

1. Неприпинні роботи по концентрації гірничих робіт.
2. Концентрація трудових ресурсів.
3. Суттєве поліпшення якості вугілля.
4. Вдосконалення організації виробництва на науковій основі.
5. Енергійна і продуктивна робота служби маркетингу.

Вирішення цих завдань означатиме подальше існування міст і селищ регіону Львівсько-Волинського вугільного басейну з подальшою перспективою на майбутнє.

Література:

1. Вербиченко Володимир. "Львіввугілля: тепло "сонячного каменю". Львів, 2001. – 255с.
2. Довідник директора шахти /За ред. Я.Паливайка. – Львів, 2001. –176 с.
3. Заставний Ф.Д. Край вугілля, нафти, газу. –Львів, 1961. –182 с.

Summary:

LIVIV VOLYN BASIN: TRANSFORMATION AND FUTURE DEVELOPMENT.

Actual problems of formation of territorial structure of Lviv coal basin's industry are represented in the article. Main aspects of the market transformation of the economy of the basin's are analyzed. Perspective ways of development of the territory are argued.

УДК 911.3

Любов КОТІК

ТРАНСФОРМАЦІЯ АВІАЦІЙНОГО ТРАНСПОРТУ М. ЛЬВОВА

Авіаційний транспорт Львова – складний елемент транспортної системи міста, що забезпечує регулярне перевезення пасажирів та транспортування вантажів різноманітної кількості та гатунку. Його роль не обмежується масштабами самого міста, а розповсюджується на всю область зокрема та західний регіон України загалом. Він разом з такими авіаційними утвореннями як Державний міжнародний аеропорт "Бориспіль", муніципальний аеропорт "Київ" (Жуляни), державне авіапідприємство "Донецьк-Схід авіалінії", Харківською та Сімферопольською авіагаванню формує авіаційний каркас держави та її обличчя на світовому ринку авіаперевезень та авіаційних послуг. Економічні перетворення, що охопили господарський комплекс Львівської області торкнулися й авіаційного транспорту привнісши з собою зміни його компонентної та функціонально-організаційної структури. За таких обставин набуває актуальності потреба вивчення даних змін з метою накреслення шляхів подальшого розвитку авіації регіону.

Дослідженню проблем авіаційного транспорту в національній науці присвячені праці економіко-географів О. Тошчівка (Одеса), М. Мацяха, І. Ровенчака, О. Бордун (Львів), І. Коротун (Рівне) тощо. Однак, авіаційний транспорт у них розглядається на загальнодержавному рівні й нез'ясованими залишаються його регіональні особливості.

Метою дослідження є розкрити проблеми функціонування авіаційного транспорту м. Львова на етапі трансформаційних перетворень авіаційної галузі України та накреслити перспективи його подальшого розвитку.

Дослідження проведені на основі аналізу та синтезу доступної статистичної інформації та фінансової звітності діяльності авіаційних підприємств м. Львова.

Заснований за часів Австро-Угорщини (1884 р.), авіаційний транспорт м. Львова на зламі тисячоліть утворює могутню структуру, що поєднує в собі власне аеропорт, авіаперевізну компанію та авіаційно-ремонтний завод. Сюди ж бажано включити і види спортивної та приватної (хобі-авіації) авіації. Останні всликої популярності набули у Львові за роки незалежності України, коли державній авіації був даний дозвіл на проведення комерційної діяльності, зокрема здача в оренду для здійснення приватних польотів

невеликих літаків групи Як (в народі “кукурузники”). Опорний каркас львівської авіації формує власне аеропорт міста з його наземною та повітряною інфраструктурою. Представниками останньої є літаки різної модифікації та класу комфортності.

