усіх рівнів близько 100-120 млрд. гривень і забезпечити підвищення заробітної плати зайнятих у галузі працівників у 1,6 раза;

розробленню нових транспортних літаків, вертольотів, безпілотних літальних апаратів, модернізації існуючих типів пасажирських і вантажних літаків, вертольотів, авіаційних тренажерів;

підвищенню якості виробництва авіаційної техніки до рівня вимог міжнародних стандартів якості та покращенню системи підтримки льотної придатності повітряних суден вітчизняного виробництва;

започаткуванню міжнародних проектів кооперованих розробки і виробництва літаків марки “Ан” з іноземними партнерами, зростанню обсягів експорту авіаційної техніки і послуг за період 2021-2030 років до 150-200 млрд. гривень;

збереженню не менш як 50000 та створенню не менше як 6000 робочих місць в авіаційній промисловості за період 2021-2030 років.

Оцінка фінансових, матеріально-технічних, трудових ресурсів, необхідних для виконання Програми

Фінансування Програми передбачається здійснювати за рахунок коштів, передбачених у державному бюджеті на відповідних рік з урахуванням його можливостей, а також інших джерел, не заборонених законодавством.

Орієнтовний обсяг фінансування Програми з державного бюджету на 2021-2030 роки становить близько 20 млрд. гривень для варіанта “базовий” як оптимального.

Також під час розв’язання проблеми будуть задіяні:

кредити (позики), у тому числі залучені державою під державні гарантії; власні кошти підприємств;

вивільнені кошти підприємств - суб'єктів літакобудування, на які поширюється дія норм [статті 2](#) Закону України “Про розвиток літакобудівної промисловості”.

Обсяг матеріально-технічних і трудових ресурсів, необхідних для виконання Програми, визначатиметься під час розроблення відповідних завдань і заходів.

2. Основні аеропорти України

Загалом аеропорти передбачені у кожній області, але серед тих, що діють зараз 17 летовищ. Так у Вінниці від 1983 року працює міжнародний аеропорт «Вінниця». Остання реконструкція відбувалася у 2008 році. Злітна смуга натепер уже потребує ремонту, який запланували на 2021 рік, а от стан терміналу ще доволі хороший.



Через пандемію зірвалися плани щодо реконструкції аеропорту у Дніпрі, який працює з 1943 року, а нове будівництво злітної смуги та сучасних терміналів пробуксовує через брак фінансування. У квітні 2020 року після секвестру бюджету Верховна рада в 10 разів зменшила витрати на проектування і будівництво нового аеродрому в аеропорту Дніпра.

У початковому проекті закону про зміни витрати в 1 млрд грн на цю статтю передбачалося зменшити на 100%. Однак зрештою в бюджеті на такі цілі залишили 100 млн грн.

Одночасно з цим депутати обнулили субвенцію в розмірі 70 млн грн, яку повинні були направити з держбюджету в бюджет Одеської області на реконструкцію та будівництво в аеропорту Ізмаїл. Ці повітряні ворота не працюють з 2009 року. Довжина злітно-посадкової смуги 1800 метрів дозволяє їм обслуговувати тільки невеликі регіональні літаки.

Не працює з 2017 року аеропорт «Черкаси», який вже давно потребує капремонту. Закрили ще в 1997 році внутрішній аеропорт «Бердянськ» у Запорізькій області.

З 2002 року не діє внутрішній аеропорт «Хмельницький», який побудовано ще в 1982 році. Реконструкції потребують як злітна смуга, так і термінал.

Ще в 1993 році закрили внутрішній аеропорт «Сєверодонецьк» у Луганській області.

Через російську агресію Україна не може використовувати низку повітряних воріт: міжнародний аеропорт «Сімферополь», внутрішній аеропорт «Бельбек» поблизу Севастополя, «Маріуполь» закрили для пасажирських рейсів з 2014 року через близькість до лінії бойових дій, аеропорти «Донецьк» та «Луганськ» зруйновані внаслідок бойових дій.

Окрім аеропортів в Україні є дев'ять аеродромів цивільної авіації: «Біла Церква», «Бородянка», «Київ/Антонов-1», «Київ/Антонов-2», «Київ (Бузова)», «Озерне», «Кременчук (В.К.)», «Харків (Сокольники)», «Кіровоград», «Київ – Південний».

Також у Дніпрі є вертодром та гелікоптерний майданчик в Каневі (с. Пекарі).

