

ЕКОНОМІЧНІ ПІДХОДИ ДО МЕТОДІВ ПІДВИЩЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ (НА ПРИКЛАДІ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ)

Реформування повітряного транспорту (ПТ) України має на меті проведення ринкової трансформації економічних і фінансових методів управління експлуатаційними підприємствами цивільної авіації, оскільки вони були сформовані ще на радянських планово-армійських принципах господарювання. Реформування ПТ проводиться в умовах відсутності вироблених оптимальних економіко-правових, інвестиційно-інноваційних і, саме головне, організаційно-фінансових комплексних єдиних методичних принципів взаємодії суб'єктів ПТ, що з'являються після розподілу, а тому автором проведено правовий аналіз економічного забезпечення цих процесів. У статті подається можливий підхід до формування парадигми фінансового механізму реформованих авіапідприємств. Викладено актуальні проблеми формування інвестиційно-інноваційного фінансово-економічного механізму (ІФЕМ) реструктуризації діючих авіапідприємств, результати наукових досліджень щодо розвитку фінансових схем підприємницької і комерційної діяльності авіакомпаній у сучасних умовах, напрямки економічної стабілізації та росту авіаперевезень, формування оптимальної економічної теорії та господарської практики реформування авіапідприємств в умовах переходу до ринку. Запропоновано можливі заходи до вирішення проблем фінансування реструктуризації ПТ шляхом створення авіаційно-транспортних консорціумів (АТК). Створення АТК дозволить підвищити економічну ефективність діяльності авіакомпаній, їх конкурентоспроможність на зовнішніх ринках транспортних послуг, реформувати фінансово-кредитну систему авіакомпаній – суб'єктів ПТ. У цьому вбачається один із можливих напрямків вирішення проблем створення національного авіаперевізника, організації його оптимальних форм та ефективних методів формування фінансових схем забезпечення заходів підвищення на якісно новий рівень конкурентних засад вітчизняних авіаперевізників, безпеки перевезень, економічної ефективності діяльності АТК.

Реформирование воздушного транспорта (ВТ) Украины имеет целью проведение рыночной трансформации экономических и финансовых методов управления эксплуатационными предприятиями гражданской авиации, которые были сформированы еще на советских планово-армейских принципах хозяйствования. Поскольку такое реформирование проводится в условиях отсутствия выработанных оптимальных экономико-правовых правил, то оно неэффективно. Инвестиционные и инновационные, самое главное, организационно-финансовые комплексные единые методологические принципы взаимодействия субъектов ВТ, которые в процессе реструктуризации появляются в статусе отдельных лиц, пока отсутствуют. Автором проведен правовой анализ экономического обеспечения этих процессов. В статье приводится видение механизма формирования парадигмы финансового обеспечения реформированных авиапредприятий. Изложены актуальные проблемы формирования инвестиционно-инновационного финансового механизма (ИИФМ) реструктуризации действующих авиапредприятий, результаты научных исследований относительно развития финансовых схем предпринимательской и коммерческой деятельности авиакомпаний в современных условиях, направления поиска путей экономической стабилизации и роста авиаперевозок, формирования новой парадигмы экономической теории и хозяйственной практики реформирования авиапредприятий в условиях перехода к рынку. Предложены возможные подходы к решению проблем финансирования мероприятий по реструктуризации ВТ путем создания авиационно-транспортных консорциумов (АТК). Создание АТК позволяет повысить экономическую эффективность деятельности авиакомпаний, их конкурентоспособность на внешних рынках транспортных услуг, реформировать финансово-кредитную систему авиакомпаний – субъектов ВТ. В этом усматривается одно из возможных направлений решения проблем создания национального авиаперевозчика, организации оптимальных форм и эффективных методов формирования финансовых схем обеспечения мероприятий по повышению конкурентоспособности отечественных авиаперевозчиков, безопасности перевозок, экономической эффективности деятельности АТК.

The purpose of reforming the air transport in Ukraine is the implementation of market economic transformations in economic and financial methods of the management of civil aviation operational firms, which were still formed on the basis of Soviet plan-army management principles. The author suggests the mechanism of formation of financial supply paradigm for reformed air transport firm because these reformations are to be carried out when the elaborated optimal economic-legal, investment-innovation, and (what is the most important) organizational-financial complex unified methodical principles of the interaction of air transport (AT) subjects are absent (which becomes clear in the course of re-structuring them). Vital problems of formation of investment-innovation re-structuring

mechanism for functioning the air transport firms are described in this article. New results of subsequent scientific research concerning financial scheme development of enterprising and commercial activities of airlines in today's economic stabilization and growth, formation of new paradigm of economic theory and reformation of managing practice are suggested to the participants of the Conference in the course of prolonging the author's discussion; a possible approach to the solution of financing problems for their re-structuring by means of creating new aviation-transport consortia is also suggested. The aim of creating a new consortium is to improve the economic efficiency of activity of airlines, their competitiveness in internal markets of transport services as well as to reform the system of air transport subjects in Ukraine. This is one of the complex trends for solving the problems of creating national air carrier, the organization of optimal forms and methods of financial schemes formation for measures aimed at improving the competitiveness.

Вступ до теми дослідження

Економічно-організаційні новітні перетворення в транспортній галузі є загально визначеними після отримання Україною незалежності [1]. Проте ознак системної і комплексної економічної трансформації в галузі цивільної авіації (ЦА) та методів ринкового реформування поки що не вироблено. Найчастіше зовнішні зміни в організаційно-управлінських структурах називають реформами повітряно-транспортної галузі. Якщо в інших країнах Центральної та Східної Європи (КЦСЕ) авіатранспортні перетворення у зв'язку із їхнім вступом до ЄС практично завершилися, то в нашій країні ці процеси затягнулися, вони тривають на перманентній основі і кінця їм не видно. У зв'язку із поширенням системи «європеїзації» національного повітряного транспорту (ПТ) шляхом запровадження «відкритого неба», проблеми законодавчого унормування та економічного регулювання процесів реформування в транспортній галузі (ТГ) і, особливо, в ЦА у черговий раз стають на порядок денний науковцями для розгляду економістами-практиками, державними менеджерами [2].

