

АВІАЦІЙНИЙ ТРАНСПОРТ

1. Загальна характеристика авіаційного транспорту

1.1. Коротка характеристика авіабудівної галузі

Керівник відділення «Авіаційний транспорт» Скрипець А.В.

Україна входить до елітної дев'ятки країн, що мають замкнений технологічний цикл створення і виробництва авіаційної техніки – від проектування до запуску в серійне виробництво під своїми власними брендами, посідаючи сьоме місце за виробничим потенціалом. Крім проектування і виробництва пасажирських і транспортних літаків, в Україні є мережа авіаремонтних підприємств. Авіаційна техніка, яка виготовляється в Україні, нині постачається до 50 країн світу. Виготовляють окремі агрегати і вузли, прилади і запасні частини до них, бортову авіоніку (електро-, приладове і радіоелектронне обладнання, системи і комплекси пілотажно-навігаційного обладнання) 46 підприємств і організацій України різних форм власності. Проте, слід зазначити, що всі літаки українського виробництва є дітищем міжнародного співробітництва, що можна продемонструвати на прикладі Харківського державного авіаційного виробничого підприємства, що закуповує: в Росії – окремі елементи пілотажно-навігаційних систем, частини радіообладнання, гідроагрегати; в Казахстані – протипожежне обладнання; в Азербайджані – елементи побутового обладнання; в Німеччині і Франції закуповуються частини електрообладнання; в Швейцарії – крісла; в США системи GPS і TCAS.

Важливою особливістю авіаційної промисловості України є те, що в умовах планової економіки вона сформувалася як складова військово-промислового комплексу, і ця риса до теперішнього часу продовжує справляти суттєвий вплив на виробничу діяльність підприємств галузі. Після 1991 року різке зменшення обсягів державних замовлень у сукупності з інфляцією, масовим відпливом кваліфікованих кадрів та втратою господарських зв'язків поставили авіаційну промисловість України у такі умови, за яких серійне виробництво літаків на рівні близько 100 одиниць на рік стало неможливим.

У кращі роки авіабудівні заводи України випускали за рік 350 літаків: Харківський авіазавод щомісячно випускав 13-18 літаків Ту-134, Київський по 15-20 літаків Ан-24 і Ан-26. Нині ці показники значно нижчі, але починається виробництво нових типів літаків.

До встановлення незалежності Україна з Російської Федерації отримувала до 80% комплектуючих і до 80% замовлень були для збройних сил. Тепер в зв'язку із скороченням виробництва літаків вітчизняні транспортні компанії купують пасажирські літаки за кордоном. За останні роки в країні розроблено низку нових модифікацій як цивільних, так і військових літаків, виробництво яких можна налагодити спільно з Росією (Ан-70, Ан-72, Ан-140 і т. ін.). Світова

потреба, наприклад, в літаку Ан-140 становить майже 2 тис. шт., в тому числі для України – 200.

Ключовими рисами авіаційної промисловості України є висока концентрація виробничих потужностей, з яких у галузі налічується 3 основні авіазаводи, стовідсоткова державна власність майже усіх підприємств, невідповідність обсягів випуску виробничим можливостям, більше ніж на 80 % експортна збутова орієнтація, а також висока залежність від іноземних постачань комплектуючих виробів.

І ще одна проблема. Практикою доведено, що державна форма власності є стримуючим чинником розвитку підприємств. Бюджетних коштів для реалізації нових програм явно бракує, а інвестори не зацікавлені вкладати гроші в держпідприємства, та й кредити під гарантії держвласності одержати практично неможливо. Крім того, державна форма власності не дозволяє підприємствам створювати господарські товариства у вигляді спільних підприємств і т. ін., що істотно обмежує можливості розвитку бізнесу.

Інша проблема пов'язана зі слабкістю внутрішнього ринку, який не в змозі забезпечити реалізацію програм створення перспективної авіатехніки. Жодна українська авіакомпанія не може – та й не стане – кредитувати будівництво літаків. А бюджетне фінансування проектів виконується безсистемно і неефективно.

В останні роки була практично відсутня державна підтримка створення нової техніки та впровадження сучасних наукоємних технологій. В Україні освоєнням нових технологій намагаються займатися самі підприємства – наскільки дозволяють їх можливості.

