

7. Nidhi M.B., Anil B. A cost optimisation strategy for a single warehouse multi-distributor vehicle routing system in stochastic scenario // International Journal of Logistics Systems and Management. – 2011. – № 1 (10). – P. 110–121.

8. Zhao, Q. H. Model and algorithm for inventory/routing decision in a three-echelon logistics system / Q. H. Zhao, S. Chen, C. X. Zang // European Journal of Operational Research. – 2008. – № 3 (191). – P. 623–635.

9. Lee, B. K. Decomposition heuristic to minimize total cost in a multi-level supply chain network / B. K. Lee, K. H. Kang, Y. H. Lee // Computers & Industrial Engineering. – 2008. – № 4 (54). – P. 945–959

10. Kutanoglu E., Lohiya D. Integrated inventory and transportation mode selection: A service parts logistics system // Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review. – 2008. – № 5 (44). – P. 665–683.

Михальченко О.А.,

*кандидат економічних наук, доцент,
професор кафедри публічного управління та адміністрування
Національний авіаційний університет (м. Київ)*

СТРАТЕГІЇ ІНСТИТУЦІОНАЛЬНОГО РОЗВИТКУ АВІАЦІЙНОГО КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ У ПІСЛЯВОЄННИЙ ПЕРІОД

Систематизовано прямі і непрямі збитки авіаційних підприємств в умовах воєнного стану. Обґрунтовано стратегічні засади їх відновлення у післявоєнний період, а також пропозиції щодо адаптації вітчизняного законодавства до Угоди про спільний авіаційний простір із ЄС.

Масштабна збройна агресія РФ докорінно змінила життя українського суспільства, принципи функціонування економіки та транспортної системи України. Через військові дії та воєнний стан виникають значні обмеження у роботі транспортного комплексу національної економіки, зокрема, закриття повітряного простору для польотів цивільної авіації.

Інституціональні трансформації авіаційного транспорту пов'язані з отриманням прямих збитків у формі знищення та пошкодження майна ДП «Украерорух» і ДП «МА «Бориспіль», руйнування цивільних аеропортів, злітно-посадкових смуг, будівель, споруд, інших елементів аеродромних комплексів. Непрямі збитки українських авіапідприємств пов'язані з неможливістю отримання доходів через зупинку авіаперевезень внаслідок закриття повітряного простору України для польотів цивільної авіації, припинення надання послуг з аеронавігаційного обслуговування. При відсутності доходів від операційної діяльності авіапідприємства вимушені фінансувати умовно-постійні витрати, здійснювати оплату вимушеного простою авіаційного персоналу, який втрачає кваліфікацію, професійні навички та здібності, можливість використання сертифікатів тощо. У сфері міжнародного сполучення українські авіаперевізники вимушені облітати повітряний простір білорусі та рф, що пов'язано з додатковими витратами,

збільшенням часу перельотів, негативним впливом на їх міжнародну конкурентоспроможності.

У Планах відновлення авіаційного транспорту особливе місце посідає розвиток ДП «Міжнародний аеропорт «Бориспіль» як авіаційного хабу, що матиме розгалужену мережу середньомагістральних міжнародних рейсів та внутрішніх рейсів із районами, де бракує альтернативного наземного транспортного сполучення. Планами розвитку ДП «Міжнародний аеропорт «Львів» передбачено: будівництво вантажного терміналу і реконструкцію існуючого пасажирського з урахуванням норм доступності для осіб з інвалідністю та інших маломобільних груп.

Планується створити нову інфраструктуру спостереження за повітряним рухом у Південному та Східному регіонах, зокрема в районах польотної інформації - Одеса, Дніпро та Сімферополь. На перехідному етапі передбачається використання мобільних радіолокаційних станцій – первинних (*PSR*) та вторинних (*MSSR*). Відновлення зруйнованих під час ракетних обстрілів аеродромних диспетчерських веж планується в районах аеродромів Дніпро, Вінниця, Миколаїв та Херсон. В основу інноваційного оновлення діяльності ДП ОПР «Украерорух» лежить впровадження систем спостереження *ADS-B/WAM*, придатних до функціонування у критичних умовах стихійного лиха та військової агресії; оновлення Системи обміну повідомленнями з ОПР (*AMHS*) відповідно до вимог ІКАО щодо Авіаційного фіксованого зв'язку тощо. Для належної організації повітряного руху необхідно забезпечити стабільне фінансування ДП ОПР «Украерорух»; відновлення аеродромно-диспетчерських веж, засобів зв'язку, навігації та спостереження.