Постановка проблеми

У ТГ здійснюються заходи реформування і це є аксіома. Вони не зовсім ефективні, і особливо у повітряно-транспортній галузі про це також відомо. На нашу думку, значну, проте ще практично недосліджену, наукову цінність має як теоретична база реформ в ЦА, так і аналіз та узагальнення практичних заходів, кроків і підходів до реалізації підвищення безпеки її функціонування, якості надання авіатранспортних послуг, конкурентоспроможності задоволеного попиту, що сформувався в останні роки.

Зв'язок проблеми дослідження з науково-практичними завданнями

Потрібно відзначити, що в Україні, не дивлячись на ознаки фінансової нестабільності та кризових явищ в економіці, поки що внаслідок

вдалих дій Уряду в галузі ПТ склався відносно сталий рівень попиту. Так, за 2009 рік падіння рівнів авіа пасажирських потоків склало не більше 17 %, а, наприклад, по деяких аеропортах рівень відправлення авіапасажирів і того менше. Зокрема, по аеропорту «Львів» цей показник склав всього на всього 13 %. Отже, це вказує на те, що реформування ЦА на часі і вимагає нової уваги всіх причетних до вироблення економічної парадигми функціонування ПТ в нових економічних умовах ринкової економіки. Актуальність статті у тому, що питання безпеки і конкурентоспроможності українських авіаперевізників є основою успішної реалізації «відкритого неба» нашої країни з Європою та першим кроком вступу до її асоціативних союзів.

Постановка завдання та мета дослідження

Метою дослідження автор обрав огляд і узагальнення для цілей наукової оцінки стану заходів з реформування ПТ та на їх основі формування нових пропозицій щодо підвищення економічної ефективності, безпеки, якості і конкурентоспроможності суб'єктів національної ЦА шляхом запровадження вдосконаленої транспортної державної політики в Україні.

При цьому, враховуючи рамки статейного викладу результатів наукового пошуку автора в цій частині, на розсуд читачів і дослідників подаються вони у скороченій формі та без деталізованого викладення окремих розширених положень принципово нових підходів. Основну увагу тут ми звертаємо на викладення економічних механізмів, організаційно-правових оглядових параметрів заходів, що їх, на нашу думку, необхідно якнайоперативніше вжити на цьому етапі. Зрозуміло, що наголос і акценти зроблені лишень на проблемах, які потребують негайного й першочергового вирішення державними органами управління галуззю. Серед них виділимо: основи ціноутворення в ЦА, окремі питання, які недостатньо опрацьовані, а подекуди і взагалі забуті, як, наприклад, законодавче закріплення цінових паритетів у реформова-

ній підсистемі транспортної галузі, якою є ПТ, створення авіаційно-транспортних альянсів (АТА).

Короткий огляд економіко-правових публікацій за тематикою дослідження і невирішена попередниками частина загальної науково-практичної проблеми

Шкода, проте ситуація з науковим осмисленням та практичними напрацюваннями і упровадженнями по темі дослідження є критичною. Адже, хоча й у незалежній Україні реформи в ЦА і морському транспорті розпочалися негайно ще у 90-х роках минулого вже століття, проте ні економічно-правової парадигми становлення і її функціонування в нових ринкових умовах, ні хоча б єдиних для всіх суб'єктів ПТ «правил гри», як ми кажемо, не вироблено до цього часу. В окремих, відомих нам публікаціях, не багатьох, в принципі, авторів викладено лишень спроби описати чийсь досвід, чи то Росії, чи Болгарії, чи Білорусі. Наприклад, у статтях О. М. Косарева, М. Ю. Григорак, В. М. Загорулька, О. М. Юна, Н. Є. Полянської, а молодшу генерацію авторів ми вже не беремо до уваги, оскільки там відсутній досвід, певна увага організаційно-теоретичним аспектам приділялася. Якщо ж казати про законодавчо-правове регулювання процесів забезпечення реформ ПТ, то з огляду на безпеку, економічну ефективність, якість і конкурентоспроможність національних авіаперевізників тут «поле зовсім не оране». Мова може вестися лише про фрагментарність багатьох окремих статей і то, при взятті до уваги в їх числі, підготовлених за участю та з ініціативи автора. Про власний внесок ми скажемо нижче і з конкретними посиланнями.

Актуальність теми дослідження та виділення невирішених раніше частин загальної проблеми

Увага автора, як практикуючого менеджера до цієї теми, перш за все спричинена прийнятими кроками до європейської транспортної інтеграції взагалі, та ЦА, зокрема. Відомо, що Українська держава крокує до «відкритого неба», яке дуже важливе для Європи. Під «відкрите небо» необхідно завершити реформи та підвищити безпеку авіаперевезень, конкурентоспроможність експлуатантів ПС. Ось чому вироблення економічної парадигми реформування ПТ, схем, методів та методології їх проведення є на часі.

Новизна результатів наукових досліджень автора у викладеному матеріалі

Україна сьогодні є однією з 10...15 країн світу, яка проектує, виробляє і експлуатує літаки, відома як авіаційна держава. У нас розробляються літаки сімейства АН-ів різного призначення. Проте всім відомо і той факт, що введення їх в експлуатацію затягується, а тому організація якісного та безпечного обслуговування авіаперевезень, надійної експлуатації та високоякісного і конкурентоспроможного «завоювання» світових ринкових сегментів є справою державної ваги. Крім того, значення проведеного дослідження зростає з огляду на те, що в ньому визначено підходи і методи, а також сформульовано висновки, які можуть бути використані і в інших, окрім ПТ, підсистемах при реформуванні транспортної інфраструктури України.

