

собою гальмування розвитку морських портів України, оновлення їх інфраструктури та зниження конкурентоспроможності вітчизняного морського транспорту на міжнародному ринку.

Літ ерат ура:

1. Дергаусов М. Управління морський порт України в умова глобалізації ЕКОНОМІКИ // Економіка України. - 2001. - № 11. - С.28 - 30.

2. Заволока С. М. Формування стратегії Оновлення основних фондів морський портів України // Розвиток методів Управління та господарювання на транспорті. - О., 2004. - Віп.19. - С.72-79.

3. «Стратегія розвитку морських портів України на період до 2015р.» схвалена Розпорядженням Кабінету Міністрів України від 16 липня 2008р. №1051-р.

4. Скворцов Г. Стратегія розвитку морських портів України на найближче десятиліття // Порти України. - № 5. - 2009. - С. 14-21.

д.э.н. Соколы И.И., Лит овченко И.А., Борисенко Е.Г.

Проблемы системы государственной координации авиационной деятельности в Украине

Задача формирования эффективной организационной системы государственной координации авиационной деятельности является серьезной научно-практической проблемой в сфере экономики гражданской авиации Украины в настоящий момент. Результаты неудовлетворительного развития отрасли, конфликты между эксплуатантами за право выполнения назначенных рейсов, несовершенство государственной системы лицензирования являются прямыми следствиями неэффективности системы организации государственной координации авиационной деятельности. Вопросы разработки эффективной системы организации государственной координации авиационной деятельности неоднократно рассматривались рабочими группами ГДАТУ и научными работниками КНАУ, в настоящей работе автор предлагает собственное видение решения важнейших аспектов данной проблемы, базирующееся на принципах либерализации влияния государства и корпоратизации.

Целью работы является исследование теоретических основ важнейших аспектов организации государственной координации авиационной деятельности в Украине и разработка и обоснование основных принципов формирования эффективной модели данной системы.

Важнейшей составляющей сферы государственной координации рыночной деятельности авиационных субъектов, требующими эффективной организации, является направление и стимулирование развития отрасли гражданской авиации Украины. Данная задача теоретически не представляющая особых сложностей в организации, тем не менее реализовывалась на протяжении 10 лет очень неэффективно, иллюстрациями чего является слабое и бесперспективное общее состояние подавляющей массы отечественных авиакомпаний и аэропортов,

описанное и проанализированное в предыдущих разделах. В настоящее время главными механизмами государственного направления и стимуляции развития свободной рыночной среды гражданской авиации являются нормативный и экономический рычаги. Если механизм нормативного воздействия, базирующийся на эффективной и хорошо сложившейся системе бывшего «Аэрофлота» с достаточно гармонично вписавшимися в неё канонами ИКАО и ИАТА, работает успешно и в целом без критических замечаний, то экономическая составляющая стимуляции и направления развития отрасли реализована в значительной степени недостаточно. Функционально экономический механизм стимуляции и направления развития отрасли в развитых странах состоит из пассивной и активной составляющих:

- пассивная форма - система скидков, льгот и разрешений для приоритетных субъектов;
- активная форма - инструменты льготного прямого финансирования приоритетных субъектов;

Немногие реальные элементы механизма экономической стимуляции авиационных субъектов в Украине проявляются только в пассивной форме – в виде предоставления скидков на аэропортовские услуги базирующихся в данных аэропортах авиакомпаний, программы скидков на ГСМ, аэропортовские и аэронавигационные услуги для авиакомпаний, выполняющих обязательные внутренние рейсы, и ряда прочих очень незначительных аналогичных мер. Активная составляющая государственной стимуляции наряду с пассивной также играет очень важную роль в развитии гражданской авиации – во многих развитых странах существуют очень мощные инвестиционные фонды, инвестирующие определяемые государством программы и области сферы гражданской авиации. Данные фонды могут иметь весьма различную форму собственности и статус: это могут быть как обычные государственные бюджетные фонды, так и средства частных инвесторов, которым государство гарантирует выгодные им условия инвестирования и возврат средств. В Украине подобные государственные стимуляционные инвестиционные фонды отсутствуют как в виде государственных ведомственных структур, так и в виде государственных программ по обеспечению льготного инвестирования сферы гражданской авиации частными финансовыми институтами. Катастрофические последствия подобных просчётов государства ярко иллюстрируются общими темпами динамики численности СВП и финансово-экономического состояния эксплуатантов. Для обеспечения функциональной полноты системы организации государственного направления и стимулирования развития отрасли необходимо создание структур активного характера – государственных инвестиционных фондов либо частных фондов, в отношении которых государство обеспечивает все необходимые условия для возможности льготного инвестирования субъектов авиационного рынка.