В умовах, коли на авіаційному транспорті експлуатуються старі і нові, вітчизняні і зарубіжні літаки, зростають вимоги до рівня кваліфікації авіаційних фахівців. Проте, сьогодні вищі навчальні заклади практично не забезпечуються авіаційною технікою, що знижує ефективність адаптації їх випускників до умов авіаційних підприємств. Відсутні тренажерні засоби нової авіаційної техніки в навчально-тренувальних центрах цивільної авіації, що утруднює підтримання на достатньому рівні навичок пілотування, навігації і т. ін. льотних екіпажів на належному рівні.

Авіаційна галузь потерпає від дефіциту кваліфікованих кадрів. Ситуація на Харківському і Київському авіазаводах виглядає просто загрозливо: молодих перспективних фахівців переманюють в інші фірми, зокрема зарубіжні, високою зарплатою.

1.2. Коротка характеристика експлуатаційного напряму авіаційної галузі

У вересні 1992 року Україна стала членом Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО), а у травні 1993 року прийняла власний Повітряний

Кодекс, який регулює діяльність користувачів повітряного простору України з метою задоволення інтересів України та її громадян і забезпечення безпеки авіації. 2011 року прийнятий новий Повітряний кодекс гармонізований з європейським законодавством.

Україна є також членом Європейської конференції цивільної авіації (ЄКЦА) та Європейської організації з безпеки аеронавігації (Євроконтроль), що потребує внесення певних змін у законодавство України у сфері авіації.

З метою створення організаційно-правових засад щодо забезпечення авіаційної безпеки та ефективності діяльності цивільної авіації у 2003 році прийнято Закон України «Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації».

Варто наголосити на тому, що України перша серед країн СНД впровадила механізм Twinning – технічної допомоги „старих” членів ЄС через свої міністерства транспорту відповідним міністерствам країн, що мають намір вступу до ЄС. 2008-2009 рр. був проведений проект «Гармонізація законодавчих норм і стандартів України із законодавчими нормами й стандартами ЄС у сфері цивільної авіації» за участю міністерств транспорту Франції та Польщі. Він став допомогою в адаптації Спільних авіаційних вимог (JAR) Європейського Союзу. У кінці 2011 року розпочався другий проект TWINNING за участю Міністерства транспорту Швеції «Підтримка реалізації норм та стандартів ЄС у сферах аеропортів, аеродромів та обслуговування повітряного руху / аеронавігаційного обслуговування (ATM/ANS)».

Сучасна система авіаційного транспорту України об'єднує авіаційні підприємства різних форм власності: державної, акціонерної, приватної.

Станом на кінець 2010 р. цивільна авіація (ЦА) України налічувала 74 сертифіковані експлуатанти. Це авіакомпанії, які займаються транспортними перевезеннями, або авіаційними роботами. Більшість авіакомпаній вже приватні, 8 – перебувають у державній власності.

На ринку пасажирських перевезень працює 32 вітчизняні авіакомпанії. Протягом декількох останніх років стабільно домінуюче положення займають 6 провідних пасажирських авіаперевізників: «Аеросвіт», «Міжнародні авіалінії України», «Донбасаеро», «Дніпроавіа», «Роза вітрів» та «Віза Ейр», які виконують 91 % загальнодержавних авіаперевезень.

Із зареєстрованих 727 повітряних суден (ПС) тільки 393 мають сертифікат льотної придатності, з них 103 – іноземного виробництва. Основні підприємства галузі працюють в умовах старіння ПС. Середнє зношення власних ПС у вітчизняних авіакомпаніях перевищує 70 %, а середній їх термін експлуатації (з урахуванням орендованих) дорівнює 23,5 роки. Найбільший відсоток несправностей спостерігається в літаків Ан-2, Ан-24, Ан-32, Ту-154, Ту-134, Іл-76, Іл-62М і вертольотів Мі-2, Ка-26. Низька справність ПС

пояснюється дефіцитом авіаційних двигунів, запасних частин, що комплектують вузли, браком коштів на ремонт і відновлення авіаційної техніки.

За відсутності сучасних типів ПС авіакомпанії вимушені експлуатувати авіатехніку з продовженим ресурсом. Іншими словами, загрозливими можна вважати як зменшення авіаційного парку, так і критично низький його технічний рівень (фактор «безкоштовної» техніки, що дісталася українським авіакомпаніям від Аерофлоту СРСР, втрачає своє значення у зв'язку зі збільшенням витрат на ремонт і відновлення).