Незважаючи на те, що Львів не відноситься до міст-мільйонерів України (7 місце за чисельністю населення міст держави), саме його аеропорт займає 4-те місце в державі за обсягом перевезення пасажирів та вантажів поступаючись лише аеропортам “Бориспіль”, “Донецьк”, “Харків”, “Сімферополь”. Якщо врахувати, що “Бориспіль” – це аеропорт, який представляє обличчя України на міжнародному рівні, основний коридор проїзду в нашу державу VIP персон світової економічної та політичної еліти і стоїть на ранг вище від інших аеропортів держави, то Львів по праву займає 3 місце за рівнем розвитку авіаційних послуг випереджаючи навіть муніципальний аеропорт “Київ”. Такому стрімкому зростанню Львівської авіації сприяли політико-економічні перетворення кінця 80-х початку 90-х років. Падіння “залізної завіси” відносно західного світу, знаття пріоритету Москви та, до деякої міри, Києва на здійснення міжнародних перевезень дало змогу розширити Львову спектр пропонуванних послуг перш за все через відкриття рейсів до Центральної та Західної Європи. Піонерськими в цьому плані були рейси до Варшави, Франкфурту-на-Майні, Анталії тощо. Не останню роль у цьому відіграло і зручне розташування Львова на перетині світових авіаційних трас.

Занепад економіки України відчутно вплинув на функціонування авіаційного транспорту Львова. Зниження економічного рівня життя населення, масове зубожіння як державних так і повостворених приватних компаній, непосильна конкуренція з закордонними авіаперевізниками, перш за все польськими фірмами, створили колапс у розвитку авіації, що в значній мірі триває і до сьогодні. Об’єктивно висвітлити сучасний її стан є досить проблематично, оскільки авіаційний транспорт на відміну від залізничного чи автомобільного вважається більш елітним і дещо закритим для загального огляду. Виходячи з цього окремої статистики по цьому не ведеться як і не виходять спеціалізовані друковані видання, наприклад, як по залізничному чи автомобільному транспорту: “Український автошляховик”, “Журнал залізничного транспорту”. Тому при розкритті тенденцій розвитку авіаційного транспорту м. Львова відносно велике значення має використання даних загальних статистичних довідників з розвитку регіонів та бізнес-планів функціонування авіаційних компаній [1, 2, 3, 5]. Розширення даних до обласного масштабу пов’язано з тим, що даний вид транспорту здійснює обслуговування пасажирів та перевезення вантажів не лише в масштабах м. Львова, але й в масштабах адміністративних районів області, до того ж наявність одиничного аеропорту у м. Львові забезпечує об’єктивність даних показників. Так, згідно з “Статистичним бюлетенем: економічне і соціальне становище Львівської області у 2001 р.” [6] на авіаційний транспорт припадає 10,0% від загальної кількості перевезення вантажів і 0,6% від загального вантажообігу (відносно перевезень по м. Львову перший показник сягає 37%, а другий загалом не обчислюється через його некоректність використання для масштабу міста). Як видно з табл. 1, за цими показниками авіаційний транспорт відчутно

Таблиця 1.

Вантажні перевезення, 2001 р.

	Перевезення вантажів		Вантажооборот	
	тис. тонн	у % до 2000 р.	тис. км	у % до 2000 р.
Всі види транспорту	36080,0	102,3	470941,5	84,1
Авіаційний	3607,6	45,9	2933,6	43,9
Автомобільний	3461,0	104,4	468007,9	84,6
Залізничні відправлення	17895,0	102,2	X	X
Трубопровідний	...	101,9	X	x

Джерело: [6, с. 69].

поступається залізничному (49,6% від загального обсягу перевезення вантажів), та лише частково відстає від автомобільного (обсяг перевезення вантажів 9,6%, чого не можна сказати про вантажообіг – 99,3%). Проте на відміну від автомобільного, залізничного та трубопровідного транспорту авіаційний відзначається спаданням загальних показників в порівнянні з аналогічним періодом 2000 р. Цей спад фіксується на рівні 45,9% відповідного періоду по обсягу перевезення вантажів і 43,9% по вантажообігу.

Не краща ситуація й з перевезенням пасажирів (табл. 2.). На авіаційний транспорт припадає 0,05% загальної кількості перевезених пасажирів в 2001 р., що майже в 2000 раз менше ніж на автомобільний. В той же час показник

Таблиця 2.

Пасажирські перевезення, 2001 р.

	Перевезення пасажирів		Пасажиро оборот	
	тис. осіб	у % до 2000 р.	тис. пас. км	у % до 2000 р.
Всі види транспорту	85163,0	84,5	1369996,7	83,5
Авіаційний	43,4	89,1	61210,0	84,7
Автомобільний	85122,6	84,5	1308786,7	82,1
Залізничний	x	x	x	x

Джерело: [6, с. 69]

пасажирообігу авіації Львова всього в 21 раз менший від автомобільного транспорту. Така розбіжність у показниках зумовлена специфікою самого транспорту: автомобільний перевозить велику кількість пасажирів на малу відстань в той час як авіаційний – малу кількість пасажирів на дуже велику відстань.