Новинність результатів досліджень полягає у викладенні теоретичних аспектів експлуатації існуючих типів ПС, зокрема серед них найекономічніших Як-42, аналіз стану регулярності, авіатransпортного виробництва, прогнозування розвитку ринку послуг на основі авіатransпортних консорціумів, запропонованої стратегії реформування і розвитку авіаційних альянсів для ефективної експлуатації повітряних авіаліній та поданні шляхів їх реалізації у практиці функціонування ПТ. Науково обґрунтовано, що подальше реформування системи авіаційного сектору перевезень потрібно розвивати як складову національної єдиної транспортної системи (ЄТС). Щоб побудувати сучасні економіко-математичні моделі відображення тенденцій розвитку підсистеми ЦА необхідно це робити на комплексних та логістичних підходах. Автор вперше звертає увагу на аналіз, адаптацію і способів застосування зарубіжного досвіду. Показує, що як експлуатаційні АТП, так і промислові підприємства, зокрема АРЗ, доцільно включити до системи повітряного транспорту у якості елементів інфраструктури щодо забезпечення організаційно-економічних заходів для формування фінансово стійкого національного авіаперевізника.

Доведеним є те, що доцільно розширити функції з організації перевезень з чисто АТП, організованих на індивідуальній підходах до всіх контрагентів на комплексній основі. З цією метою державне регулювання цінових паритетів та централізації взаєморозрахунків на основі запропонованого інвестиційно-інноваційного економічно-фінансового механізму, умови якісного і безпечного забезпечення і виконання послуг усього спектра експлуатаційного обслу-

говування авіаційної техніки. Все це у свою чергу має і повинне бути відрегульованим на законодавчій основі та методом економічної кооперації. Цей підхід дозволить забезпечити високий рівень обслуговування АТП, досягнутий у передових авіаційних країнах, значно підвищити конкурентоспроможність національних ПС шляхом корпоратизації експлуатантів ПС. Звичайно, що для реалізації цих стратегічних напрямів треба ще здійснити реформування системи ПТ на основі «єдиних правил гри» в організаційному, ресурсному, фінансовому аспектах, що й показано, на скільки це можливо, у нашій статті. Дослідження системи організації авіатранспортних експлуатаційних альянсів в умовах перехідної економіки в якості корпоративних взаємовідносин та у формі АТК проведено практично вперше.

Викладення результатів дослідження

Розвиток ринків перевезень та питома зниження їх якості і безпеки вимагають зміцнення й активізації матеріально-технічної бази всіх без виключення суб'єктів ЄТС, а також ефективно оптимізованої на комплексній основі організації авіатранспортного виробництва [1]. Саме тому інвестиції в основний капітал підприємств транспортної галузі вимагають підвищення інвестиційно-інноваційної активності як всієї системи транспорту взагалі, так і підсистеми ПТ, зокрема. Заходи з його реформування, що їх в останні роки намагаються виробити державні органи управління, хоча й носять перманентний характер, проте не є ефективними, а тим більше вони не мають ознак комплексності [2]. Більше того, в якійсь мірі, вони навіть загальмували розвиток транспорту, як самодостатньої інституційної одиниці національної макроекономічної системи держави. Економічно-правова ефективність результатів реалізації реформування в умовах відсутності чітких «правил гри» в галузі, наприклад, ЦА поки що не характеризується позитивними тенденціями показників сталого розвитку через відсутність стимулів зростання якості надання послуг для споживачів такого енергоємного продукту, яким є сегмент ПТ [3]. Так, згідно даних Комітету Верховної Ради України з транспорту та зв'язку відсоток регулярності вильотів за останні 10-ть років зменшився, а відхилення від розкладу руху літаків (РРЛ) збільшилися більше аніж удвічі (табл. 1) [3].

На наш погляд, зниження якості і навіть безпеки послуг національного ПТ, як підсистеми транспортної галузі України, сталося через

неврахування синергетичної складової їх рівнів [4]. Головна причина у тому, що реорганізація ЦА у нашій країні проведена без законодавчого закріплення результатів реформування всіх без виключення суб'єктів галузі (експлуатанти повітряних суден (ПС), аеропорти (АП), агенти з продажу авіаперевезень, служби з організації повітряного руху (СОПР), АРЗ тощо. Сталося так, що розподіл структурних одиниць колишнього Українського управління ЦА, як уламка союзного монополіста «Аерофлот» назвали реорганізацією. Її ж проведено майже на осліп, оскільки не було вироблено цінових паритетів для суб'єктів, що утворилися внаслідок реструктуризації [4].

Таблиця 1

Показники якості авіаперевезень на відправлених авіарейсах з відхиленням від розкладу руху літаків

Фінансовий рік	Кількість скарг	Затримані рейси від загальної кількості, %
2000	Немає даних	14,5
2001	Немає даних	17,0
2002	Немає даних	18,1
2003	Немає даних	19,2
2004	Немає даних	19,4
2005	1257	20,1
2006	1401	23,9
2007	2097	26,0
2008	2506	26,8
2009	3184	33,1

Через відсутність розробленого механізму моделювання собівартості послуг для всіх суб'єктів ПТ він практично деградує [5]. Хоча й було прийнято відповідний закон щодо ціноутворення, проте його підзаконні акти з часом знівелювалися шляхом відміни постанови Уряду України щодо методології моделювання собівартості робіт та послуг [6]. У результаті цих причин в експлуатантів високовартісних ПС вимиваються обігові кошти і спостерігаються часті процеси їх банкрутства, які не минули навіть відомого у світі авіаперевізника – Державної авіакомпанії «Авіалінії України» (ДАК «Авіалінії України»). Тепер же, як бачимо і АК «Аеросвіт-Українські авіалінії» [7]. Якщо не вжити дієвих енергійних заходів правового, економічного, організаційного характеру, то цей негативізм, пов'язаний із банкрутством,

замість становлення здорової конкуренції та розвитку стосуватиметься й інших експлуатантів ПС. Сталося це з тих причин, що транспортна економічна наука не виробила дієвих економіко-правових механізмів інвестиційно-інноваційних, економічних та фінансових методів забезпечення фінансово-економічної стабільності, умов сталого розвитку національних авіаційно-транспортних підприємств (АТП), як низової ланки ЄТС, яку ми називатимемо ЦА. Безпека авіаперевезень, яка залежить від економічної ефективності та оптимізованих схем техніко-технологічної експлуатації АТП має стояти на першому місці і це для нас – авіаційних фахівців є аксіомою. Висновок актуальний ще й тому, що окрім конкурентоспроможності та монополізації є ще вимоги з цього приводу, як ІКАО, так і ЄС [8].