Стан безпеки польотів в цивільній авіації України за чотири роки (2006-2009) не покращився, а в 2008 р. навіть погіршився – в малій авіації відбулися тяжкі авіаційні пригоди. Необхідно відзначити, що в транспортній авіації тяжких авіаційних пригод останні роки не було.

Як показує аналіз оцінки аварійності ЦА України за чотирирічний період всі авіаційні пригоди сталися за рахунок:

- людського чинника (порушення екіпажами ПС керівних документів, недостатньої професійної підготовки льотного складу, порушення правил льотно-технічної експлуатації ПС екіпажами та порушення технології технічного обслуговування ПС);

- технічного фактору (старіння та велике моральне і фізичне зношення авіаційної техніки, порушення в питаннях подовження ресурсів т термінів служби авіатехніки);

- організаційного фактору (незадовільний стан нормативно-правового забезпечення, відсутність належної системи профілактики запобігання авіаційних пригод та ін.).

Вітчизняні авіакомпанії поступово програють конкурентну боротьбу на міжнародних перевезеннях. Так, наприклад, у 2010 р. до України виконували регулярні польоти 52 іноземні авіакомпанії з 34 країн світу за 83 маршрутами, якими було перевезено близько 3,2 млн. пасажирів (для порівняння, в 2009 р. – 2,9 млн. пас.). Щодо внутрішніх перевезень, які для іноземних авіаперевізників є економічно не вигідними, а для вітчизняних – можливість дозавантажити виробничі потужності, то на перешкоді відкриттю нових регіональних маршрутів стоять:

- непридатність інфраструктури багатьох регіональних аеропортів;
- відсутність пасажиропотоку на рейси, що створює небажання авіакомпаній відкривати рейси у регіони;
- відсутність парку маломістких ПС у більшості авіакомпаній;
- цінова політика у сфері авіаперевезень;
- гальмування запровадження електронних квитків;
- нормативно-правове забезпечення держави;

– небажання більшості регіональних аеропортів реорганізувати свою структуру, конкурувати за маршрути та залучення авіакомпаній

Іншою, не менш важливою загрозою, яка спричиняє погіршення економічного стану в галузі, є той стан, в якому знаходяться аеропорти країни. В Україні функціонує 30 аеропортів різних форм власності. 23 аеропорти мають пункти пропуску через державний кордон. 25 аеропортів функціонують як самостійні підприємства з правом юридичної особи. Проблема розвитку українських аеропортів ставить під свою залежність розвиток вітчизняних авіакомпаній, особливо через відсутність в них належної інфраструктури.

Зношеність злітно-посадкових смуг в аеропортах коливається від 40 до 90 %. Найбільші аеропорти України «Бориспіль», «Київ», «Сімферополь», «Львів», «Харків», «Запоріжжя», «Донецьк» та «Дніпропетровськ» наряду зі здатністю їх злітно-посадкових смуг приймати середньомагістральні літаки (Airbus A320, Boeing 737) потребують негайної реконструкції всі термінали та привокзальні площі. Завершується будівництво та реконструкція аеропортів у Києві, Харкові, Донецьку, Львові.

Міжнародні нормативні документи вимагають забезпечення необхідного технічного рівня засобів навігації, аеродромного обладнання, авіаційної наземної техніки, засобів обслуговування пасажирів, багажу та вантажів. Виконання цих вимог потребує значних інвестицій, яких аеропорти не мають, а фінансування як з боку держави, так і з боку органів місцевого самоврядування недостатнє.