Незважаючи на падіння показників діяльності, роль авіації й надалі залишається ваговою для функціонування транспортної інфраструктури м. Львова. Вона перш за все виражається у показниках фондомісткості авіаційного транспорту, а також у кількості зайнятих у ньому працівників та ефективності функціонування його підприємств, що приносять прибутки в казну місцевого та обласного бюджетів. Щодо першого показника, то на початку 90-х років на авіацію припадало близько 37% основних фондів транспорту міста, що було на 2% більше ніж у залізничного та майже у двоє більше ніж в автомобільного транспорту. Обчислення даного показника на сьогодні унеможливлено розпорошенням єдиної державної структури муніципального транспорту на ряд приватних установ, що застосовують індивідуальну методику підрахунку вартості основних засобів, а також періоду їх морального та фізичного зношування. Дані розрахунки є елементом приховування від оподаткування прибутків та широко застосовуються в нашій державі за умов тіньової економіки.

На кінець 2001 р. в авіаційному транспорті м. Львова було зайнято 1138 працівників, що складає 2,2% зайнятих у транспорті [6, с. 60]. Серед них: 118 працівників мають вік до 30 років (10,4% від загальної кількості працюючих), 359 – старше 50 років (31,5%) з них: 227 – у віці старше 55 років для жінок і 60 років для чоловіків (19,9% працюючих). Серед працівників вищу освіту мають 305 осіб (26,8%), середню спеціальну – 828 (72,8%). Підготовкою кадрів для авіаційного транспорту м. Львова займається Харківський авіаційний інститут, а також НУ "Львівська політехніка" (спеціальності: геодезія, автомобілебудування, комп'ютерна інженерія), ЛНУ ім. І. Франка (спеціальності: економіка, право), та інші навчальні заклади, професійні технічні училища й новостворені коледжі. 102 працівники утворюють підрозділ льотного складу (8,9%), 135 – інженерного (11,8%), 339 – підрозділ техніків (29,8%), 150 працюють по інших спеціальностях (13,2%), а 215 – по інших професіях (18,9%).

Незважаючи на перспективність розвитку авіаційного транспорту в світі, чисельність працюючих авіації м. Львова скорочується. Так на кінець 1999 р. в авіації працювало 1198 осіб, на кінець 2000 – 1138 осіб. Реструктуризація авіапідприємства в кінці 2001 року на два самостійні суб'єкти підприємницької діяльності дала змогу розширити управлінський персонал і збільшити кількість зайнятих до 1155 осіб. Проте згідно бізнес-планів діяльності

даних організацій прогнозна чисельність їх працюючих не повинна з часом перевищувати 600–700 осіб, що тягне за собою масові скорочення працівників. На сьогодні, рух робочої сили складає по авіації близько 0,1 тис. осіб, з яких на скорочення припадає 0,0 тис. осіб, напливність кадрів – 0,1 тис. осіб [6, с. 163].

Ефективність функціонування авіаційного транспорту м. Львова пов'язана з діяльністю двох новостворених суб'єктів підприємницької діяльності на базі Державного авіапідприємства “Львівські авіалінії”: Державне підприємство авіакомпанія “Львівські авіалінії” (ДПАК “ЛА”) і Державне підприємство “Аеропорт Львів” (ДП “АЛ”).

Державне підприємство авіакомпанія “Львівські авіалінії” розташована у м. Львові за адресою вул. Люблінська, аеропорт Цивільної авіації, має державну форму власності, підпорядковане Державному департаменту авіаційного транспорту України (“Укрaviaтранс”) Міністерства транспорту України. Воно є правонаступником Державного авіапідприємства “Львівські авіалінії” з застарілою, часів СРСР, документацією та структурою виробництва, що обслуговує та експлуатує 5 типів базових літаків Ан-24Б, Іл-18, Ан-12БК, Іл-76МД, Як-42 і може виконувати всі види обслуговування та польотів на них маючи для цього достатню кількість підготовлених працівників інженерного, технічного та льотного складу [1].