Існуючі на сьогодні пропозиції щодо вирішення проблем фінансування заходів реформування ПТ, як повноправної складової макроекономічної системи держави, можна звести до певних узагальнених економічних моделей, які, на жаль, характеризуються не ринковими, а адміністративними ознаками, що про них ми вже писали раніше і тому не будемо тут повторюватися [4]. Нагадаємо тільки, що нами у науково-практичному плані виділено три підходи. Назвемо їх для розуміння так: адміністративно-затратний, адміністративно-волонтаристичний, державно-цільовий. Всі вони, як бачимо, пов'язані з державними коштами, що не може бути правильним з огляду на національну безпеку і реальними для практичної реалізації АТП, щоб вони стали конкурентоспроможними.

Натомість автором запропоновано інший, відмінний від названих, підхід до реформування АТП, який передбачає, перш за все, формування інвестиційно-інноваційного фінансово-економічного механізму (ПФЕМ). Назвемо такий метод економічно-цільовим. Головна його перевага у тому, що розв'язання проблем здійснення реформ у галузі ПТ має базуватися виключно на національній законодавчій системі і враховувати сучасний стан економіки ПТ та його складових частин – АТП. Реалізація ПФЕМ для АТП передбачає залучення національних, перш за все, фінансово стійких комерційних, авіаційних та інших господарських структур до активізації комерційної роботи, як авіакомпаній (АК), агентів, АРЗ, СОПР та АП і на цій основі їх фінансування.

Кінцевою метою запровадження ПФЕМ мало б стати об'єднання найбільш стійких у

фінансово-економічному відношенні і конкурентоспроможних експлуатантів ПС, аеропортів, агентів, турфірм, банків тощо, спочатку у формі консорціуму, перетвореному згодом на український АТА [9]. На початковому етапі авіатранспортний консорціум (АТК) міг би домагатися статусу національного авіаперевізника і «підхопити прапор» фірмового стилю авіаційного обслуговування, що випав був з рук ДАК «Авіалінії України» [9].

ПФЕМ складається з ряду простих, дешевих та протизатратних конструктивних пропозицій економічного плану. Вони можуть бути здійснені виключно за державної підтримки, а не її коштом. ПФЕМ не є прямим повторенням відомих інноваційно-інвестиційних та фінансових схем, які були реалізовані у процесі реформування своїх систем ПТ іншими країнами, наприклад, Угорщиною, Польщею, Болгарією, Німеччиною чи Росією.

Основою для створення інвестиційно-інноваційної схеми фінансування АТК є чинне законодавство про промислово-фінансові групи (ПФГ) [10]. Оскільки дослідження ТАСІС, проведені на замовлення українського Уряду, підтвердили, що, наприклад, літаки типу Як-42 мають кращі летунсько-технічні характеристики від інших типів ПС, наявних в авіапідприємствах України, то це варто вже зараз використати, не очікуючи, коли їх ресурсний потенціал вичерпається з огляду календарних строків експлуатації [11]. Саме тому-то на час, доки не буде налагоджено випуску українських ПС нового покоління (Ан-70, Ан-148, Ан-140) використовувати в практичній площині летунсько-технічної експлуатації саме Як-42. На цьому етапі інтенсифікація використання потенційних можливостей експлуатантів ПС цього типу вже зараз мала б стати одним з основних напрямків стратегічного розвитку ЦА. Проте, з невідомих для нас причин цього не сталося. Ситуація загострилася настільки, що національні АТП як експлуатанти ПС типу Як-42 і, зокрема, серед них АК «Донбасавіа», ДАП «Львівські авіалінії», ВАТ «Дніпроавіа» тощо просто зупинили їх комерційну та летунсько-технічну експлуатацію. Ба, навіть більше, наприклад, ДАП «Львівські авіалінії» в кінці 2009 року продали чергове ПС Як-42 (б.н. 42317) російській авіакомпанії. Це ще раз вказує на те, що попит на ПС цього типу існує і він визначається найвищою із усіх колишніх радянських типів та класів ПС економічною ефективністю експлуатації [12].

Започаткування нових форм синергії кооперативного об'єднання буде сприяти залученню у сферу ПТ, як власних засобів його учасників, так і фінансових ресурсів інших партнерів та інвесторів, включаючи іноземних. Нами пропонується мобілізувати для цієї мети та забезпечити режим пільгового субсидювання АТК із використанням загальнодержавного позабюджетного інноваційного чи іншого фондів [13]. Наприклад, це могли б бути кошти Державного спеціалізованого фонду фінансування загальнодержавних витрат на авіаційну діяльність (Спецфонд) [13]. Реалізація цієї, відмінної від схем фінансування реформ на ПТ у сучасних умовах, поданих у вигляді залучення бюджетних коштів, є більш прозорою й гнучкою з огляду на повільну наповненість і проблематичність механізмів фінансової стабілізації Укртранслізінгу [14]. Спецфонд на сьогодні функціонує й у комплексі з іншими заходами мобілізації фінансових ресурсів може становити основу ФПГ АТК. Саме у цьому полягала наукова новинність раніше запропонованого інвестиційно-інноваційного механізму фінансування заходів з формування конкурентоспроможного національного авіаперевізника у формі АТК [9].