Аеропорти України

- Державне Підприємство «Міжнародний Аеропорт Бориспіль»
- Державне Підприємство «Міжнародний Аеропорт Львів» ім. Данила Галицького
- Товариство з обмеженою відповідальністю «Міжнародний аеропорт Дніпро»
- Комунальне Підприємство «Міжнародний аеропорт Запоріжжя»
- Комунальне Підприємство «Миколаївський міжнародний аеропорт»
- Міжнародний аеропорт Івано-Франківськ (ТЗОВ «Скорзонера»)
- Комунальне Підприємство «Міжнародний Аеропорт Київ (Жуляни)»
- Комунальне Підприємство «Міжнародний Аеропорт Кривий Ріг»
- Комунальне Підприємство «Міжнародний Аеропорт Одеса»
- Обласне комунальне підприємство «Міжнародний аеропорт Рівне»
- Обласне комунальне підприємство «Аеропорт Суми»
- Закарпатське обласне комунальне підприємство «Міжнародний аеропорт Ужгород»
- Тернопільське Обласне Комунальне Підприємство «Фірма Тернопільавіаавтотранс»
- Товариство з обмеженою відповідальністю «Нью системс АМ» (Міжнародний аеропорт Харків)

- Комунальне Підприємство «Міжнародний аеропорт «Чернівці» імені Леоніда Каденюка»
- Комунальне Підприємство Херсонської Обласної Ради «Херсонські авіалінії»
- Полтавське Обласне Комунальне Підприємство «Аеропорт Полтава»
- Комунальне Підприємство «Аеропорт Вінниця»
- Комунальне Підприємство «Аеропорт Черкаси Черкаської обласної ради»
- Дочірнє Підприємство «Міжнародний аеропорт Житомир імені С.П. Корольова» Товариства з обмеженою відповідальністю «Акорд»

3. Лідируючі авіакомпанії України

**Активність АК в українському авіапросторі
у 2021 р.**

Авіакомпанія	Рейсів	% 2021 р. ^[1]
Turkish Airlines	24 323	▼ 27,86%
MAV	20 626	▼ 64,91%
SkyUp	16 035	▲ 50,83%
Windrose	15 102	▲ 48,28%
Wizz Air	14 323	▼ 31,61%
Ryanair	11 554	▲ 24,3%
Азур Ейр Україна	8 692	▲ 20,24%
Pegasus Airlines	7 131	▲ 22,42% з 2017р
Belavia	4 700	▼ 74,77%
Qatar Airways	3 754	▼ 36,3%
FlyDubai	3 634	▲ 100%
Bees Airline	3 426	▲ 100%
Lufthansa	3 575	▲ 0,73% з 2016р
Enter Air	3 048	▲ 100%

**Активність АК в українському авіапросторі у
2020 р.**

Авіакомпанія	Рейсів	% 2020 р.^[1]
MAV	58 772	▲ 2,74%
Turkish Airlines	33 716	▲ 22,13%
Wizz Air	20 944	▲ 137,14%
Белавія	18 629	▲ 28,15%
LOT	18 449	▲ 16,7% з 2018р.
SkyUp	10 631	▲ 340,9% з 2018р.
Windrose	10 185	▲ 9,5% з 2018р.
Ryanair	9 295	▲ 437,9% з 2018р.
Азур Ейр Україна	7 229	▲ 48,8% з 2018р.
Qatar Airways	5 893	▲ 26.1% з 2018р.

**Активність АК в українському
авіапросторі у 2017 р.^[2]**

Авіакомпанія	Рейсів	% 2016 р.
MAV	57 205	▲ 16,4%
Turkish Airlines	27 606	▲ 20,4%
Белавія	14 537	▲ 13,6%
LOT	12 756	▲ 28,8%
Wizz Air	8 832	▲ 57%
Wind Rose	8 162	▲ 131,9%
Pegasus	5 825	▲ 35,8%
Air Moldova	5 527	▲ 31%
Азур Ейр Україна	4 607	▲ 13,1%
Austrian Airlines	3 751	▲ 17%
РАЗОМ^[3]	253 969	▲ 18,5%
Зліт/посадка ^[3]	172 725	▲ 18,5%

**Активність АК в українському
авіапросторі у 2016 р.^[4]**

Авіакомпанія	Рейсів	% 2015 р.
MAU	49 138	▲ 19,8%
Turkish Airlines	22 920	▲ 2,1%
Белавія	12 799	▲ 21,6%
LOT	9 907	▲ 40,7%
Wizz Air	5 626	▲ 37,1%
Pegasus	4 288	▲ 0,4%
Air Moldova	4 219	▼ 12,2
Азур Ейр Україна	4 074	▲ 16,8%
Дніпроавіа	3,666	▼ 2,3%
Lufthansa	3 549	▲ 4,9%

