

диференційованого і поетапного підходу до виробничо-технологічної, соціально-економічної і природно-географічної специфіки регіонів і країн. Успішна реалізація нового глобального «зеленого» курсу відбуватиметься завдяки перебудові зовнішньоторговельної політики, яка надасть можливість країнам світу закласти основи для переходу до найстійкішої економічної системи.

Список використаних джерел

1. Паньков В.С. Глобалізація економіки//Міжнародна економіка і міжнародні відносини. – 2011. - № 1. – с.16-24.

2. Навстречу «зеленой» экономике: путь к устойчивому развитию и искоренению бедности. Обобщающий доклад для представителей властных структур. – UNEP, 2011. – Режим доступу: www.unep.org/greeneconomy.

3. Цілі і теми Конференції Організації Об'єднаних Націй по стабільному розвитку. Доклад Генерального секретаря от 22.10.2010. - Режим доступу: www.un.org.

Возбранна Наталія Анатолівна,

студентка спеціальності 8. 030508 «Фінанси і кредит»

Національного авіаційного університету, м. Київ

Науковий керівник: к.е.н., старший викладач ФОіА Крапко О.М.

ОСНОВНІ АСПЕКТИ СТРАТЕГІЧНОГО УПРАВЛІННЯ РОЗВИТКУ АЕРОПОРТІВ

Пріоритетним напрямом діяльності аеропорту і важливим джерелом доходу є залучення трансферних пасажирів. Разом з тим, стратегічним потенціалом подальшого підвищення обсягів відправлень є розвиток ділових та поштових польотів. Попит на ці перевезення тільки почав формуватися, але вже необхідно створювати умови для забезпечення таких перевезень.

Оснащення стратегічних аеропортів має відповідати вимогам сертифікаційної придатності, що пред'являються до аеропортів стандартами та міжнародною практикою ІКАО, ІАТА та ЄКЦА. Визначено, що головними напрямками державної політики стосовно стратегічних аеропортів є:

- упорядкування відносин власності та господарювання, створення умов для забезпечення єдиних засад для їх розвитку;
- закріплення земель стратегічних аеропортів за державою з оформленням актів землекористування на аеропорти;
- виконання Концепції Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2020 року.

Проблема капітальних вкладень в аеропорти існує у всьому світі, оскільки вкладення в аеропорти мають довгостроковий характер. Згідно п.3 глави 6 циркуляра ІКАО 236 – АТ/95 «... ці великі та незворотні за своїм характером капіталовкладення, а також той факт, що практично всі держави потребують відповідної інфраструктури основного аеропорту та маршрутного обладнання, незалежно від того, чи є незначними або відносно великим обсяг потоку повітряного руху, який обслуговується, призводить до того, що значна кількість аеропортів, засобів та служб на маршруті працюють зі збитками ... це створює обмеження джерел фінансування капіталовкладень...»[1]

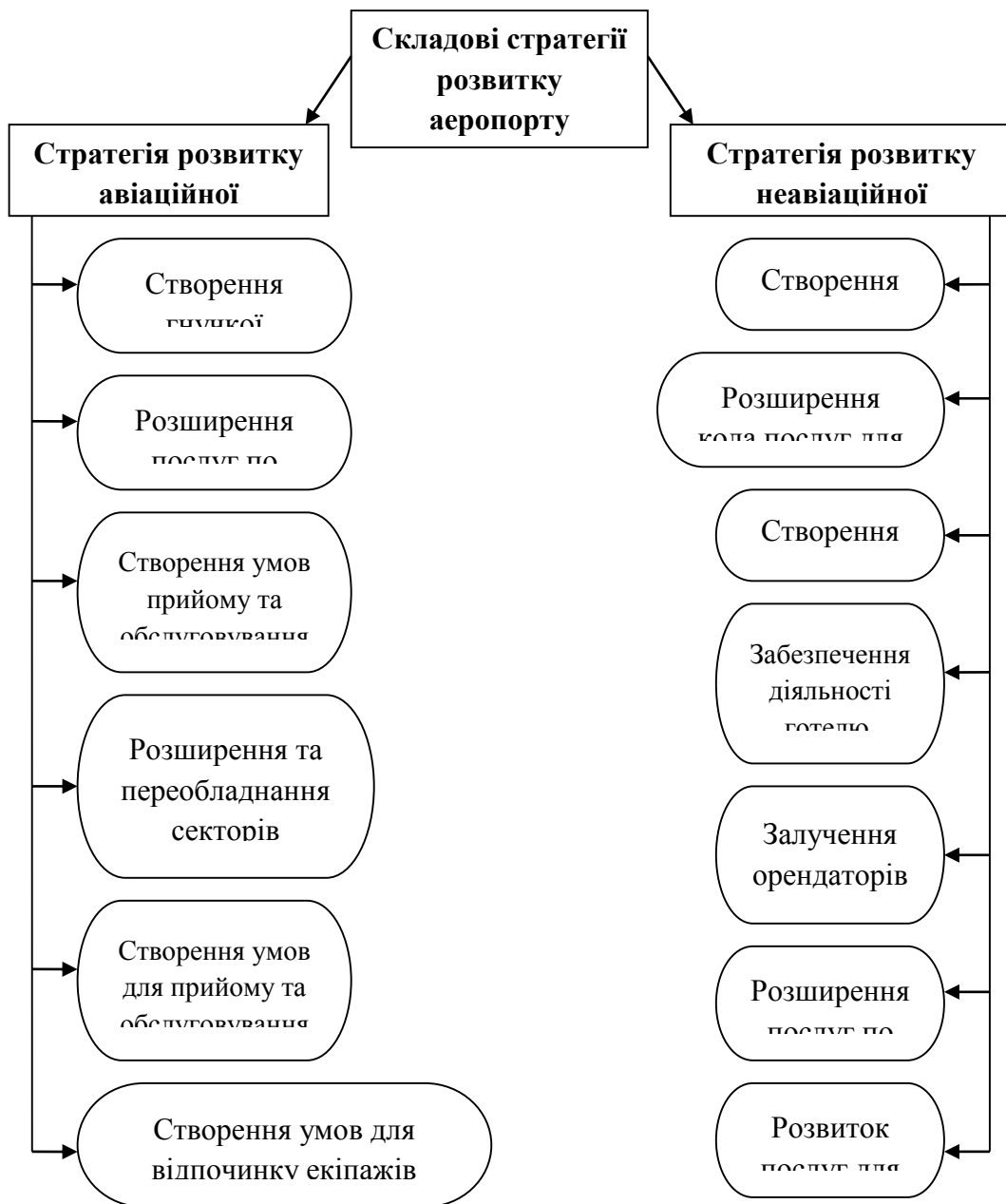


Рис.1.Складові стратегії розвитку аеропорту.

Отже, для забезпечення прийняття ефективних управлінських рішень в аеропортах, необхідно чітко виокремити стратегії розвитку, залучати нові джерела фінансування, тобто національні або іноземні державні установи.

Список використаних джерел

- 1.Офіційний сайт газети «Бізнес»// www.business.ua
2. Жаворонкова Г.В. Системи взаєморозрахунків у комерційній діяльності авіакомпаній // Залізничний транспорт України.-№5(78)-2009.-С.14-18