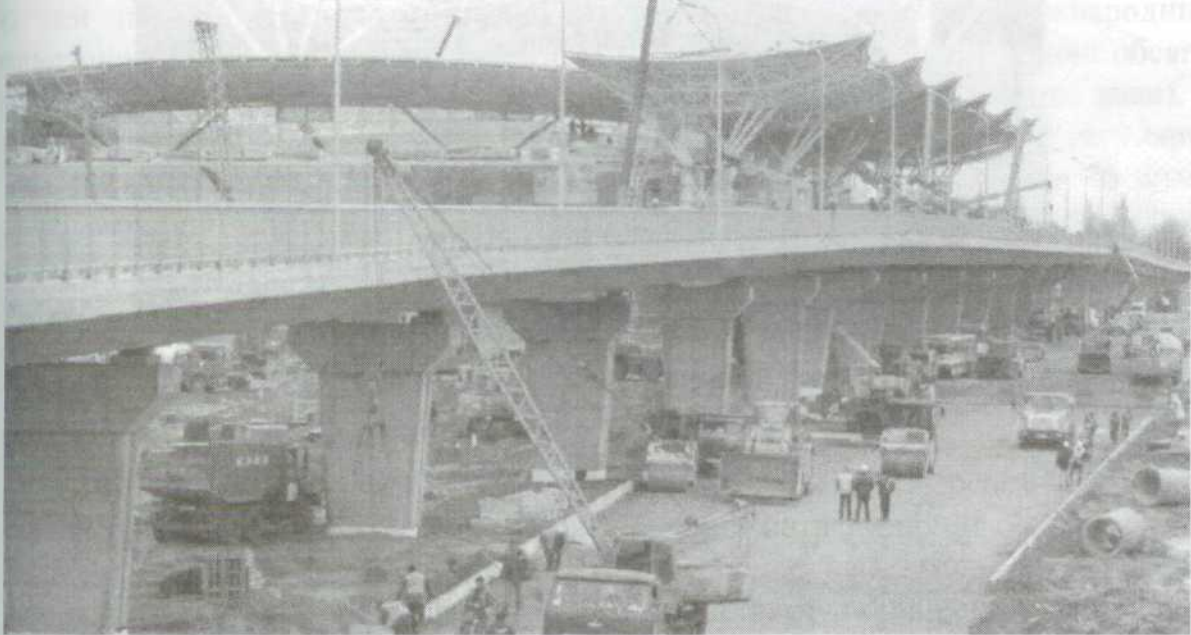
Фактичний стан зношеності основних фондів головних аеропортів України становить близько 70 % і має тенденцію до збільшення. Тому потрібно створити умови для оновлення основних фондів аеропортів і впровадження технологій для забезпечення міжнародного рівня роботи на всіх етапах процесу перевезення.

Оскільки проблема аеропортів стоїть надзвичайно гостро і сьогодні є суттєвою перешкодою для розвитку не лише вітчизняної авіаційної галузі, але подальшій міжнародній інтеграції у світовий авіаційний простір, в концептуальних положеннях програми розвитку аеропортів та авіабудівних підприємств до 2020 року закладено підтримку інвестиційних суб'єктів у рамках державно-приватного партнерства.

А тепер коротко про підсумки діяльності авіаційної галузі (експлуатаційний напрям) на прикладі першого півріччя поточного року. На тлі зазначених недоліків у функціонуванні авіаційної галузі зберігається динамічне зростання попиту на ринку авіаперевезень. За статистичними даними за півроку 2011 року 30 вітчизняних авіакомпаній здійснили 48,3 тис. комерційних рейсів (проти 43,4 тис. за аналогічний період минулого року), кількість перевезень пасажирів зросла майже на чверть та склала 3132,7 тис. осіб, вантажів та пошти – на 6,7 відсотка та становила 43,1 тис. тонн.

...підвищення інвестиційної привабливості, модернізація парку літальних суден та наземної інфраструктури, юдато поєднання мережі територіальних та міжнародних маршрутів.

...Сходинку успіхів досягнуто... зокторі авіаційних регулярних міжнародних перевезень, де збільшено частку українських авіакомпаній між усіма міжнародними аеропортами України зростає та відкриваються нові маршрути в аеропортах. Так, збільшено частку українських авіакомпаній міжнародних перевезень.



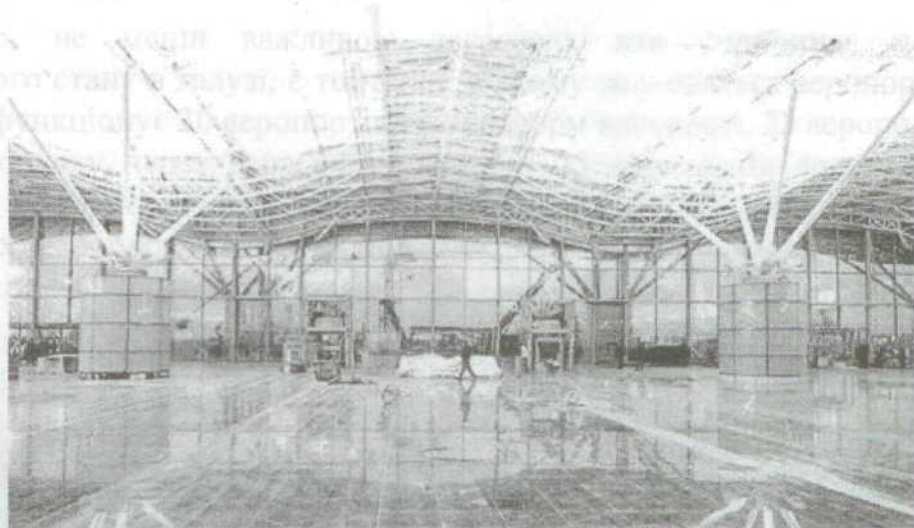
Завершення будівництва терміналу D у Борисполі.