Соединяющей важной составляющей государственной координации рыночной деятельности субъектов является регулирование конкурентной борьбы и коммерческих условий деятельности субъектов авиационного рынка. Просчёты и недостатки в реализации данной составляющей вызывают в настоящее

время наибольшее количество нареканий и жалоб со стороны эксплуатантов и в весомой мере являются причиной спада авиаперевозок и неудовлетворительного финансово-экономического состояния украинских авиапредприятий. Ключевой позицией данного вопроса является лицензирование авиалиний, особенно международных. В современной практике организации авиаперевозок существует две основных модели государственного регулирования оперирования авиакомпаний на авиалиниях:

- консервативная модель «назначенного перевозчика», суть которой состоит в жёстком государственном закреплении за авиалинией конкретного, как правило одного, перевозчика;

- свободная модель «открытого неба», суть которой заключается в полной разрешительной свободе авиакомпаний на выполнение любых рейсов в любые аэропорты, государственного регуляторное участие в этих процессах отсутствует;

Основой нормативно-правовой базы государственного регулирования гражданской авиации является воздушный кодекс государства. Этот документ определяет виды деятельности, подлежащие лицензированию, органы лицензирования, а также основные аспекты процесса получения лицензии и деятельности получателя лицензий на период действия этого документа. Такая детализация определяется конкурентной борьбой между авиаперевозчиками на отдельных маршрутах, в первую очередь на международных, а также связывающих столицу с областными центрами, так как в условиях убыточности внутренних межрегиональных авиаперевозок на постсоветском пространстве столичное направление остается практически единственным, которое позволяет поддерживать авиатранспортные связи между субъектами государства.

Аэропортовая деятельность является естественной монополией, то есть деятельность, наиболее эффективная в отсутствие конкуренции, чем определяется актуальность лицензирования всех ее аспектов. Наличие в аэропорту двух конкурирующих аэровокзалов или двух конкурирующих топливозаправочных комплексов экономически неэффективно, приводит к распылению объемов работ и доходов и, в конечном итоге, к развалу инфраструктуры и закрытию аэропортов. Лицензирование аэропортовой деятельности предусматривается для того, чтобы ограничить подобную неэффективную конкуренцию, от которой в итоге страдают потребители авиационных услуг - пассажиры и грузоотправители.

В настоящее время в гражданской авиации насчитывается более 50 взаимосвязанных видов деятельности, на осуществление которых требуется лицензия. Основные из них — эксплуатация воздушных судов; техническое обслуживание и ремонт авиационной техники; аэропортовая деятельность; аэродромное обеспечение полетов; обеспечение авиационным топливом; продажа и бронирование пассажирских и грузовых перевозок; обеспечение пассажиров (экипажей) бортовым питанием; медицинское освидетельствование авиационного персонала; деятельность авиационных учебных центров и организационное обеспечение полетов.

Негативные результаты резко выраженной политики «назначенного перевозчика», активно используемой государственными авиационными властями

Украины на протяжении 10 лет, наглядно рассмотрены в предыдущих главах.. На основании данного негативного опыта подобная модель признана регрессивной и вредной для развития гражданской авиации в целом. В настоящее время государственные авиационные власти Украины сумели отказаться от данной модели на уровне внутренних перевозок, однако на международных линиях по-прежнему действует правила о назначениях на воздушные линии. В цивилизованных странах, особенно в Европе, государственные власти гораздо раньше осознали вред и бесперспективность модели «назначенного перевозчика» на переполненном рынке авиаперевозок, придя к модели «открытого неба», причём данный переход проходил почти синхронно с охватившими данный рынок процессами интеграции и консолидации. Учитывая существенное различие условий функционирования авиационных субъектов в развитых странах и Украине, рассматривать данный опыт применения модели «открытого неба» будет некорректным. Наиболее интересно в данном ракурсе рассмотрение опыта России, где впервые на постсоветском пространстве была предпринята попытка внедрить модель, которую в целом можно назвать аналогичной модели «открытого неба».

Рассмотрим опыт стран СНГ, и в первую очередь РФ, в эволюции решений данного вопроса. В августе 2001 г в РФ был принят новый закон о лицензировании в гражданской авиации, который не только изменил суть этой системы, но и ввел в обращение такие виды авиационной деятельности, которые на практике не существуют или которыми занимаются совершенно разные компании, никак не связанные между собой [1]. Данный закон о лицензировании сделал всю гражданскую авиацию РФ заложником концепции «открытого неба», от которой, как от несостоятельной в период переживаемого отраслью кризиса, Министерство транспорта России отказалось.