Рішенням Уряду, тобто нормативно, АТК міг би бути наділений правами самостійної юридичної особи. До його складу увійшли б найбільш стійкі у фінансовому відношенні функціонуючі на сьогодні експлуатанти ПС. АТП як суб'єкти міжнародних авіатранспортних організацій, наприклад, таких як Міжнародна асоціація цивільної авіації (ІАТА), не позбавляються статусу юридичних осіб, пов'язаних з цим станом активів та пасивів. З іншого боку, учасники АТК, залишаючись юридичними особами, перебували б у стані експлуатантів ПС консорціуму, а також були б самостійними АК зі статусом перевізників на початково-кінцевих його ж таки повітряних лініях (ПЛ). Тобто їх можна вважати контрагентами на внутрішньому ринковому сегменті авіатранспортних робіт. Окрім АТП – учасників АТК, до його складу можуть входити також авіабудівні ФПГ, інвестиційні організації, банківські установи, агенти, спеціалізовані туристичні та інші організації, підвідомчі як Мінтрансу, так і іншим міністерствам та відомствам. На початкових стадіях свого функціонування з метою внутрішнього корпоративного управління фінансами і вироблення внутрішніх кредитних механізмів АТК може створити власний цільовий фонд чи клірингову палату, що складатиметься з державних записок, внесків його учасників та амортизацій-

них відрахувань АТП. Цій фінансовій структурі, при забезпеченні держконтролю за цільовим використанням його засобів, могли б бути надані також права, необхідні для виконання клірингових операцій та взаєморозрахунків авіаперевізників, пільгового кредитування власних проектів технічного переоснащення структури парку ПС. Зокрема, у такий спосіб можливо передбачити фінансування виготовлення національних принципово нових типів ПС, про які ми вже вище згадували, підвищення заходів з авіаційної безпеки й конкурентоспроможності, технологій енергозбереження на ПТ і екологічних проектів у галузі ЦА взагалі та консорціуму, зокрема.

Нам можуть заперечити іноземними інвестиціями, проте автор може довести і навести приклади, коли усі дотеперішні фінансові записки від, так званих, іноземних інвесторів вкладалися виключно у заходи щодо захоплення ними ж вітчизняних ринків авіатранспортних послуг, а тому не дозволили стабілізувати фінансові потоки і запровадити основи комерційної логістики наших АТП. Ось зовсім недавно урядовою постановою намагалися залучити венчурні капітали, а вийшло як завжди – прийшли фінансові посередники і справа, на час, коли писалася ця стаття, так і не була реалізована [15]. Такі інноваційні підходи не сприяють успіху інноваційних програм як для АП, так і для міжрегіональних авіаперевізників. Вони тим більше не стимулюватимуть економічного зростання АТП. АРЗ, АП, агенти, СОПР, авіаметеослужби – усе це складові ланки авіатранспортної логістики (АТЛ) і одночасно контрагенти АК і не є їх конкурентами. У такий спосіб, коли йде об'єднання, визначається їхня участь у фінансуванні фонду АТК.

Перед тим, як продовжити опис ПФЕМ, для цілей цієї статті дозволимо для читачів викласти своє власне теоретичне коротеньке наукове обґрунтування його підґрунтя. Автор вважає, що коли для іноземних інвесторів мова йде про АТП, то вони їх потенційно й об'єктивно сприймають у якості конкурентів. Саме тому стає зрозуміло, чому цей напрямок не цікавить венчурних капіталістів, або попросту інвесторів. Профспілки за кордоном кардинальним чином відрізняються від наших доморощених тим, що є тільки фаховими. Вони-то і слідкують за тим, щоб інвестиції закордонних інвесторів не сприяли зменшенню робочих місць в країні, з якої походить інвестор. Експлуатанти МПЛ – це на їх думку повинні бути не українські, а їхні, оскільки це робочі місця. Такого

«ласого» сегменту ринку авіаперевезень вони не дозволяють віддавати нікому.

Інша справа з АП, оскільки вони відносяться до суб'єктів ПТ, які жодним чином не несуть негативного впливу на їхній підхід із забезпеченням робочими місцями. Навпаки, коли у них є початковий АП і їхня МПЛ, то вони якраз і вимагають наявності кінцевого АП, який має бути розташований в Україні. Отже в такому випадку є всі підстави для інвестицій, бо тут вступає в силу закон попиту і пропозиції, коли для транспорту саме пропозиція формує попит. І вже він сприяє розвитку робочих місць в обох державах, які пов'язані за допомогою МПЛ.

Принагідно ще варто тут зазначити і таку нашу посилку, яку можемо навіть вважати синтезованою частиною нового економічного закону. Автором обгрунтовано визначення «економічної архітекtonіки», яка характеризується пришвидшеним графіком обігу капіталу [16]. У цьому зв'язку можемо стверджувати, що капітал в ЦА обертається якнайшвидше із усіх галузей матеріального виробництва. Постараємося тут коротенько це довести, оскільки така тема іншої статті. І як це не дивно, обіг капіталу для авіаперевізників навіть швидший за торгівлю, як би це комусь не видалося дивним. Враховуючи, що останнім часом вся торгівля просякнута кредитними схемами, то класична схема: Г-Т-Г на сьогодні вже не спрацьовує у торгівлі так, як це було за життя Маркса. В ЦА вона повністю забезпечується, наприклад, таким чином, коли куплений за гроші рейс для авіаперевезення товарів із Індії до України має гарантовану економічно-фінансову вигоду. Тобто гроші за рейс із Львова до Делі в сумі \$90 тис. повертаються за 36 годин, коли ПС злітає за вантажем і повернеться для розвантаження і вручення товару вантажоотримувачу. На наш погляд, у торгівлі відома модель може бути зведена до такої: Г-Т-Г. Проте це також тема іншої статті.

Передумовою запропонованому нами варіанту є формування фінансів АТК як загальнодержавного експлуатанта МПЛ, бо тільки тут можливо освоїти ринкові сегменти та бути конкурентоспроможним. Для цього є законодавчо-економічні важелі впливу із зовнішнього, по відношенню до транспорту, середовища, коли надзвичайно потужні, фінансово стійкі та конкурентоспроможні авіаперевізники світу намагаються освоїти український сегмент авіатransпортного забезпечення. Для прикладу можемо вже зараз констатувати, що американська АК «Дельта», яка рветься до України, має річний

бюджет, що значно перевищує бюджетні показники нашої держави. І з тим треба миритися та враховувати в часи, коли йде реформування національної системи ПТ. Проте можемо констатувати, що поки що жоден адміністративний документ, виданий авіаційними владами нашої держави, а їх за роки незалежності було ой як багато, не враховував факторів «фінансової міцності», «фінансової стійкості», «техніко-технологічного забезпечення» міжнародних авіаперевізників.