Введена в експлуатацію 4 км злітно-посадкова смуга в Донецьку.

необхідності безпеки регіональних аеропортів реорганізувати свою структуру, конкурувати на маршрути та залучити авіакомпанії.

Іншою не менш важливою задачею є модернізація аеропортів країни. В Україні функціонує 10 аеропортів, з яких лише 4 є модернізованими. Пункти приєднання до європейської авіакомпанії української авіакомпанії.



Введений у Борисполі найбільший термінал F та 15 млн. пас/рік.



Рис. Завершення реконструкції ЗПП у Жулянах на 2,5 км.

Серед ключових факторів, які дозволяють вітчизняній авіатранспортній галузі вже багато років поспіль бути на підйомі та посідати вагоме місце у транспортному комплексі – вжиття додаткових заходів в забезпеченні безпеки

польотів, підвищення інвестиційної привабливості, модернізація парку повітряних суден та наземної інфраструктури, вдале поєднання мережі внутрішніх та міжнародних маршрутів.

Особливих успіхів досягнуто в секторі міжнародних регулярних пасажирських перевезень, де зберігаються найвищі з-поміж всіх видів транспорту темпи зростання та висока завантаженість на багатьох рейсах. Так, за цей період українськими авіакомпаніями перевезено на міжнародних регулярних лініях 1855,3 тис. пасажирів, при цьому значно перевищені обсяги перевезень не тільки відповідного півріччя минулого року (в півтора рази), а також і «докризисного» 2008 року (на 60,8 відсотків). В цьому році регулярні пасажирські перевезення виконують 8 українських авіакомпаній до 46 країн світу, розпочато експлуатацію на регулярній основі 6 нових міжнародних повітряних ліній (з Борисполя до Кракова, Новосибірська, Самарканду, Актау, Жирони, Штутгарту) та відповідно виконання 4-х (з Борисполя до Мінська, Краснодар, Самари та Кустанаю). Близько 88 відсотків міжнародних регулярних перевезень припадає на вітчизняні авіакомпанії «Аеросвіт» та «Міжнародні авіалінії України».

Має місце також активізація регулярних пасажирських перевезень у межах України. У цьому році пасажирські перевезення на регулярній основі між 11 українськими містами здійснюють 7 вітчизняних авіакомпаній. За перше півріччя перевезено 465,2 тис. пасажирів (приріст порівняно з минулими роками склав 23,8 відсотка).

Перевезення вантажів та пошти здійснюють 17 вітчизняних авіакомпаній, значного зростання обсягів перевезень вдалось досягти авіакомпаніям: АНТК «Антонов» (на 11,5 %), «Міжнародні авіалінії України» (на 27,2 %), «Аеросвіт» (на 43,6 %) та «Шовковий шлях» (в 6,3 рази).

Комерційні рейси вітчизняних та іноземних авіакомпаній обслуговують 28 українських аеропортів та аеродромів. За перше півріччя поточного року обслуговано 90,7 тис. повітряних суден (проти 81 тисячі рік тому), пасажиропотоки через аеропорти України збільшились порівняно з відповідним півріччям минулого року на 21,4 відсотка та досягли відмітки 5186,8 тис. пас., поштовантажопотоки – на 15,2 відсотка та склали 21,9 тис. тонн.

Малою авіацією упродовж першого півріччя оброблено 387,2 тис. га сільськогосподарських площ, наліт становив 8,6 тис. годин. Роботи в галузях економіки виконували 28 українських авіапідприємств.

Державними підприємствами обслуговування повітряного руху «Украерорух» за перше півріччя 2011 року обслуговано 222,7 тис. польотів, темп зростання у порівнянні з аналогічним періодом минулого року склав 109,4 відсотка. Кількість обслуговуваних польотів, виконаних літаками і вертольотами авіакомпаній України, зросла на 15,4 відсотка, іноземними авіакомпаніями – на 7,8 відсотка.