4. Авіабудівні компанії України

Україна входить до семи провідних авіаційних держав світу, які мають замкнутий (повний) цикл виготовлення літаків – від їх проектування до запуску в серійне виробництво. Авіаційна техніка, яка виготовляється в Україні, нині постачається до 50 країн світу, а в галузі функціонують 39 підприємств різних форм власності, на яких працює понад 38 тис. робітників. Тільки за роки незалежності в галузі створено 5 нових типів літаків: Ан-140, Ан-148, Ан-74ТК-300, Ан-38-100, Ан-3Т, сконструйовано ряд нових авіаційних двигунів, побудовано та модернізовано 195 літаків і сертифіковано 16 типів літаків. У 2008 році авіаційна галузь виготовила товарів і надала послуг на суму 4,4 млрд.грн. При тому темпі зростання обсягів виробництва авіаційної продукції в 2008р. становили 111,7 відсотка порівняно з 2007 р. В 2009 р. криза зупинила ці позитивні процеси, тому наразі необхідно зробити все, щоб збереглася і продовжувалася позитивна динаміка розвитку авіабудівної галузі. Сучасний стан авіаційної галузі досить складний. Чимало з підприємств галузі зупинили виробництво і продаж літаків, мають кредиторську заборгованість. З галузі пішло багато кваліфікованих кадрів. Суттєво зношені виробничі фонди підприємств, більшість з яких опинилась у тому критичному стані, коли без фінансового оздоровлення їх діяльність неможлива. Однак, втратити Україні таку стратегічну галузь, як авіаційна, не можна, оскільки розвиток авіапрому – це перспектива для держави. Це – і розвиток науки, значні надходження до держбюджету, престиж на міжнародній арені, можливість брати участь у міжнародній інтеграції і працевлаштування значної кількості людей (одне

робоче місце у авіабудуванні дає роботу 12 працівникам у суміжних галузях). Щоб Україна і надалі залишалася одним зі світових лідерів в авіабудуванні, у 2008 р. була розроблена програма фінансового та організаційного оздоровлення авіабудівної галузі, яка складається з трьох етапів. Першим етапом програми, починаючи з середини 2008 р., передбачалось завершення фінансового та організаційного оздоровлення підприємств галузі, яка в той час мала мільярдні борги і не виконані київським заводом «Авіант», Харківським державним авіаційним виробничим підприємством та іншими підприємствами замовлення з усього світу. В 2008 р. в сфері авіабудівної галузі розпочата масштабна антикризова компанія. Вже в 2008 році фінансування авіабудування з держбюджету було збільшено до 380 млн.грн, що дозволило виконати важливі науково-дослідні і дослідно-конструкторські роботи, частково модернізувати обладнання та закупити комплектуючі для виробництва літаків. В цей період збільшується статутний капітал двох ключових підприємств, які займаються виробництвом літаків – київського заводу «Авіант» і Харківського авіаційного виробничого підприємства, реалізується чітка програма складання і продажу літаків. Піднімаючи два авіабудівельних заводи – Київський та Харківський, держава тим самим підтримує сотні інших підприємств, які постачають комплектуючі. Фінансування галузі в 2009 р., зважаючи на фінансово-економічну кризу, здійснюватиметься за рахунок стабілізаційного фонду у розмірі близько 500 млн.грн. Затверджені і фінансуються окремі інвестиційні проекти, направлені на рішення проблем подальшого розвитку авіабудування. Так, на АНТК ім.Антонова здійснюватимуться такі проекти: проект побудови дослідного зразка регіонального пасажирського літака Ан148-200 (55 млн.грн.), проект створення та побудови тренажера літака Ан-148 (5 млн.грн.), проект впровадження в експлуатацію регіонального пасажирського літака Ан-148-100 (15 млн.грн.), на підприємстві «ІвченкоПрогрес» - проект розробки та серійного виробництва турбореактивного двоконтурного двигуна (ТРДД) Аи-28 для перспективних модифікацій літаків (2,5 млн.грн.). Реалізація другого етапу програми оздоровлення авіаційної галузі запланована на період з 2010 року і передбачає повну реконструкцію і модернізацію ключових підприємств, функціонуючих в системі виробництва літаків. Розрахунки показали, що для модернізації авіаційної галузі потрібні 3,5 млрд.грн., які дозволять за два-три роки зробити технічне переоснащення авіаційних заводів, довести їх стан до рівня найвищих вимог. 2 В складні часи підприємства авіаційної галузі продовжують працювати, проектують нові літаки, тримають своє виробництво на найвищому рівні готовності до всіх світових викликів. Щоб українські авіапідприємства вийшли на рівень самоокупності, їм слід щорічно випускати 10-15 літаків. За 2006-2007 роки в Україні не було вироблено жодного літака, а в 2008 і 2009 роках у небо піднялись вже два літака Харківського авіазаводу. До кінця 2009 року буде підготовлено ще сім машин. Безумовно, державний бюджет України на 2010 рік повинен мати окрему статтю з модернізації авіаційної галузі. В бюджеті