При такому вирішенні схеми фінансування розвитку ПТ, засоби фонду АТК могли б відтворюватися і навіть зростати завдяки їхньому пільговому й сприятливому підтриманню учасників АТК, як юридичних осіб і авіаперевізників, що задіяні у міжнародній авіатransпортній кооперації на зовнішніх ринкових сегментах, як ми її називаємо, хабової частини авіаперевезень, так і внутрішніх початково-кінцевих доставлянь.

Такий підхід держави до організації авіатransпортної «комерції» своїх АТП повинен бути обов'язково підкріплений прийняттям відповідного закону щодо кредитної політики в галузі транспорту.

Фонд, який діятиме при АТК, матиме, як учасник, можливість приймати безпосередні рішення про доцільність надання кредиту для того чи іншого проекту, пов'язаного з його діяльністю. Самостійно визначатиме величину пільгового запозичення тощо. Усі заходи організації АТК мають на меті і покликані реалізувати на практиці державну політику щодо виведення ПТ із стану стагнації, підвищення безпеки авіатransпортного обслуговування, якості послуг, створення конкурентоспроможного національного авіаперевізника, розвитку авіаперевезень по МВЛ, стандартизації взаєморозрахунків, підвищення економічної ефективності авіатransпортної діяльності. Її вирішення, можливе, наприклад, шляхом організації системи взаєморозрахунків і резервування місць у ПС Billing & Settlement Plan (BSP). У такому разі мобілізовані АТК кошти можуть також використовуватися для залучення у сферу авіатransпортних проектів на пільгових умовах, а також грошові потоки від третіх осіб та населення. Запропонована фінансова схема дозволяє зробити суб'єктом надання кредиту, наприклад, для емісії облігацій чи інших цінних паперів, банк-учасник, ФПГ чи ЦВ системи BSP. У будь-якому випадку, право приймати рішення щодо фінансування конкретного проекту й умови внутрішнього кредитування буде нале-

жати АТК, а при трансформації його в альянс – його керівним структурам з усіма позитивними наслідками, що випливають звідси. Виникає можливість проведення, як Мінтрансом, так і правліннями консорціуму чи альянсу, погодженої з іншими міністерствами (відомствами) і регіонами координаційної узгодженої політики розвитку транспортної мережі. Отже, державне регулювання авіатранспортної діяльності в даному разі набуває прозорих форм, засадничих законодавчих і нормативних документів, враховуватиме національні пріоритети регіональної політики, впливатиме на довершений хід ринкових перетворень на ПТ та реформування експлуатантів високовартісних ПС. Результатом реалізації ПФЕМ на практиці стане виконання урядової концепції розвитку ЦА до 2020 року [17].

Недолік усіх інших схем фінансування завдань, що стоять перед ПТ, на погляд автора полягає у тому, що вони не передбачають самонаповнення й збільшення грошових ресурсів господарюючих суб'єктів шляхом їх самозаробляння. Фонди, які дотепер формувалися у галузі ПТ, не були ефективними, тому що не мали у своїй основі дієвого фінансового механізму регулювання. Вони вимагали постійного підживлення з бюджету, податкових відрахувань або залучення державних фінансів [18]. У запропонованому варіанті ПФЕМ, створення промислово-фінансового об'єднання у формі консорціуму (альянсу), окрім короткотермінових звільнень від стягнень до фондів та Спецфонду, що спрямовані на пряме фінансування його проектів у галузі ЦА, ніяких інших податкових пільг, встановлених чинним законодавством, не передбачається. Механізм визначення обмежень від вартості стягнень з експлуатантів до Спецфонду побудований на запровадженні, окрім як з АК, таких стягнень також і з інших суб'єктів ПТ, які обслуговують польоти АК. Наприклад, СОПР чи АРЗ та агентів, як таких, що випали з поля зору розробників положення про Спецфонд [14].

При згоді сторін на надання кредитної позики, фонд може забезпечити пільговий режим кредитування програм реформування АТП декількома шляхами. Замість компенсації банку втрат від зниження ставки, фонд може надати субсидії безпосередньо позичальникові. При цьому субсидії можуть направлятися для часткового чи повного обслуговування кредиту на відшкодування визначеної частини основної суми, чи позички на те й інше одночасно (у залежності від ефективності запропонованого

заходу чи проекту, що фінансується). ПФЕМ передбачатиме, що пільги для позичальників можуть полягати у пролонгації періоду погашення позички чи відтермінування першого платежу (під зобов'язання консорціуму). Режим пільгового кредитування, запропонований самим АТК для того чи іншого свого учасника, на нашу думку, може бути більш гнучким. Наприклад, величина наданих субсидій може бути обумовлена виконанням особливих вимог фонду щодо безпеки авіап перевезень, розвитку нових форм комерційного обслуговування, авіаційного сервісу на борту ПС та підвищення їх економічної ефективності. Виконання ж авіаперевізником цих двох умов – це шлях до підвищення конкурентоспроможності українського ПТ на зовнішніх ринках, запровадження фінансового менеджменту, форм і методів комерційної логістики [18].

Для забезпечення дієвого економічного механізму становлення і ефективного функціонування АТК, зі сторони Кабінету Міністрів України потрібно негайно повернутися до забезпечення реалізації цінового паритету на транспорті. З цією метою пропонується забезпечити нормативно-правовими актами законодавство про ціноутворення [14].

На наше глибоке переконання, більш «мертвого», так би мовити, аніж Закон України «Про ціни і ціноутворення» годі знайти, оскільки не існує жодного нормативного документа про його застосування. Немає, і це саме головне, підзаконного акта щодо методів і моделей калькулювання собівартості робіт та послуг, як основи ціноутворення. Саме через цей невизначений стан, коли без реформи в ціноутворенні і не дозволяє досягти ефективного реформування ПТ.