2. Основні завдання до розвитку авіаційного транспорту

2.1. В авіабудівному напрямі авіаційної галузі

1. Розробка комплексної системи стимулювання придбання українськими авіакомпаніями та комерційними організаціями української авіатехніки, формування та реалізація у взаємодії з Національною академією наук України державної програми інноваційного розвитку.

2. Формування нової організаційної структури авіаційної галузі (шляхом акціонування, створення об'єднань на корпоративній основі тощо), здатної ефективно здійснювати політику створення і просування української авіатехніки на потенційні ринки, залучення необхідних для цього ресурсів, запровадження ефективного механізму державного регулювання діяльністю її суб'єктів.

3. Визначення пріоритетних напрямів розвитку авіаційної промисловості щодо створення нових типів літаків та іншої авіаційної техніки, їх серійного конкурентоспроможного виробництва за рахунок підвищення рівня менеджменту, технологічного та кадрового забезпечення, залучення інвестицій, у тому числі міжнародних, забезпечення належної державної підтримки.

4. Визначення та забезпечення стратегічних напрямів модернізації та розвитку виробничого, конструкторського науково-дослідницького і кадрового потенціалу авіабудівної галузі.

5. Підвищення інноваційної активності і рівня оновленості фондів підприємств авіабудівної промисловості і суміжних галузей.

6. Вжиття заходів до прискорення інноваційного розвитку галузі та високих наукоємних технологій, укладення угод про стратегічне партнерство і забезпечення різнопланових прикладних наукових досліджень за участю іноземних партнерів.

7. Розробка та впровадження системи державного страхування інвестиційних та інноваційних ризиків під час створення нових типів авіаційної техніки.

8. Збереження робочих місць, попередження відтоку талановитої частини науково-технічних кадрів в інші галузі економіки, підвищення соціальної захищеності наукових, інженерно-технічних та робітничих кадрів галузі.

9. Удосконалення системи валютного кредитування комерційними банками діяльності з експорту авіаційної техніки, прийняття актів законодавства щодо його стимулювання.

10. Створення ефективної системи лізингового продажу ПС на внутрішніх і зовнішніх ринках.

11. Застосування офсетних схем експорту та імпорту авіаційної техніки.

2.2. В експлуатаційному напрямі авіаційної галузі

12. Розробка та впровадження технологій інформаційної підтримки життєвого циклу авіаційної техніки на всіх його етапах.

13. Задоволення потреб населення, підприємств і держави в авіаційних перевезеннях та послугах завдяки розширенню ринку низько тарифних авіакомпаній..

14. Збільшення частки експортного потенціалу України на міжнародному ринку авіаційних перевезень і послуг шляхом значного підвищення конкурентоспроможності українських авіаперевізників.

15. Впровадження стандартів і рекомендацій Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО) та взаємовигідного співробітництва з українськими та міжнародними організаціями.

16. Інтеграція у Спільний авіаційний простір (САП) Європейського Союзу на основі адаптації європейських методів економічного регулювання щодо доступу на ринки.

17. Переоснащення парку цивільної авіації сучасною технікою на основі пріоритетного придбання високоефективної авіаційної техніки, а також використання у складі цивільної авіації авіатехніки Міністерства оборони згідно з договорами між Військово-повітряними Силами і авіапідприємствами.

18. Інтеграція системи обслуговування повітряного руху України в Європейську та світову системи, модернізація та переоснащення технічних засобів обслуговування повітряного руху.

19. Створення єдиного потужного та конкурентоспроможного українського авіаперевізника на основі консолідації авіакомпаній, що призведе до об'єднання нині роздробленого українського ринку перевезень між багатьма авіакомпаніями.

20. Розробка механізмів регулювання таких важливих напрямів: процедур лізингу, аеропортових зборів, розподілу слотів, послуг з наземного обслуговування та ін.

21. Створення постійних регіональних сервісних центрів та центрів технічного обслуговування авіаційної техніки.

22. Внесення змін в законодавство України, які б зняли існуючі обмеження по реалізації заходів підвищення ефективності авіаційного транспорту.

23. Створення умов для оновлення основних фондів аеропортів і впровадження сучасних технологій для забезпечення міжнародного рівня роботи на всіх етапах процесу перевезення.