В 1997 году некоторые авиаперевозчики РФ («Трансаэро», «Внуковские авиалинии» и «Аэрофлот») начали массивную экспансию в регионы. Приход на рынок сильных игроков и значительное усиление конкуренции побудили местных авиаперевозчиков к решительным мерам. В конце 1997 года они при поддержке местных администраций стали активно добиваться, чтобы Федеральная служба воздушного транспорта России ввела такой порядок распределения квот на пассажирские перевозки, который ограничивал бы экспансию московских авиаперевозчиков. То есть если на каком-либо маршруте перевозки осуществляют несколько авиакомпаний, то новому перевозчику предоставляется квота в размере 10% существующего объема перевозок, впоследствии квотирование было введено на 47 линиях. В ответ московские авиаперевозчики, чтобы закрепиться на всех крупных региональных рынках до выхода приказа Службы воздушного транспорта, создали альянс и в качестве основного инструмента борьбы с конкурентами выбрали демпинг.

В конце 1997 года альянс согласованно снизил цены на маршруте Москва — Новосибирск в 2 раза: с 1000 до 500 рублей. Фактически авиакомпании работали в убыток: при нулевой рентабельности перевозки средняя стоимость авиабилета составляла бы для «Ил-86» 885 рублей. При перелете до Новосибирска и обратно на «Ил-86» убыток составлял более 160 тыс. рублей, более 30 тыс. долларов по курсу 1998 года, за рейс. При этом цены на авиабилеты местных авиаперевозчиков

превышали 1000 рублей. Итогом тарифной волны стало перераспределение пассажиропотока из всего сибирского региона в пользу новосибирского аэропорта «Толмачево». Новокузнецкий, Томский и Барнаульский аэропорты пришлось практически закрыть.

Такая же тактика была предпринята в отношении самарского рынка. Первыми рейсы из Москвы в Самару открыли «Внуковские авиалинии». С их приходом местная авиакомпания «Самара» потеряла треть рынка, а цена авиабилета снизилась почти в 2 раза и достигла 400 рублей. В тоже время при нулевой рентабельности перевозки средняя стоимость авиабилета составляет для «Ил-86» — 510 рублей, а для «Ту-154М» — 590 рублей. Открытие перевозок «Трансаэро» и «Аэрофлотом» еще больше обострило конкуренцию, и доля рынка «Самары» сократилась еще на четверть.

И в результате в июне 1998 года более 80% самолетов «Внуковских авиалиний» были непригодны к полетам, персонал устраивал одну забастовку за другой, требуя погасить задолженность по зарплате, кредиторская задолженность авиакомпании и долги бюджету превысили 106 млн. рублей, за неуплату аэропорты начали арестовывать самолеты «Внуковских авиалиний».

Итог такой конкуренции закономерен: даже успешные в недавнем прошлом столичные авиакомпании «Трансаэро» и «Внуковские авиалинии» оказались на грани краха. Позднее Федеральная служба воздушного транспорта России была вынуждена срочно ужесточить лицензионные требования, так как создалась угроза потери всей национальной гражданской авиации. И вот теперь после принятия нового закона о лицензировании ситуация повторяется.

Общий вывод о распространении действия нового закона РФ о лицензировании на гражданскую авиацию России носит достаточно негативный характер. Проблема заключается не только в том, что нарушена целостность сложившейся за годы системы регулирования отрасли, главная опасность состоит в том, что государство утрачивает эффективный рычаг регулирования в стратегически важной отрасли, причем как раз тогда, когда эта отрасль переживает кризис [1]. Поэтому провозглашаемое новым законом о лицензировании дерегулирование по отношению к гражданской авиации представляется мерой неправильной и неадекватной экономической ситуации в отрасли. Вся полнота государственного регулирования отрасли должна сохраниться за Воздушным кодексом Российской Федерации.

Происходящая во многих странах либерализация в сфере воздушного транспорта стала возможной только тогда, когда это решение было подсказано экономически. Когда же экономические условия в отрасли были сходными с российскими, государства устанавливали чрезвычайно жесткие правила игры на этом рынке. Более того, в связи с событиями в США целесообразность отказа от жесткого регулирования ставится под сомнение, поскольку государственный контроль безопасности воздушного транспорта оказался слишком слабым. Политика «открытого неба» в зарубежных странах наряду с позитивными результатами (снижение тарифов и рост объемов авиаперевозок, рост производства авиатехники, повышение комфортности и т.д.) привела к ряду негативных последствий. В первую очередь это касается очевидной неэффективности государственного контроля

безопасности: оследствиями терактов стали не только жертвы и разрушения. Увольнения тысяч сотрудников не выдержавших свободной конкуренции авиакомпаний и авиастроительных корпораций свидетельствуют об угрозе массовых банкротств в отрасли гражданской авиации. Поэтому, резкий и однозначный переход к политике «открытого неба» без контроля и регулирования данных процессов со стороны государства также будет иметь негативные результаты, в связи с чем нами делается вывод о том, что лицензирование нельзя заменить иными формами государственного регулирования, эти формы используются для решения разных задач. С помощью лицензирования государство регулирует деловую активность субъектов рынка, а в условиях кризиса это незаменимый инструмент, позволяющий напрямую воздействовать на соотношение спроса и предложения на том или ином рынке и не допускать выхода на рынок неэффективных и недобросовестных производителей. Гражданская авиация глубоко интегрирована в мировую систему воздушного транспорта, на международном уровне основные положения деятельности гражданской авиации определены документами Международной организации гражданской авиации и Международной ассоциации воздушного транспорта, членом которых является Украина.