Вирішення вказаних проблем та підвищення економічної ефективності функціонування суб'єктів ПТ законом має бути покладене в основу процесів реструктуризації. На противагу сталій міжнародній практиці щодо реструктуризації і навіть у порушення вимог чинного національного законодавства, розподіл АТП проводиться без вироблених нормативних актів та без врахування соціально-економічної специфіки ЦА, як галузі макроекономіки. Як ми вже зазначали вище, цей факт вже призвів до банкрутства багатьох експлуатантів ПС. Кількість банкрутств буде неухильно зростати, оскільки на відміну від світового ПТ, де вже давно зрозуміли, що на авіатранспортних ринках утримуються лише мобілізовані, фінансово стійкі й економічно обґрунтовані об'єднання (консорціуми) або авіаційні групи (альянси). Цей чин-

ник розвитку авіатранспортного ринку як фінансовий інструмент сталого зростання поки що не став предметом вивчення й адаптації для застосування до національної системи ЦА. Саме тому нами на противагу механічному розподілу АТП за виробничо-технічним принципом пропонується механізм інноваційно-інвестиційного фінансово-економічного забезпечення реструктуризації авіапідприємств шляхом виділення з їх складу та передачі в оперативне управління АТК виключно летунських або інших, визначених учасниками АТК комплексів на договірно-правовій основі. Такий ПФЕМ не заперечує принципів фінансового менеджменту й реструктуризації ПТ України, оскільки має на меті проведення ринкової трансформації економічних методів управління ЦА.

Висновки

До сьогодні реформування АТП також проводиться в умовах відсутності вироблених оптимальних економіко-правових і організаційно-фінансових комплексних єдиних методологічних засадничих принципів взаємодії суб'єктів ПТ, що утворюються у процесі його реструктуризації. Немає паритетних умов, єдиного правового поля та економічних ринкових універсальних методів ціноутворення для всіх без виключення суб'єктів ПТ, що створені в останні роки у результаті розподілу цілісних майнових комплексів [2]. Наприклад, при розподілі нібито мають бути утворені АК, проте варто замислитися, що це за господарський суб'єкт ПТ? У якому законі він передбачений як структура ЦА України? Яка його правова природа? Ці запитання поки що залишаються риторичними, оскільки у чинному Повітряному кодексі України відповіді на них не знайти.

Саме тому потрібно вносити до його положень певні законодавчі поправки. Для продовження дискусії увазі читачів, а можливо й фахівців-науковців пропонуються результати подальших наукових досліджень процесів щодо розвитку фінансових схем підприємницької й комерційної діяльності АТП у сучасних умовах, напрямків формування парадигми економічної теорії, засадничих основ комерційної діяльності у галузі ПТ. З метою формування економічної теорії і господарської практики в умовах переходу до ринку нами запропонований можливий підхід до вирішення проблем фінансування заходів реформування ПТ та реструктуризації АТП шляхом утворення АТК. Створений у формі консорціуму національний авіаперевізник, у свою чергу, зможе сприяти підвищенню економічної ефективності діяль-

ності АТП та зміцненню конкурентоспроможності національного авіаперевізника, оскільки реформування фінансово-кредитної системи й стимулювання економічного зростання вимагає активізації фінансових засобів, що закладені державою у ЦА. З іншої сторони, можна очікувати засобів стимулювання економічного зростання не тільки АК, а й інших суб'єктів ПТ, зокрема, АП. Проте – це вже тема іншої статті та результати подальших науково-практичних досліджень. Вона якраз на етапі нашого дослідження. Головним висновком з цієї статті є те, що у такий «недорогий» для держави спосіб можна оперативно без особливих втрат часу підвищити якість та безпеку авіаперевезень, що у свою чергу дозволить зміцнити конкурентоспроможність національних АТП.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК

1. Про транспорт: Закон України від 10.11.94 р. № 232/94 зі змінами та доповненнями. Стаття 21; Баран, Р. Т. Теоретичні підходи і практичні засоби вирішення проблем економічної природи цінового паритету залізничного транспорту України в умовах реструктуризації [Текст] / Р. Т. Баран, Л. М. Баран // Проблеми економіки і управління на заліз. трансп. Матеріали 2-ої МНПК. – К.: КУЕТТ, 2007. – т. 1. – С. 74-75.
2. Коноваленко, Я. Неповторне почуття висоти [Текст] / Я. Коноваленко // «МК» в Україні. – № 6. – 3-9 лют. 2010. – С. 16; Про схему управління підприємствами цивільної авіації України [Текст] : Наказ Мінтрансу від 20 вересня 1993 р. № 278; Про передачу майна до системи Комітету по використанню повітряного простору України [Текст] : Наказ Мінтрансз'язку від 06.02.1995 р. № 56; Про заходи щодо розвитку аеропортового комплексу «Київ» (Жуляни–Васильків) [Текст] : Пост. Кабінету Міністрів України від 17.09.1993 р. № 746; Про затвердження графіку проведення реструктуризації підприємств авіаційного транспорту [Текст] : Наказ Мін-ва трансп. і Фонду держ. майна України від 20.05.99 р. № 268/917; Щодо створення державної холдингової компанії [Текст] : Наказ Мін-ва трансп. України від 19.12.2003 р. № 988.
3. Гаврьш, О. Авиация невысокого полета [Электрон. ресурс] / О. Гаврьш, А. Леденев // Коммерсантъ-Украина. – Режим доступа: finance.com.ua
4. Баран, Р. Правові методи інвестиційно-інноваційних схем фінансування авіапідприємств повітряного транспорту України та вирішення проблем їх застосування [Електрон. ресурс] / Р. Баран, Л. Баран. – Режим доступу: <http://vesna.org.ua/txt/baranr/law.doc>; Баран, Р. Про першочергові заходи з унормування на законодавчому рівні організації, використання та