2009 року з витрат на модернізацію виробництва в розмірі 137 млрд.грн. на модернізацію авіабудування закладено лише 3 млрд.грн., що явно недостатньо. Виконання третього етапу оздоровлення авіаційної галузі повинно забезпечити її надійними ринками збуту та скоординувати зусилля у виробництві літаків з іншими країнами. Для цього, насамперед, необхідно відновити довіру до України тих закордонних партнерів, які раніше замовили літаки і заплатили за них, але не отримали їх. Постачання цих літаків замовникам підтвердить здатність нашої країни виконувати контракти. Для виконання експортних контрактів авіазаводам намічено виділити зі Стабілізаційного фонду на поворотній основі 260 млн.грн. Крім того, українським авіаторам слід визначити стратегічних партнерів і поглиблювати співпрацю з країнами, які мають безмежну потребу в наших літаках, в першу чергу - з Росією та Китаєм. Гарантією рішення цієї задачі виступає висока якість і надійність українських літаків, а також колосальний потенціал авіаційної галузі, з якою у кількості новітніх напрацювань не може зрівнятися жодна галузь. Фінансове оздоровлення авіаційної галузі може бути прискорено за рахунок повноцінного державного замовлення. Це дасть змогу освоїти нові ринки збуту та скоординувати зусилля у виробництві літаків з іншими країнами. Потенційними партнерами України для співпраці у розробці нових літаків виступають Китай та Японія. Незважаючи на складну ситуацію, в державі продовжується реформування найважливіших галузей народного господарства. І в першу чергу це стосується оборонно-промислового комплексу, до якого належить авіаційна галузь. Прийнята Державна цільова програма реформування та розвитку оборонно-промислового комплексу на період до 2013 року вимагає формування нормативно-правової бази, а також визначення цілей і завдань, що ставляться перед галуззю. Вимога оптимізації витрат на виробництво продукції, економії коштів потребує реформування галузі шляхом створення інтегрованих об'єднань. Склад таких інтегрованих структур здійснюється за напрямками, в яких вони створюються. Щодо авіабудування, то такі господарські об'єднання дозволять реалізувати пріоритетні завдання, які 3 дадуть фінансовий поштовх для подальшого ефективного розвитку галузі, підвищенню її науково-технічного потенціалу. Мінпромполітики, в яке входить авіаційна промисловість, підготувало базу до корпоратизації авіабудівних підприємств, що входять до складу державного концерну «Антонов»: АНТК ім.Антонова, KiA3 «Авіант», Харківського державного авіаційного виробничого підприємства, 410-го заводу цивільної авіації. За прогнозами Мінпромполітики, в перспективі це буде державна акціонерна компанія, ста відсотками акцій якої володітиме держава. В подальшому постане питання про обмін пакетами акцій з іноземними авіабудівними компаніями. В систему заходів державної підтримки галузі надходить також фінансове оздоровлення авіапідприємств з попередньою реструктуризацією кредиторської заборгованості перед банками. З цією метою вирішено випустити облігації Харківського авіаційного підприємства на суму 1,62


