

авіаперевізників, що негативно відобразиться на авіації України в цілому.

Література

1. Ключові проблеми ринку авіаційних перевезень в Україні / Л.М. Побоченко, Ю.Е. Шваук // Проблеми підвищення ефективності інфраструктури. – 2015. – Вип. 40. – С. 69-75.

2. Проблема формування комунікативної компетентності в майбутніх пілотів цивільної авіації / Г.А. Пухальська // Теоретичні питання культури, освіти та виховання. – 2016. – № 42. – С. 17-23.

3. Формування професійної надійності фахівців управління повітряним рухом як актуальна проблема безпеки авіації / Н.Д. Гордня // Проблеми екстремальної та кризової психології. – 2015. – Вип. 15. – С. 49-58.

УДК 629.7 (477) «71» (043.2)

Коваль І. О., студентка,
Навчально-науковий юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Жмур Н. В., к.ю.н.

РОЗВИТОК АВІАКОСМІЧНОЇ ПРОМИСЛОВОСТІ В УКРАЇНІ

Авіаційно-космічна промисловість має важливе політичне і економічне значення. Нею значною мірою визначаються промисловий потенціал і престиж держави: її підприємства постачають свою продукцію на внутрішній та зовнішні ринки, забезпечують замовленнями інші галузі господарства, надають велику кількість робочих місць. У сучасному світі практично будь яка великомасштабна соціально-економічна, наукова або оборонна програма вже не може бути ефективно реалізована без застосування можливостей авіакосмічної галузі.

Авіакосмічна промисловість - типова новітня галузь сучасного машинобудування, яка зайнята конструюванням, випробуванням і серійним виробництвом літальних апаратів, кораблів а також їх двигунів і бортового устаткування [1, ст. 61].

Становлення авіакосмічної промисловості пов'язане з бурхливим розвитком на початку ХХ столітті наукових досліджень повітряного простору й космосу, технічних можливостей суспільства, а також його оборонних і господарських потреб. У більшості високорозвинених країн світу авіакосмічна промисловість – одна з пріоритет галузей промисловості. Крім стимулювання

науково- і військово-технічного прогресу, вона є одним із «каталізаторів» та «локомотивів» економічного розвитку держави і підвищення її обороноздатності. Україна належить до восьми країн світу, які мають необхідний науково-технічний потенціал для розробок і виробництва конкурентоспроможної авіаційної техніки [2].

Україна належить до небагатьох держав, які володіють повним циклом створення авіаційної техніки, і займає значне місце на світовому авіаційному ринку в секторі транспортної та регіональної пасажирської авіації.

Виробництво авіаційної техніки в Україні розпочалося з випуску авіаційної двигунів «Дека» М-100 (1916, Олександрівськ, нині Запоріжжя) та серій пасажир. літаків К-1 (1925, Київ). Розвиток авіаційної промисловості як галузі народного господарства розпочався в 30-х, а космічної – у 50-х рр. ХХ ст. Звичайно у першій половині ХХ ст. авіакосмічна промисловість була спрямована на забезпечення оборонної системи країни, а після Другої світової війни розпочалося використання даної техніки і в мирних цілях. На сьогоднішній день Авіаційна промисловість України проектує й випускає пасажирські і транспортні літаки, літаки спеціального призначення, двигуни, радіо- електронне та інше обладнання [2].

До 1992 р. України розвивалася в складі військово-промислового комплексу СРСР. Відповідно до цього будувалася її науково-технічна і виробнича кооперація, а також конверсія галузі. В Україні значні зміни в авіакосмічній промисловості відбулись після розвитку Радянського Союзу. Галузі були розподілені за географічною ознакою між новими пострадянськими державами. Від 1992 р. керування авіакосмічною галуззю України здійснювало Управління авіакосмічної техніки Державного комітету України з оборонної промисловості та машинобудування. У 1999 р. космічна промисловість у складі 17 підприємств і організацій спеціального управління перейшла в підпорядкування Національного космічного агентства України. Становлення авіаційної галузі України відбувається в складних умовах, адже на зовнішньому ринку існує жорстка конкуренція. Внаслідок хронічної нестачі коштів українськими підприємствами виготовляється близько п'яти літаків щороку. Для подолання кризи було зроблено ставку на виробництво та модифікацію існуючих літаків та взаємовигідне співробітництво з іншими країнами [3].

Ракетно-космічна галузь України, незважаючи на високий технологічний і виробничий потенціал, має низку відносно потужних, але фрагментарних структур і виробництв. Вона не в змозі самостійно виробляти за замкненим циклом основні зразки ракетно-

космічної техніки. Одним з напрямів, в якому галузь за рівнем своїх технологій, є модернізація і створення нових транспортних засобів та надання за їхньою допомогою комерційних пускових послуг [4].

Результати дослідження потенціалу підприємств авіаційної промисловості свідчать про цілком можливе збільшення обсягів розроблення та виробництва авіакосмічної техніки. Разом з тим зниження науково-технічного та технологічного потенціалу авіакосмічної промисловості, зростання відставання України у цій галузі від розвинутих іноземних держав, неефективність механізмів стимулювання інноваційної діяльності, критичне становище основних виробничих фондів підприємств і структури їх кадрового потенціалу, низька конкурентоспроможність продукції вітчизняної промисловості викликають потребу в негайному розв'язанні організаційно-правових, фінансових, економічних та інших проблем її функціонування та розвитку.

Література

1. Борисенко П.А. Проблеми реформування та розвитку авіакосмічної промисловості України // Економіка держави. – К., 2008. – № 8. – С. 61-65.

2. Ольшевський В.Й. Авіаційно-космічна промисловість [Електронний ресурс] / В.Й. Ольшевський // Енциклопедія сучасної України. – 2001. – Режим доступу до ресурсу: http://esu.com.ua/search_articles.php?id=42354;

3. Брайан П. Авиаиндустрия очень нуждается в либерализации [Електронний ресурс] / П. Брайан // Коммерсантъ. – 2007. – Режим доступу до ресурсу: <https://www.kommersant.ru/daily/2007-01-18>;

4. Деякі питання правового забезпечення космічної діяльності в умовах глобалізації світової економіки // Стратегія розвитку України (економіка, соціологія, право). – Вип. 10. – Книжк. вид. НАУ, 2010. – С. 52-62.