

Згідно з цим, транспортні інженери повинні зосередити свої зусилля особливо на другій функції та факторах, які безпосередньо впливають на технологічні аспекти транспортної мережі. Перш за все необхідно враховувати особливі характеристики сучасних мегаполісів, такі як розподіл по території міста місць проживання та диверсифікацію робочої сили. Гостро необхідним є запровадження транзитно-орієнтованого розвитку (Transit-Oriented Development) та залізнично-орієнтованої транспортної доступності (міський електричний транспорт) (Pagliara and Papa, 2011; Papa and Bertolini, 2015). В цьому разі на перший план виходять просторові характеристики маршрутної мережі громадського транспорту, які є складовою технологічних заходів в забезпеченні транспортної доступності.

Література:

1. AZENKOT, S., PRASAIN, S., BORNING, A., FORTUNA, E., LADNER, R. and WOBROCK, J., 2011. Enhancing Independence and Safety for Blind and Deaf-Blind Public Transit Riders. CHI Conference on Human Factors in Computing Systems. May 7 – 12. pp. 3247 – 3256.
2. COMI, A., NUZZOLO, A., BRINCHI, S., VERGINI, R., 2017. Bus travel time variability: some experimental evidences. Transportation Research Procedia, 27, pp. 101 – 108.
3. COPPOLA, P., NUZZOLO, A., 2011. Changing accessibility, dwelling price and the spatial distribution of socio-economic activities. Research in Transportation Economics, Vol. 31, Issue 1, pp. 63 – 71.
4. ROSSOLOV, A., 2016. Demand modelling for public transport service based on variation of needs in travel. Urban and regional transport, 7, Vol. 2, pp. 4 – 8.
5. RODE, P., FLOATER, G., THOMOPOULOS, N., DOCHERTY, J., SCHWINGER, P., MAHENDRA, A., and FANG, W., 2014. Accessibility in Cities: Transport and Urban Form. NCE Cities Paper 03. LSE Cities. London School of Economics and Political Science, 61 p.
6. MURRAY, A., 2003. A coverage model for improving public transit system accessibility and expanding access. Annals of Operations Research, Vol. 123, Issue 1 – 4, pp. 143 – 156.

СТРАТЕГІЯ РОЗВИТКУ АВІАЦІЙНОЇ ПРОМИСЛОВОСТІ УКРАЇНИ

Малкіна М. С., студент 4 курсу факультету Програмної інженерії та бізнесу
Косухіна Л. І., асист. каф. Економіки та маркетингу

Національний аерокосмічний університет ім. М. Є. Жуковського «ХАІ»

Авіаційна промисловість – це галузь народного господарства, призначена робити літальні апарати для задоволення потреб населення, народного господарства й оборони країни. Особливістю авіаційної промисловості є швидкі темпи впровадження науково-технічних досягнень і, як наслідок, випуск нових, більш досконалих типів літаків.

Останнім часом у зв'язку з тяжким економічним станом держави та більшості галузей все частіше виникають питання щодо ефективності діяльності авіабудівної галузі. Авіаційна галузь є стратегічно важливою та

займає пріоритетне місце у розвитку народногосподарського комплексу країни. Україна, незважаючи на економічні труднощі, здатна розробляти та складати конкурентоспроможну на світовому ринку авіаційну техніку, використовуючи потенціал, накопичений за часів Радянського Союзу, та сучасні розробки.

Літакобудування є однією з найбільш прибуткових і в той же час найбільш капіталомістких галузей машинобудування. Небагато країн світу, з числа найбільш розвинених держав, володіють повним циклом створення авіаційної техніки - таку промисловість мають 5-6 держав, що володіють високими технологіями. Виробництво великих пасажирських літаків освоєно всього декількома державами - найбільші з них - аеробуси - випускають компанії «Airbus» (ЄС) і «Boeing» (США); літаки, розраховані на меншу кількість пасажирів, виробляються в країнах ЄС (компанії «ATR» і «Saab AB»), Канаді («Bombardier»), Бразилії («Embraer»), Ірані (HESA), РФ і в Україні - Харківський авіаційний завод (ХАЗ) та ДП«Антонов».

ДП "Антонов"- гігант літакобудування, дістався Україні в спадок після розвалу Радянського Союзу. Українське авіабудування було представлено двома літакобудівними майданчиками в Києві і в Харкові, льотної базою в Гостомелі та конструкторським бюро, в якому за радянських часів були сконструйовані прославилися всім вантажні гіганти "Руслан" і "Мрія".