Технічну базу ДПАК “ЛА” утворюють: літаки Як-42 з відпрацьованим ресурсом до ТО-10000 та ТО-15000, невиконаними бюлетенями промисловості, відсутністю відремонтованих двигунів Д-36 та багатьох агрегатів; літаки АІІ-24Б з відпрацьованим призначеним ресурсом, відсутністю відремонтованих двигунів Аі-24Г та ряду агрегатів, літаки Іл-76 з двигунами, які відпрацювали міжремонтний ресурс або близькі до відпрацювання календарного терміну експлуатації; літаки АН-12 з відпрацьованим призначеним терміном експлуатації.

Система продовження ресурсів планерам літаків, двигунам та агрегатам дуже трудомістка та дорога, приводить до простою літаків при виконанні оглядових робіт, обслуговуванні та очікуванні підготовки рішень на продовження ресурсів. Незважаючи на дані передони ДПАК “ЛА” надає послуги різноманітного спектру діяльності:

- польоти на вказаних типах літаків по всіх континентах світу: перевезення вантажів, багажу та пошти;
- технічне обслуговування вказаних типів літаків по всіх формах технічного обслуговування відповідно діючій документації для даних типів літаків;
- може виконувати складні нестандартні замовлення по виготовленню одиничних пристосувань, інструментів, потрібного обладнання;
- виконувати ремонти частин агрегатів літаків а об'ємі, що виходять за межі наявної документації [1].

Сьогодні основна діяльність ДПАК “ЛА” сконцентрована в сфері перевезення пасажирів та вантажів, де потенційними їх конкурентами є АК “Україна”, АК “Авіалінії України”, АК “МАУ”, АК “Аеросвіт”, АК “Дніпроавіа”, АК “Донбас-Східні авіалінії України”, перевізники вантажів АК “ВОЛНРЕ”, літаки АНТК ім. Антонова. На міжнародних трасах конкурентами є всі великі авіакомпанії світу. Особливу роль тут необхідно звернути на фірми, що близько розташовані біля західних кордонів України (для прикладу, авіакомпанії Варшави, Будапешту) і пропонують ширший спектр авіапослуг вищої якості за нижчою ціною. Це спричинює відтік потенційних клієнтів “Львівських авіаліній” до іноземних авіап перевізників.

Зараз фінансовий стан ДПАК “ЛА” є важкий. Обсяги робіт у порівнянні з 1990 р. різко знизилися у зв'язку з відміною рейсів по Україні та за кордон. Наліт за рік впав з 25–30 тис. год до 10 тис. год, а на одну спискову машину з 2000–2200 год. до 1200–1400 год. Відсутність замовлень авіап перевезень пошти, вантажів та пасажирів відчутно вплинуло на функціонування підприємства підірвавши його організаційну, кадрову та платіжну структуру. Вихід з даного кризового стану організація пов'язує з інвестиційними та

акціонерними вливаннями, що плануються у розмірі 50–75 млн. дол. США. Розробка даних планів виходить з концепції максимального використання власних коштів та коштів акціонерів майбутньої акціонерної компанії, що буде створена шляхом приватизації майна ДПАК “ЛА”. Враховуючи те, що авіакомпанія знаходиться в м. Львові, а це практично в центрі Європи, можна розраховувати на прихід багатого західного інвестора. Отримані від інвестування кошти будуть вкладатися в придбання льотних засобів нового покоління та відновлення втрачених авіарейсів по території України, СНД, а також розробці новітніх проектів авіаосвоєння Європи та Америки.

Другим складовим елементом авіаційного транспорту м. Львова є Державне підприємство “Аеропорт Львів”, що розташоване на південно-західній околиці Львова у границі міста за адресою вул. Люблінська, аеропорт цивільної авіації. Аеропорт має вигідне географічне розташування, знаходиться майже в центрі Європи, є важливою ланкою у системі внутрішньоукраїнських та міжнародних авіаційних сполучень населення і підприємств Львівської області з іншими регіонами України та світу. ДП “АЛ” здійснює:

- обслуговування та заправку літаків інших авіакомпаній;
- обслуговування пасажирів та вантажів у межах аеропорту м. Львова;
- обслуговування пасажирів у придбанні квитків;
- готельне обслуговування пасажирів.