Выход из кризиса, близко к котором стоит сегодня гражданская авиация Украины, невозможен без грамотной политики государственного регулирования, одним из главных рычагов которого является лицензирование. Опыт государственного регулирования воздушного транспорта в зарубежных странах также свидетельствует о необходимости усиления роли государства в периоды кризисов. Система лицензирования нуждается в совершенствовании, так как большую часть проблем отрасли можно решить только с помощью сертификации и лицензирования, система лицензирования нуждается в совершенствовании, а не в уничтожении. Эффективная реализация данной системы требует выработки четких и обоснованных критериев лицензирования, сформулированных в соответствии с принципом равных условий конкуренции внутри отрасли и исключая субъективизм или предвзятое отношение к соискателям лицензии. Лицензирование является одним из немногих рычагов реализации государственной политики в области воздушного транспорта, и в сегодняшней ситуации отказываться от него бессмысленно и губительно для отрасли. Система государственного лицензирования должна включать обоснованный, соответствующий целям государственной политики набор сертификационных и лицензионных требований, механизмы и процедуры сертификации и лицензирования, систему органов лицензирования, сертификации и контроля, а за несоблюдение требований должны предусматриваться жесткие меры ответственности.

В итоге, нами делается вывод о том, что сама идея активной роли государства в координации конкурентных процессов в отрасли гражданской авиации и лицензирование как главный её механизм являются необходимым и неотъемлемым условием формирования эффективной системы государственных властей. Причиной описанных проблем в данной отрасли является несовершенство организационного механизма регулируемых лицензированием ряда секторов авиаперевозок, в первую очередь международных. Главным по нашему мнению критическим недостатком в структурной организации лицензируемых международных авиаперевозок является

единственность и исключительность назначенного перевозчика, которые он получает после выигрыша конкурса на получение коммерческих прав. Разрешить данную проблему возможно несколькими методами, главной идеей которых является расширение количества отечественных перевозчиков на одной назначенной авиалинии. Подобный подход с одной стороны даст возможность реализоваться потенциалу пусть даже в ограниченных масштабах сразу нескольких отечественных авиакомпаний, а с другой стороны эффективно и реально оценить фактическую возможность каждого отдельного авиаперевозчика качественно выполнять условия конкурса, который на сегодняшний момент имеет возможность оценить только его потенциальную возможность, описанную в подаваемых документах.

Литература:

1. Е.Н. Мисанченко «Гражданская авиация: лицензирование необходимо» // Бюллетень «Авиация и космонавтика на новом этапе развития» - №1(6) - 2002;
2. Материалы форума "СТРАТЕГИЯ АВИАПЕРЕВОЗОК ИКАО В 21 ВЕКЕ" 19-20.03.2004 г.
3. Положение о порядке проведения конкурса на право эксплуатации международной воздушной линии. Утверждено приказом Минтранса Украины №41 от 28.01.1999, зарегистрировано в Минюсте Украины №58\3351 от 2.02.1999 г.
4. Положення про призначення авіаприймачів з боку України на експлуатацію міжнародної повітряної лінії. Затверджено Наказом Міністерства транспорту України №327 від 23.06.1999 р.
5. Директива Совета ЕС 96/67/ЕС от 15 октября 1996 года «О доступе к рынку услуг наземного обслуживания в аэропортах стран Европейского сообщества»;
6. Положение Совета ЕС 2407/92 от 23 июля 1992 года «О лицензировании авиаперевозчиков».
7. Положение Совета ЕС 2343/90 от 24 июля 1990 года «О доступе авиаперевозчиков к регулярным маршрутам внутри Сообщества и о разделении пассажиропотока между авиаперевозчиками на регулярных маршрутах между государствами-членами».

Чумак О.П.

Задачі та цілі логістичності систем підприємства в сучасних умовах

Одне з основних завдань логістики полягає у створенні інтегрованої ефективної системи регулювання й контролю за матеріальними й супроводжуваними їх грошовими та інформаційними потоками, що забезпечує високу якість поставки продукції підприємством. Із цим завданням тісно пов'язано вирішення таких проблем як контроль за матеріальним потоком і передача даних про нього в єдиний центр; визначення стратегії й технології фізичного переміщення товарів; розробка способів управління рухом товару; встановлення норм стандартизації й упакування;