24. Створення нормативно-правових актів, спрямованих на врегулювання діяльності аеропортів з метою підвищення ефективності їх роботи, створення сприятливих умов до залучення інвестицій, а також нормативно-правової бази, що визначає функціонування аеропортів та їх взаємовідносини з органами державної влади та органами місцевого самоврядування, авіакомпаніями, іншими підприємствами, в тому числі прийняття Закону України «Про аеропорти».

25. Вдосконалення системи сертифікації аеропортів та контролю їх відповідності вимогам забезпечення безпеки польотів і авіаційної безпеки, особливо в аеропортах, що здійснюють обслуговування міжнародних авіасполучень.

26. Прийняття закону щодо пільг в сплаті податку на землі аеропортів, аналогічних пільгам, які має залізничний транспорт.

27. Вдосконалення аеропортової мережі України, поступове втілення принципу вузлового аеропорту («хабу») як основи для найбільш раціонального формування аеропортової мережі.

28. Надання адміністраціям аеропортів права розроблення і введення в дію єдиних комплексних технологій аеропортового обслуговування та функції координації діяльності господарчих суб'єктів, які працюють на території аеропорту.

29. Відпрацювання сучасних ефективних механізмів залучення і накопичення фінансових ресурсів, в тому числі іноземних інвестицій, приватного капіталу та цільових зборів, для розвитку інфраструктури аеропортів.

30. Розробка раціональних схем розбудови аеропортів, у тому числі Побудова та розбудова льотно-посадкових смуг, що дозволить приймати літаки різних типів і зменшити простої ПС; розширення пропускної спроможності аеропортів за допомогою створення нових терміналів обслуговування.

31. Забезпечення високого рівня підготовки сучасних авіаційних фахівців шляхом удосконалення навчально-лабораторної бази вищих навчальних закладів, навчальних і навчально-тренувальних центрів та зміцнення науково-педагогічного потенціалу. З цією метою поновити практику постачання для потреб підготовки авіаційних фахівців з вищою освітою зразків сучасної авіатехніки як вітчизняної, так і зарубіжної (літаків, авіаційних двигунів, бортової авіоніки, наземного радіоелектронного обладнання тощо) та створити тренувальну базу підготовки членів льотних екіпажів для керування літаками вітчизняного виробництва, зокрема, фінансувати за державний рахунок створення відповідних тренажерів.

34. Управління приватними підприємствами та промисловими об'єднаннями галузі з урахуванням особливостей та збереженням державного впливу на прийняття рішень.

3. Наукове відділення «Авіаційний транспорт»

Наукове відділення було створено одночасно зі створенням Транспортної академії України в 1992 році. Очоловав відділення до 1998 року відомий вчений в галузі триботехніки ректор Київського міжнародного університету цивільної авіації заслужений діяч науки і техніки України, докт. техн. наук, професор Назаренко П.В., з 1998 по 2002 р.р. – проректор і завідувач кафедри цього ж університету, начальник департаменту вищої освіти Міністерства освіти і науки України докт. техн. наук, професор Дмитриченко М.Ф. У зв'язку з вибором проф. Дмитриченка М.Ф. президентом Транспортної академії України керівником відділення став декан факультету електроніки, завідувач кафедри авіоніки Національного авіаційного університету заслужений працівник освіти України професор Скрипець А.В.

Вагомий внесок в розвиток авіаційної галузі внесли члени наукового відділення «Авіаційний транспорт» академії, які пішли з життя Назаренко П.В., Балабуєв П.В., Буланенко А.Г., Єлагін В.Т., Ісак Є.Г., Воробйов В.М., Михайлов Г.М., а також нині живі і здорові Дмитриченко М.Ф., Макаров Р.П., Неділько С.М., Папченко О.М., Рубець М.І., Бойко В.І., Сагідаєв Ю.М., Шутко М.О., Білецький А.Я., Максимов В.О., Малютін С.О., Лук'янов С.Т., Шишков О.Ф., Самков О.В. та ін.

За фаховою спрямованістю члени відділення розподіляються наступним чином:

- льотна та технічна експлуатація авіаційної техніки, організація повітряних перевезень – 24 %;
- проєктування, будівництво та реконструкція аеровокзалів, аеродромів, місць стоянок повітряних суден, рульових доріжок, перонів – 10 %;
- наукова та науково-педагогічна діяльність в авіаційній галузі – 60 %;
- інші напрями діяльності – 6 %.

