

УДК 629.7.02(477)

## СТРАТЕГІЧНІ ОРІЄНТИРИ РОЗВИТКУ АВІАБУДУВАННЯ УКРАЇНИ

*Ареф'єва О.В., д.е.н., професор (НАУ)*

Авіаційна галузь належить до стратегічно важливих секторів економіки і є пріоритетною, оскільки має значний потенціал для розвитку не тільки в межах країни, але й в усьому світі. Україна — одна з дев'яти країн світу, які мають власне виробництво літаків повного циклу. Основним вітчизняним підприємством авіаційної галузі є ДК «Антонов», до складу якого входять Харківське державне авіаційне виробниче підприємство і ДП «Завод 410 цивільної авіації». Після розпаду СРСР в Україні залишилися практично всі головні ланки авіаційного виробництва.

На сьогодні стан авіаційної галузі характеризується наявністю системних проблем, пов'язаних з адаптацією до ринкових умов господарювання, жорсткою конкуренцією на світовому ринку на фоні низького попиту на внутрішньому, істотним дефіцитом оборотних коштів підприємств і т.п.

Необхідно відзначити, що виробнича база серійних авіаційних заводів і застарілі технології відстають від сучасних світових вимог. Потужності українських серійних заводів дозволяють виробляти не більше як по 10 літаків за рік. Відсутність українських серійних літаків нового покоління призводить до втрати Україною традиційних ринків збуту авіаційної техніки та спонукає вітчизняні експлуатаційні авіакомпанії до закупівлі іноземної авіатехніки.

З іншої сторони, збут продукції авіабудування в країні обмежений нерозвиненістю внутрішнього ринку та низькою платоспроможністю українських експлуатуючих авіакомпаній. Українські авіакомпанії, яких налічується близько 130 одиниць, вимушені імпортувати літаки, які вже експлуатувалися впродовж 15-20 років, оскільки без об'єднання та консолідації фінансових ресурсів лише окремим з їх до снаги придбавати нові літаки. До того ж, за даними аналітичних довідників визначено, що у проектних та виробничих підприємствах недостатньо фінансових ресурсів для здійснення великомасштабних проектів та можливості задовольняти споживи авіакомпаній сучасними літаками, оскільки основні техніко-економічні показники використання авіаційного парення залишаються незадовільними

Слід враховувати, що економічне положення авіапідприємств України багато в чому залежить від кон'юнктури зовнішніх ринків. Нестабільні показники відновлення ділової активності і економік країн, що є основними споживачами української продукції, останніми роками були одним з ключових чинників, що негативно впливають на галузь. Пріоритетними ринками збуту української продукції можна назвати:

країни СНГ, Індію, Ірак, Іран, Лівію, Єгипет і ін.

Однак, при наявності багаточисленних проблем важливість розвитку авіабудування в Україні обумовлена значною місткістю світового ринку і необхідністю оновлення авіапарків. Крім того, розвиток даної галузі має важливе соціальне значення для економіки нашої країни (розвиток суміжних галузей, інфраструктури, збільшення кількості робочих місць і т. д.).

Одним з головних завдань забезпечення розвитку вітчизняного авіабудування є проведення структурних перетворень шляхом приватизації підприємств авіаційної промисловості з урахуванням особливостей галузі і збереженням державного впливу на ухвалення стратегічних рішень. Такий підхід дасть можливість повернути ресурси для фінансування, реформування вітчизняної авіаційної промисловості (стратегічні інвестиції) і значно скоротити витрачання бюджетних засобів на розвиток галузі.

Стратегічні орієнтири розвитку авіабудівної галузі України це: заміна застарілого обладнання для виробництва авіатехніки, що відпрацювала свій ресурс і в подальшому оновлення новими приладами і технікою; розширення масштабів виробництва за рахунок додаткового фінансування з-за кордону; розвиток нових технологій, ноу-хау для удосконалення авіавиробництва (наприклад, на міжнародному авіа космічному салоні Farnborough-2012, українські спеціалісти представили модернізований літак Ан-158, який одразу ж знайшов велике коло покупців); підготовка і підбір кваліфікованих кадрів; удосконалення чиннику безпеки авіасуден, завдяки чому попит на авіатехніку збільшиться; співробітництво із закордонними партнерами, а також спроби налагодити спільне виробництво; стимулювання інвестицій в авіабудівну сферу України.

Таким чином, для розвитку авіаційної галузі України необхідно вжити стратегічних заходів, які дадуть можливість мати більш міцні позиції авіаційної промисловості не тільки на внутрішньому, але й на світовому ринку авіабудування та зможе конкурувати з країнами-лідерами в глобальному масштабі.

УДК 331.108:656.2(477)

## НАПРЯМКИ РЕАЛІЗАЦІЇ КАДРОВОЇ ПОЛІТИКИ УКРЗАЛІЗНИЦІ

*Барabanова Т.В., здобувач (УкрДАЗТ)*

В розвитку світогосподарських зв'язків роль залізничного транспорту важко недооцінити. Виступаючи фактором забезпечення ефективної роботи підприємств, так і інструментом реалізації товаророзподільчих процесів між країнами, залізничний транспорт став найвагомішою складовою світової ринкової інфраструктури.