На сьогодні “Аеропорт Львів” має статус міжнародного і приймає літаки з країн Європи, Азії, Африки, Америки. Разом з Івано-Франківським аеропортом, він надає послуги в авіап перевезеннях жителів областей західного регіону України, де проживає понад 9 млн осіб. Порівняно з Івано-Франківським аеропортом ДП “АЛ” має переваги, що визначаються вигідним географічним положенням. Остання дозволяє:

– забезпечити у регіоні активізацію традиційних транспортних потоків за рахунок доповнення їх повноцінним авіаційним сполученням, що володітиме сучасними потужностями для продукування авіатранспортної продукції, аеропортного сервісу;

– активізувати та здешевіти експортно-імпорتنі перевезення пасажирів, вантажів, розширити маркетингові зв'язки;

– сприяти успішній реалізації Програми Балтійсько-Чорноморського економічного співробітництва, що підтримується урядом України та урядами країн Європейського Співтовариства;

– сприяти поживленню економіки західного регіону України і Карпатського туристично-рекреаційного регіону за рахунок поліпшення інфраструктури з обслуговування іноземних фірм, окремих бізнесменів і туристів.

В той же час розвитку ДП “АЛ” сприяють такі фактори:

– наявність розвиненої аеронавігаційної структури повітряного транспорту і державної служби руху;

– унікальне геостратегічне розташування аеропорту;

– сприятливі кліматичні та погодні умови;

– ріст ділової активності в регіоні та розвиток інтеграційних процесів в Європі;

– великі можливості для комерційної діяльності європейських, американських та інших компаній у м. Львові, у західному регіоні України, що створює потребу у сучасній системі авіатранспорту, та відповідного забезпечення бізнесових контактів;

– велике насичення м. Львів та інших міст регіону цікавими архітектурними та культурно-мистецькими, історичними пам'ятниками, що створює сприятливі умови для розвитку міжнародного туризму;

– близькість розташування до всесвітньо відомих бальнеологічних курортів: Трускавця, Морщина, та до Карпат.

Маючи певну технічну базу, обладнання, споруди, діючий №Аеропорт Львів” станом на кінець 2001 року не в змозі забезпечити прийом далеких міжнародних авіарейсів через обмеження параметрів злітно-посадочної смуги, відсутність ряду об'єктів виробничо-

авіаційного та інфраструктурного обслуговування. Наслідком цього є значний відтік міжнародних пасажиропотоків в аеропорти Центрально-Європейських країн: Варшави, Праги, Будапешту та ін. При цьому м. Львів зазнає значних фінансових втрат. Деякі зрушення в кращу сторону в цьому напрямку вже відбулися. Так, проведена капітальна реконструкція аеровокзалу місткістю 50–100 осіб на годину, що була приурочена в деякій мірі до самміту президентів Центрально-Європейських держав (Львів, 1999 р.), частково оновлено матеріально-технічну базу готелю “Тустань”, що знаходиться на балансі ДП “АЛ” і за класифікацією України є готелем середнього класу. В той же час характеристики об’єктів технічної бази залишаються у незадовільному стані (табл. 3.).

Таблиця 3.

Характеристика діючих об’єктів Державного підприємства „Аеропорт Львів”

№ п/п	Назва об’єкта	Рівень сервісного обслуговування	Заходи щодо підвищення пропускної здатності і рівня сервісного обслуговування
1.	Аеровокзал на 50–100 пасажирів за годину	Добрий	На перші 3–5 років не потребує
2.	Служба спецавтотранспорту	Задовільний	На перші 3–5 років не потребує
3.	Служба паливно-мастильних матеріалів	Задовільний	Потребує розширення до 12 тис. м ³
4.	Служба електротехнічного забезпечення	Задовільний	Будівництво районної підстанції ТП–15
5.	Служба теплотехнічного та сантехнічного забезпечення	Не задовільний	Будівництво котельні на 20 Гкал
6.	Злітно-посадочна смуга довжиною 2500 м	Не дозволяє приймати великі літаки типу „Конкорд”, „Мрія”	Продовження смуги на 500 м та реконструкція існуючої
7.	Механізовані складські приміщення потужністю 300 т. на добу	Задовільний	Не потребує
8.	Готель „Тустань” на 500 місць	Середнього класу	Будівництво нового готелю на 500 місць

Джерело: [2]