Члени наукового відділення брали активну участь у розробці багатьох державних та галузевих програм і проєктів, наприклад:

- міжгалузевої науково-технічної програми «Розробка та створення сучасних засобів, матеріалів і ресурсозберігаючих технологій для підвищення ефективності експлуатації цивільної та військової авіації України»;
- комплексної програми розвитку транспортного комплексу України «Транспорт»;
- державної науково-технічної програми «Системи та засоби для створення інформаційного середовища України»;
- програми «Дослідження теорії і практики підготовки авіаційних кадрів в єдиному інформаційному просторі на основі дистанційного навчання»;
- державної програми з підготовки та проведення в Україні фінальної частини чемпіонату Європи 2012 року з футболу в частині, що стосується авіаційного транспорту;
- державної комплексної програми розвитку авіаційної промисловості України до 2010 року;
- державної програми «Інформаційно-комп'ютеризовані технології в освіті і науці» та ін.

За звітний період виконано понад 100 науково-дослідних робіт, пов'язаних з розробкою об'єктів авіаційної техніки, методів та технологій забезпечення високого рівня безпеки польотів на авіаційному транспорті, підвищення ефективності використання авіаційної техніки тощо.

Результати багатьох науково-дослідних робіт впроваджено в практику діяльності авіаційного транспорту, а також в навчальний процес з підготовки висококваліфікованих фахівців для авіаційної галузі.

Вагомий внесок було зроблено і в конструкторсько-технологічну діяльність (академік Балабуєв П.В., чл.-кор. Буланенко А.Г.). Члени відділення академіки Бойко В.І. і Сагідаєв Ю.М. взяли участь у розробці багатьох

конструкторсько-технологічних проєктів, зокрема, пов'язаних з реконструкцією та будівництвом штучних покриттів перонів, місць стоянок та рульових доріжок в КП «Міжнародний аеропорт Донецьк»; реконструкцією та розширенням перону «F» в ДП «Міжнародний аеропорт Львів»; реконструкцією штучної злітно-посадкової смуги, рульових доріжок, місць стоянок і перону в КП «Міжнародний аеропорт Київ»; реконструкцією аеродромів в ДП «Міжнародний аеропорт Харків» і ДП «Міжнародний аеропорт Дніпропетровськ» та ін.

Проведено сотні експертиз програм, проєктів, інших науково-технічних розробок, рецензій монографій, підручників та навчальних посібників для студентів вищих навчальних закладів авіаційного спрямування, а також багатьох наукових статей. Члени наукового відділення виступали офіційними опонентами багатьох кандидатських і докторських дисертацій, підготовлено багато відгуків на дисертації.

Члени відділення здійснюють членство в багатьох спеціалізованих вчених радах з захисту докторських та кандидатських дисертацій.

За звітний період членами відділення підготовлено десятки кандидатів та здійснено наукове консультування багатьох кандидатів на здобуття наукового ступеня доктора наук, підготовлено та видано понад 100 монографій, підручників та навчальних посібників, опубліковано декілька сот наукових статей і стільки ж зроблено наукових доповідей на різних наукових зібраннях. Близько 180 міжнародних та галузевих наукових конференцій і семінарів організовано та проведено членами наукового відділення «Авіаційний транспорт».

За 20-річний термін функціонування наукового відділення Транспортної академії України 2 з її дійсних членів стали Лауреатами державної премії України в галузі науки і техніки, 2 удостоєні звання Заслуженого діяча науки і техніки України, один – звання Заслуженого працівника освіти України і один – звання Заслуженого працівника транспорту України.

ТРАНСПОРТНА АКАДЕМІЯ УКРАЇНИ ВІДДІЛЕННЯ «ПРОМИСЛОВИЙ, МІСЬКИЙ, ТРУБОПРОВІДНИЙ, НОВІ ТА НЕТРАДИЦІЙНІ ВИДИ ТРАНСПОРТУ»

Керівник відділення «Промисловий, міський, трубопровідний, нові та нетрадиційні види транспорту» Білокур І.П.

Склад відділення:

члени-кореспонденти: Бондаренко Юрій Купріянович, Ананєвська Людмила Володимирівна, Будніченко Валерій Борисович, Збарський Леонід Володимирович, Крат Віктор Ілліч, Луценко Геннадій Геннадійович.