У напрямі євроінтеграційного вектору Україні необхідно адаптувати вітчизняне законодавство відповідно до Угоди про спільний авіаційний простір; забезпечити участь в Міжнародній організації цивільної авіації (*ІКАО*) в м. Монреаль (Канада) шляхом акредитації постійних представників для вирішення стратегічних питань, захисту та відстоювання національних інтересів та забезпечення прийнятті рішень, які будуть обов'язковими до виконання усіма країнами-членами *ІКАО*.

Таким чином, основною метою Стратегії розвитку авіаційного транспорту є: відновлення авіаційної мобільності населення, вантажних авіаційних перевезень і транзитного потенціалу повітряного простору України. Для досягнення зазначеної мети необхідно вирішити такі завдання: створення національного авіаційного перевізника; проведення модернізації регіональних аеропортів, забезпечення відповідності їх технічного стану рекомендаціям *ІКАО* в частині сучасних стандартів обслуговування повітряних суден; проведення аудиту збитків авіаційної транспортної інфраструктури; впровадження вузлових (хабових) моделей розвитку найбільших аеропортів України; диверсифікація джерел фінансування модернізації аеропортів за рахунок передбачення у Державному бюджеті

України спеціального Фонду розвитку аеропортів; посилення контролю за управлінням корпоративними правами держави в аеродромних комплексах. Основними напрямками лібералізації та недискримінаційного регулювання авіаційних ринків: в сфері міжнародних авіаперевезень є зняття обмежень на регулярні рейси, розширення їх мережі, відновлення транзитного потенціалу повітряного простору України; в сфері внутрішніх авіаперевезень - поширення малобюджетної моделі («лоу-кост»); зростання частки вантажних авіаційних перевезень; реконструкція / будівництво регіональних аеропортів, доступних для всіх верств населення, пристосованих до прийому нових типів повітряних суден за стандартами ІКАО.

Список використаних джерел

1. Проект Плану відновлення України. Матеріали робочої групи «Відновлення та розбудова інфраструктури». К.: Національна рада з відновлення України від наслідків війни, 2022. URL: <https://www.kmu.gov.ua/storage/app/sites/1/recoveryrada/ua/restoration-and-development-of-infrastructure.pdf> (дата звернення 19.02.2023)

Міхно І.С.,

*кандидат економічних наук,
доцент кафедри бізнес-аналітики та цифрової економіки,
Національний авіаційний університет*

ВПРОВАДЖЕННЯ ЦИРКУЛЯРНОЇ ЕКОНОМІКИ В УКРАЇНІ, ЯК МОЖИВИЙ ШЛЯХ ВИХОДУ З ЕКОЛОГО-ЕКОНОМІЧНОЇ КРИЗИ ПІСЛЯ ВІЙНИ

На даний час у світі є актуальної проблема накопичення відходів будівництва, що супроводжується постійно зростаючою кількістю сміття та фракцій, що мають довгий термін розкладання. Для України характерною особливістю є велика кількість зруйнованих споруд та об'єктів інфраструктури внаслідок військових дій, що створюють додаткове екологічне навантаження та збільшення ризиків для життєдіяльності населення. Одночасно в більшості пострадянських країн залишається застарілий житловий фонд, термін експлуатації якого закінчився, а реконструкція не має сенсу внаслідок фізичного зносу та великої собівартості процесу. Саме тому важливо забезпечити впровадження циркулярної економіки та принципів покращення безпеки і еколого-економічного становища в Україні для відновлення потенціалу країни.

Переосмислення роді відходів у розвинутих країнах почалось ще на початку 20 сторіччя, коли почали з'являтися перші аналоги виробництв, спрямовані на вторинне використання товарів та ресурсів, покращення стану екології, що стало поштовхом для розвитку так званої «циркулярної економіки», яка базується на принципі максимальної переробки відходів та ресурсозбереженню і енергоефективності.