Як видно з табл. 3. перелік об’єктів основних фондів ДП “АЛ” не такий вже великий, що з однієї сторони забезпечує їх більшу фондівдачу на фоні аеропорту “Бориспіль”, а з другої – впливає на рівень комфортності аеропорту. Останній характеризується як спектром послуг, що пропонує аеропорт так і його технічними та архітектурними параметрами. З поміж цих показників найбільш актуальними є площа аеропорту та довжина його злітно-посадочної смуги. Для ДП “АЛ” вони відповідно становлять 236 га та 2500 м і значно відстають від даних естаціонарного аеропорту держави “Бориспіль”: площа 416 га, злітно-посадочні смуги: 1) довжиною 4000 м, шириною 60 м, з бстонним типом покриття і товщиною верхнього шару 45 см, оснащена радіонавігаційним устаткуванням фірми “Alcatel I TESLA”, а також світлосигнальним устаткуванням фірми “DASA”; 2) довжина 3500 м, ширина 63 м, тип покриття – залізобетонний з товщиною 26 см, оснащена системою посадки ILS, що забезпечує приземлення при будь-яких метеорологічних умовах; 3) рубіжні доріжки: магістральні довжиною 3500 м та сполучні – загальною довжиною 1225 м [7, 8, 9].

Підвищення рівня комфортності аеропорту пов’язано з виводженням в експлуатацію, а також будівництвом цілої низки об’єктів, що представлені в табл. 4.

Як видно з таблиці, більшість життєвоважливих об’єктів аеропорту мають далекі перспективи будівництва, а ряд відносяться до довгобудів, для прикладу, пасажирський павільйон. Це свідчить про важке фінансове становище організації, а також про критичні моменти її сучасного розвитку.

Потреба в додаткових об'єктах Державного підприємства "Аеропорт Львів"

№ п/п	Назва об'єкта	Заходи, щодо реалізації потреби (будівництво, оренда тощо)	Термін виконання	Необхідні витрати млн. грн. (млн. дол. США)
1.	Цех борт харчування	будівництво	Майбутнє	22,0 (4,0)
2.	Майданчик для стоянки літаків	будівництво	Майбутнє	12,65 (2,3)
3.	Міжнародний пасажирський термінал	будівництво	2004–2005 рр.	66,0 (12,0)
4.	Готель на 500 місць з бізнес-центром	будівництво	Майбутнє	148,5 (27,0)
5.	Автовокзал на 200 пасажирів	будівництво	Майбутнє	16,5 (3,0)
6.	Інші об'єкти	будівництво	Майбутнє	55,0 (10,0)
7.	Завершення будівництва пасажирського павільйону	будівництво	2005 р.	19,25 (3,5)
8.	Продовження злітно-посадочної смуги	будівництво	2005 р.	11,0 (2,0)

Джерело: [2].

Підтвердженням останнього є показник потреб аеропорту у розвитку рухового складу та в додатковому устаткуванні (табл. 5.).

Потреба аеропорту у розвитку рухового складу та в додатковому устаткуванні

№ п/п	Назва групи устаткування	Обґрунтування потреби	Заходи щодо реалізації (купівля, оренда і т.д.)
1.	Світлосигнальна система	Забезпечення функціонування аеропорту, заміна кабелів живлення та забезпечення живлення аеропорту від 3-х підсистем	Купівля
2.	Перонні пасажирські автобуси, транспортери, тягачі, транспорт для перевезення багажу, вантажів і т.д.	Виконання допоміжних робіт при комерційному обслуговуванні рейсів	Купівля
3.	Обладнання складу ЦММ, централізована заправка пасажирських літаків	Зберігання ЦММ	Купівля
4.	Автоматизовані склади	Зберігання та обслуговування вантажу	Купівля
5.	Автоматизована система сортування та обробки багажу	Обслуговування багажу	Купівля
6.	Автоматизована система інформації в аеропорту	Операційна інформація по всьому аеропорту про рух літаків та їх обслуговування	Купівля

Джерело: [2].

Не кращою є ситуація ДП "АЛ" і з особовим штатом працівників, що сьогодні налічує 605 осіб. Така кількість є занадто великою для аеропорту і при правильному підборі кадрів, їх павчання, виборі оптимального графіку праці може скоротитися до 250–300 осіб. Для заповнення сформованого колективу обов'язковим буде знання іноземних мов, витонченість культури поведінки тощо. Крім того планується ввести універсальні професії, щоб один працівник міг вивантажити та завантажити (прийняти) багаж, пошту, зареєструвати документи і надати консультаційні послуги пасажиром. Немаловажним є вміння працівника оформити та видати пасажиру білет чи квитанцію прямо на місці реєстрації тощо.