млрд.грн. та Київського заводу «Авіант» - на суму 858 млн.грн., що сприятиме фінансуванню виробничої діяльності підприємств, формуванню довгострокової ресурсної бази, дозволить вчасно виконати галузеву програму будівництва літаків на 2009-2011 роки. Крім того, передбачається зменшення відсотків за кредитами, надання довгострокових кредитів під гарантії уряду з мінімальними відсотками, використання коштів Стабілізаційного фонду для сплати відсотків за кредитами. Слід признати, що існуюча податкова політика не враховує особливості виробництва авіатехніки, значних витрат на її розробку та підготовку до серійного випуску. Більшість авіабудівних країн світу передбачає значні пільги на інноваційну діяльність та вагому підтримку авіаційного виробництва. Такі заходи повинні здійснюватися і в нашої країні. Важливим напрямком підтримки галузі є також ослаблення податкового тягара і в першу чергу – введення і закріплення за авіапідприємствами пільгової ставки при сплаті податку на землю, оскільки через технологічні особливості виробництва ці підприємства використовують величезні земельні площі для проведення льотних випробувань. Позитивною мірою було б також і звільнення авіапідприємств від сплати ПДВ при імпорті технологічного устаткування і комплектуючих. Особливістю авіабудівної галузі є формування пакета замовлень на поставки літаків на тривалий період. Наразі підприємства галузі формують цей пакет на наступні роки, включаючи і міжнародні контракти. Наприклад, є перспектива поставок і виробництва в Ірані понад 50 літаків Ан-148. Крім того, нині є понад сто замовлень та опціонів на літак Ан-148-100. При цьому літак вироблятимуть у кооперації з Росією. Це перший літак в Україні, який повністю спроектовано методом комп'ютерного моделювання. Він поєднує у собі найкращі традиції і здобутки антоновських літаків – простоту, надійність, економічність, високий рівень комфорту екіпажу та пасажирів. Створення Ан-148-100 є прикладом ефективної міжнародної співпраці 4 вітчизняних і російських літакобудівників. Україна і Росія вже визначили цей літак базовим для рейсів внутрішнього сполучення і виділили відповідні кошти для його закупівлі. В найближчій перспективі реалізація лайнера на міжнародних ринках може принести двом державам мільярдні прибутки. Не випадково авіакомпанія «Аеросвіт» домовилась з АНТК імені О.К.Антонова про купівлю або постачання в лізинг протягом трьох років десяти літаків Ан148 і його модифікації Ан-158. Найближчим часом літак АН-158 посяде провідне місце на регіональних ринках України і Росії, в кооперації з якою він складався при участі компаній 15 країн світу. Перші контракти на літаки АН-158 вже підписані і в середині 2010 року його буде передано на випробування. Ан-158 є найбільш економічним, має високу паливну ефективність, в експлуатації і обслуговуванні є надійним та невибагливим. Крім того, вітчизняні авіапідприємства перемогли в тендері на модернізацію літаків Ан-32 для військово-повітряних сил Індії. У 2011 році, згідно з домовленістю з Росією, завершиться розробка і випробування військово-транспортного літака Ан-70, після чого стане можливим приступати до серійного виробництва Ан-70 і

Ан-70Т. Забезпечення виконання робіт буде визначатися режимом їх фінансування, обсяг якого становить 200-250 млн.дол. При тому розробником літака Ан-70 є АНТК ім.Антонова, виробництво ж літаків здійснює ДП «КиАЗ «Авіант» на замовлення Міноборони у кооперації з десятками вітчизняних та російських підприємств. В 2009 р. Росія вже виділила для фінансування цієї програми 150 млн.рублів. Велику зацікавленість експлуатантів авіатехніки викликають також літаки родини АН-74. Так, модернізованою моделлю Ан-74 є літак Ан-74ТК300Д. Це літак з поліпшеними аеродинамічними характеристиками й підвищеною рентабельністю. За рівнем шуму й викидів шкідливих речовин в атмосферу Ан-74ТК-300Д повністю відповідає усім вимогам ІСАО. До України надходять також пропозиції з Єгипту, Лівії, Центральної та Південної Америки, інших країн про співробітництво стосовно «Анів». Якщо авіабудівної галузі вдасться реалізувати ці плани, то її підприємства будуть завантажені великими замовленнями, а продукція галузі займе гідне місце на світовому ринку. Це забезпечить української авіабудівної галузі вихід з кризи та її інтеграцію в світову економіку.

5. Авіаційні ЗВО України.

ЗВО (ВНЗ) України - 272 Авіаційний транспорт

ЗВО (ВНЗ) по регіонах

 Кіровоградська область

1

 Київська область

1



Название

  Національний аерокосмічний університет імені М.Є. Жуковського «Харківський авіаційний інститут», ХАІ

  Льотна Академія НАУ, ЛА НАУ

  Національний Авіаційний Університет, НАУ

  Харківський національний університет внутрішніх справ, ХНУВС

  Харківський національний університет Повітряних Сил імені Івана Кожедуба