З 2014 року в Україні спостерігається погіршення економічного становища. Воно помітно відобразилося на авіаційній галузі України. На сьогоднішній день у авіаційній промисловості України спостерігається ряд проблем, які пов'язані з умовами і конкуренцією на світовому ринку при фактичній відсутності попиту на внутрішньому ринку. Авіаційна галузь України перебуває в кризовому стані, а державна підтримка недостатньо ефективна. Український уряд не стимулює закупівлі авіатехніки вітчизняного виробництва, а авіакомпанії не мають можливості кредитувати випуск літаків.

На підприємствах галузі спостерігається високий рівень зносу основних фондів, виробництво літаків сповільнюється. Країна ризикує втратити галузь в цілому. Величезна кількість висококваліфікованого персоналу мігрує в пошуках кращої роботи, а саме підприємство, вже не може зацікавити як профільне. Зараз його обладнання можуть продати за ціною металобрухту, а територію - за ціною для відбудови житлового будинку.

Відчувши критичну ситуацію в країні, 10 травня Кабінет Міністрів України за ініціативи Мінекономрозвитку схвалив Стратегію відродження українського авіабудування на період до 2022 року.

Метою Стратегії - відновити стабільний розвиток галузі авіабудування та забезпечити рентабельність високотехнологічного виробництва авіаційної техніки в Україні.

Рішення, які пропонує стратегія відродження українського авіабудування:

- оптимізація та модернізація виробництва літаків «Ан»;
- модернізація та виробництво вертольотів «Мі»;
- імпортозаміщення комплектуючих з РФ;
- структурне реформування підприємств галузі авіабудування.

В результаті реалізації стратегії очікується розробка нових зразків транспортних літаків, вертольотів, безпілотних літальних апаратів, а також модернізація вже наявних моделей пасажирських і транспортних літаків та вертольотів. Підвищення якості виробництва авіаційної техніки до рівня кращих світових аналогів, а також впровадження міжнародних систем сертифікації продукції. Розширення взаємодії між державним та приватним сектором, створення сприятливих умов для залучення інвестицій в авіабудування.

Галузь авіабудівництва України належить до базових, стратегічно важливих секторів економіки України, яка зараз переживає не найкращі часи, як і вся економіка країни в цілому. Тож якщо притримуватися стратегії відродження в Україні покращиться якість виробництва авіаційної техніки до рівня кращих світових аналогів. Буде розширена взаємодія між державним і приватним секторами, будуть створені сприятливі умов для залучення інвестицій в авіабудування.

Література:

1. Горбачова О. М. /Аналіз ефективності діяльності підприємств авіабудівної галузі України на сучасному етапі/ О. М. Горбачова, В. М. Ковтуненко /Глобальні та національні проблеми економіки/ Випуск 4. 2015

2. Розпорядження №429-р КМУ від 10 травня 2018р.[Режим доступу]:
<https://www.kmu.gov.ua/ua/news/uryad-uhvaliv-strategiyu-vidrozhennya-ukrayinskogo-aviabuduvannya-na-period-do-2022-roku>

3. «Чому авіа будівництво не взлетіло». [Режим доступу]:
<https://delo.ua/business/dlitelnyj-razgon-325583/>

ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ ЗА ДОПОМОГОЮ ОЦІНКИ СТІЙКОСТІ АВТОМОБІЛЯ

Мізяк І. О., студент 5 курсу механічного факультету

Крайнюк О. В., канд. техн. наук, доц. каф. метрології та безпеки життєдіяльності

Харківський національний автомобільно-дорожній університет

Проблема безпеки дорожнього руху залишається актуальною протягом ряду років у багатьох країнах світу. У наш час ця проблема нікуди не зникла, а, навпаки, з огляду на високі темпи автомобілізації, враховуючи, що все більше ускладнюються умови руху транспортних засобів і пішоходів, а також загальний розвиток у всьому світі автомобільного транспорту, проблема набула гостроти і вимагає до себе більш серйозного підходу і більш ретельного вивчення.

На безпеку руху впливають всі компоненти комплексу: автомобіль, дорога, навколишнє середовище, людський фактор – водії і пішоходи. У цьому сенсі безпека є комплексним показником, який залежить від всіх названих