Розв'язання кадрових, фондів, фінансових проблем „Аеропорту Львів” ускладнюється невизначеністю його юридичного статусу. Структурно він планується як окрема цільна юридична особа, яка об'єднає навколо себе всі існуючі складові одиниці Державного авіапідприємства "Львівські авіалінії", віднесені з функціональної точки зору до аеропорту. В подальшому є ймовірність поділу ДП "АЛ" на аеропорт, підприємство паливно-мастильних матеріалів, готельний комплекс, комплекс виробництва тепла та теплопостачання, що будуть функціонувати як окремі юридичні особи або об'єднаються у

холдинг. Сам "Аеропорт Львів" у майбутньому являтиме собою акціонерне товариство відкритого типу з контрольним пакетом акцій у власності держави чи загалом увійде у холдингову компанію "Львівське авіапідприємство".

На сьогодні, авіація Львова продовжує розвиватися не дивлячись на різного роду політико-економічні перепони. Свідченням цього є налагоджені зв'язки між авіаційними підприємствами міста та постачальниками паливно-мастильних матеріалів, агрегатів, механізмів, запасних частин до літаків тощо. Їх географія достатньо велика хоч і обмежена повітряним простором Росії та України. Так, з 1990 р. поставка паливно-мастильних матеріалів відбувається на договірних умовах українсько-голандським підприємством "Кредо", яке працює на базі Кременчуцького ППЗ і постачає авіаційне паливо ТС-1. Авіаційні оливи та мастила ДПАК "ЛА" закуповує у підприємств Росії (Москва, Нижній Новгород, Воронеж). Автомобільні паливно-мастильні матеріали ДП "АЛ" закуповує у Нафтопереробного комплексу "Галичина" м. Дрогобич та в АТ "Укрнафта" м. Кременчук. Більш сталі контакти склалися з АНПК ім. Антонова – постачання двигунів до літаків АН-24 та Київським авіаційно-ремонтним заводом, що проводить ремонт давніх двигунів, заводом "Мотор-Січ" (м. Запоріжжя), що виробляє двигуни до Як-42.

В цілому, авіаційний транспорт м. Львова в умовах трансформації господарського комплексу регіону являє собою складну структуру, де воедино поєднані основні та оборотні фонди, кваліфікований штат працівників та сучасні результати їх фінансової діяльності. Останні, з однієї сторони репрезентують перших, а з другої виступають джерелом їх подальшого розвитку та реконструкції. Сприятиме цьому й активізації прикладних регіональних досліджень бізнесової діяльності в транспортній сфері на основі нових економіко-географічних підходів.

Література:

1. Бізнес-план Державного підприємства авіакомпанії "Львівські авіалінії". – Львів: ДПАК "Львівські авіалінії", 2001. – 35 с.
2. Бізнес-план Державного підприємства "Аеропорт Львів". – Львів: ДП "Аеропорт Львів", 2001. – 35 с.
3. Бізнес-план розрахунків на комерційну експлуатацію міжнародних повітряних ліній та відкриття митного складу в аеропорту / За ред. Р. Барана. – Львів: ДАП "Львівські авіалінії", 1999. – 10 с.
4. Звіт про чисельність, склад і рух працівників, що займають посади керівників і спеціалістів за 2000 р. – Львів: ДАП "Львівські авіалінії", 2001.
5. Зовнішньоекономічна діяльність підприємств та організацій Львівської області у 2000 році. – Львів: ЛОУС, 2001. – 34 с.
6. Статистичний бюлетень: економічне і соціальне становище Львівської області у 2001 році. – Львів: ЛОУС, 2001. – 202 с.
7. www.airport-borispol.kiev.ua
8. www.airport.kiev.ua
9. www.avia.lviv.ua

Summary:

Ljuba Kotyk: TRANSFORMATION THE AIR-TRANSPORT BY LVIV/

The main attention is turn to the sphere of the transformation processes the air-transport by Lviv. The processes of privatization, restructurization in the sphere of air-transport are analyses in the article.