Українські залізниці відіграють визначальну роль в транспортному обслуговуванні і тарифному стимулюванні економічного розвитку країни, здійснюючи вагомий внесок як у формування державного бюджету, так і в забезпечення реалізації соціальної функції держави.

Обраний курс на проведення комплексної реформи Укрзалізниці передбачає реалізацію якісно нових підходів до управління галуззю, обумовлюючи потребу в одночасному проведенні перетворень в кадровому забезпеченні галузі, здатних створити умови для зростання соціально-економічної привабливості професій залізничників, підвищення якості праці, зміни принципів соціальної підтримки і посилення мотивації праці. В цьому аспекті кадрова політика залізниць повинна бути спрямована на формування сприятливих умов для нормального функціонування, розвитку та ефективного використання потенціалу робочої сили залізничників за рахунок:

- підвищення мотивації праці шляхом збільшення заробітної плати, впровадження механізму, що забезпечує отримання працівниками винагороди у залежності від результатів їх діяльності;
- формування принципів соціального інвестування, спрямованих на підвищення ефективності роботи і соціальної відповідальності;
- забезпечення відповідності заробітної плати кваліфікації працівників, їх внеску в підвищення прибутковості підприємства;
- розвитку систем соціальних гарантій працівникам і пенсіонерам галузі залізничного транспорту;
- удосконалення функціонування соціальної сфери шляхом раціоналізації структури, розширення джерел інвестування, посилення взаємодії з місцевими органами влади;
- залучення додаткових фінансових ресурсів у розвиток соціальної сфери;
- поступового збільшення соціальних інвестицій на посилення охорони і поліпшення умов праці, профілактику професійних захворювань;
- продовження передачі житла та об'єктів житлово-комунального господарства у комунальну власність;
- збереження у складі галузі об'єктів соціальної сфери, що пов'язані з забезпеченням безпеки процесу перевезень, охороною праці та формуванням кадрового потенціалу галузі.

Поряд з цим одним з найважливіших напрямків передбачуваних кадрових реформ повинно стати формування кадрового резерву з молодих фахівців за рахунок створення ефективної системи підготовки якісно нового рівня менеджерів-організаторів, формування якої створить умови для проведення добору фахівців, які володіють сучасними спеціалізованими знаннями і аналітичних здібностях для прийняття та успішної реалізації політики стійкого розвитку залізниць.

УДК 338.47:656.2(477)

## УДОСКОНАЛЕННЯ СИСТЕМИ ФОРМУВАННЯ ТАРИФІВ В СФЕРІ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

*Божок А.Р., к.е.н., асистент (ДонІЗТ)*

Транспортна стратегія України в якості пріоритетів розвитку залізниць визначає забезпечення їх рухомим складом, здатним істотно покращити техніко-технологічні показники, а також технічне переоснащення об'єктів інфраструктури. Незважаючи на передбачену державну підтримку зазначених напрямів, фінансування розвитку здійснюється за рахунок власних коштів залізничного транспорту – отриманого прибутку, економічною основою якого, є витрати та доходи (на основі тарифів на перевезення).

Як відомо, в стратегії розвитку залізничного транспорту передбачено удосконалення системи формування тарифів на послуги залізничного транспорту у сфері вантажних перевезень та впровадження ринкового механізму ціноутворення шляхом збалансування інтересів залізниць та споживачів їх послуг з установами оптимального розміру транспортної складової в ціні продукції та рівня рентабельності. В контексті цього першорядну увагу необхідно приділити розробці наукових і методичних положень визначення витрат та формування системи тарифів.

Зокрема, враховуючи умови реалізації програми реформування залізничної галузі, нагальною потребою є розробка методик із визначення витрат, пов'язаних із використанням інфраструктури залізниць, які б дозволили більш повно враховувати витрати при встановленні тарифів на перевезення вантажів.

Важливо зазначити, що інфраструктуру залізничного транспорту можна розглядати в двох аспектах. По-перше, інфраструктура як об'єкт загального користування. При цьому її витрати включають усі витрати на утримання і ремонт, а тарифи за користування розраховуються на основі повних витрат інфраструктури і регулюються державою (загальноприйнятий традиційний аспект).

По-друге, інфраструктура – як об'єкт здачі в тимчасову експлуатацію оператору рухомого складу на час пропуску поїздів оператора перевезень. Вартість даної послуги має визначатися власником інфраструктури за обсягом тільки поточних витрат (пропонований аспект).

Перший аспект мав місце до початку реформи на залізничному транспорті. При цьому плата за інфраструктуру не виділяється в якості окремої складової. На сучасному етапі реформування дуже важливо економічно обґрунтувати, з одного боку, рівень витрат на інфраструктуру залізниць при плануванні загальної суми витрат, а з іншого – склад