- оплати повітряного простору України [Текст] / Р. Баран // Економічне зростання України: стратегічні напрями і тактичні заходи: Матеріали V Всеукр. НПК, м. Одеса, 29-31.05.2007 р. – К.: ДП «Вид. дім «Персонал», 2008. – С. 500.
5. Про затвердження Концепції реформування транспортного сектору економіки [Текст] : Пост. Кабміну від 09.11.2000 р. № 1684; Про рішення Ради національної безпеки і оборони України від 27.09.00 р. «Про стан авіаційного транспорту та авіаційної промисловості України» [Текст] : Указ Президента України від 18.10.00 р. № 1143/00; Про додаткові заходи на виконання рішення Ради національної безпеки і оборони України від 27 вересня 2000 року [Текст] : Пост. Кабінету Міністрів України від 27.07.01 р. № 919.
 6. Про ціни та ціноутворення [Текст] : Закон України від 03.12.1990 р. № 507-XII; Про затвердження Типового положення з планування, обліку і калькулювання собівартості продукції (робіт, послуг) у промисловості [Текст] : Пост. Кабміну від 26.04.1996 р. № 743 (з чинністю додатків № 743а).
 7. Афанас'єв, М. «Аеросвіт»: повернення надій [Електрон. ресурс] / М. Афанас'єв. – Режим доступу: <http://www.wing.com.ua/content/view/6665/52>
 8. Регламент (ЄС) № 889/2002 Європейського Парламенту та Ради від 13 травня 2002 року, що вносить зміни у Регламент Ради (ЄС) № 2027/97 про відповідальність авіаперевізників у разі нещасних випадків/аварій [Електрон. ресурс]. – Режим доступу: http://209.85.135.132/search?q=cache:hq7TrhMuXXEJ:legal-base.in.ua/data/upload/catalog/main/ua/106/regulation_889_2002_ua.doc+%D0%A1%D0%BA%D0%B0%D1%80%D0%B3%D0%B8+%D0%BD%D0%B0+%D0%B0%D0%B2%D1%96%D0%B0%D0%BF%D0%B5%D1%80%D0%B5%D0%B2%D1%96%D0%B7%D0%BD%D0%B8%D0%BA%D1%96%D0%B2&cd=2&hl=ru&ct=clnk&gl=ua
 9. Баран, Р. Аналіз методів підходу до традиційних схем фінансування авіатransпортного консорціуму в умовах державної підтримки розвитку авіапідприємництва в Україні [Текст] / Р. Баран // Тези доп. на міжн. наук.-практ. конф. «Фінансові механізми активізації підприємництва в Україні» (1-3 лист. 2001 р., Львів, ЛДФЕІ). – С. 8; Григорак, М. Тенденції розвитку і логістичної інтеграції авіакомпаній України [Текст] / М. Григорак, О. Косарев // Економіка України. – 2003. – № 1. – С. 4-12; Загорулько, В. Дослідження реформування і розвитку інфраструктури авіатранспорту [Текст] / В. Загорулько // Економіка України. – 2004. – № 1. – С. 93.
 10. Про промислово-фінансові групи в Україні [Текст] : Закон України від 21.11.95р. № 437/95-ВР зі змінами та доповненнями.
 11. Технічне сприяння розвитку та регулювання цивільної авіації [Текст] : заключний звіт Tourism & Transport Consult International з Проекту № TN-UK 9307 TACIS // Український авторизований переклад in association with Air Consult International Civil Aviation Authority – United Kingdom A. A. G. PEGASUS B. V – Holland. – К.: Держ. департамент авіаційного трансп. України (Укрaviaтранс) № 1.11-3498 від 20.12.96. – С. 14, 128.
 12. Яценко, Л. А. Технично-економические изыскания воздушных сообщений [Текст] / Л. А. Яценко. – М.: Транспорт, 1983. – С. 5.
 13. Про внесення змін і доповнень до постанови Кабінету Міністрів України від 28.09.93 р. № 819 [Текст] : Пост. Кабінету Міністрів України від 16.06.98 р. № 889.
 14. Про утворення лізингової компанії «Укртранс-лізинг» [Текст] : Пост. Кабінету Міністрів України від 08.06.98 р. № 840 із змінами, внесеними Пост. Кабінету Міністрів України від 11.07.01 р. № 788.
 15. Деякі питання залучення інвестицій для будівництва нового аеровокзалу Державного підприємства «Міжнародний аеропорт «Львів» [Текст] : Пост. Кабміну від 22 липня 2009 р. № 763; Про затвердження «Порядку залучення інвесторів для будівництва та/або реконструкції об'єктів у рамках підготовки та проведення в Україні фінальної частини чемпіонату Європи 2012 року з футболу» [Текст] : Пост. Кабінету Міністрів України від 08.06.98 р. № 840 із змінами, внесеними Пост. Кабінету Міністрів України від 06.08.2008 р. № 711.
 16. Баран, Р. Т. Логістично-економічні методи в підходах до управління на залізничному транспорті [Текст] / Р. Т. Баран, Л. М. Баран // Матеріали Першої наук.-практ. конф. «Маркетинг і логістика в системі менеджменту пасажирських перевезень на залізничному транспорті» (Сімферополь, АРК, 08-09.10.2008 р.). – К.: Укрзалізниця, 2008. – С. 8-10.
 17. Про схвалення Концепції Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2020 р. [Текст] : Розп. Кабміну від 05.03.2008 р. № 506-р.
 18. Сироватка, С. Р-р-революція! Міністр транспорту налякав авіаринок України [Текст] / С. Сироватка // День. – 27 вер. 2001 р. – № 174; Гончаров, С. Вимушене об'єднання [Текст] / С. Гончаров // Українська Інвестиційна Газета. – 30 жовт. 2001 р. – № 144. – С. 13.
 19. Баран, Р. Т. Соціально-економічні аспекти проблемності становлення авіатранспортної логістики в Україні [Текст] / Р. Т. Баран // Соціально-економічні дослідження в перехідний період. Економічні проблеми розвитку виробництва регіону / Щорічник наук. пр. НАН України. – Вип. XXXI. – Львів: Ін-т регіональних досліджень, 2001. – С. 344-352.

Надійшла до редколегії 10.02.2010.

Прийнята до друку 16.02.2010.