

Матрицю ринкових часток та відповідні балансові співвідношення (8) та (9) можна будувати як для експорту та імпорту в цілому, так і для окремих товарних груп. На адекватність побудованих балансових моделей суттєво впливатиме врахування того, коефіцієнти a_{ij} є не статичними, а динамічно змінюються.

Зазначимо, що потужним інструментом для дослідження міжнародних торгових відносин є теорія ігор.

Висновки. Економіко-математичне моделювання є потужним сучасним інструментом для дослідження тих складних процесів, які відбуваються у міжнародних економічних відносинах між країнами загалом, та у міжнародній торгівлі зокрема. Математичним апаратом для дослідження побудованих моделей є теорія невід'ємних матриць (лінійні моделі), економетричний аналіз, математичне програмування та теорія ігор.

ЛІТЕРАТУРА

1. Budzowski, Klemens (2008), *Ekonomiczne problemy handlu międzynarodowego*, (Krakow).
2. *Мировая экономика* [Текст]: учебник для вузов / Под ред. проф. Ю.А. Щербанина. – М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2004. – 318 с.
3. Кругман, П.Р. *Международная экономика. Теория и политика* [Текст]: учебник для вузов / П.Р. Кругман, М. Обстфельд: пер. с англ. под ред. В.П. Колесова, В.М. Кулакова. – М.: ЮНИТИ, 1997. – 799 с.
4. Філіпенко А.С. *Економічний розвиток сучасної цивілізації* [Текст]: навч. посіб. / А.С. Філіпенко – 3-є вид., перероб. і допов. – К.: Знання України, 2006. – 316 с.
5. Jones, Ronald, Peter, Kenen (1984), *Handbook of International Economics Volume 1. International trade*, (North Holland).

УДК 339.92(477):656.7:061(045)

О.Т. Полторацька

ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ СПІВПРАЦІ УКРАЇНИ З МІЖНАРОДНИМИ АВІАЦІЙНИМИ ОРГАНІЗАЦІЯМИ

Проаналізована класифікація міжнародних авіаційних організацій та запропоновані пропозиції, щодо Державної комплексної програми розвитку авіаційної галузі України на період до 2010 року, у відповідності з методикою, яка рекомендується міжнародними авіаційними організаціями.

Постановка проблеми. Сучасні умови регулювання міжнародних економічних відносин здійснюються на основі міжнародних договорів, рішень міждержавних економічних конференцій та рішень міжнародних організацій. Особливість останніх полягає в тому, що вони є одночасно і суб'єктами міжнародних економічних відносин (нарівні з фізичними,

юридичними особами та державами), і частиною механізму регулювання цих відносин.

В міру інтеграції економіки України у світове господарство проблема співпраці України з міжнародними організаціями є дедалі актуальнішою. Як регулятори, міжнародні організації мають великий вплив на розвиток і спрямованість міжнародних відносин, оскільки вони залучають в упорядкований процес чимало держав. По суті, майже немає в світі держави, яка не була б членом хоч декількох організацій.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Дослідженням підходів до класифікації міжнародних організацій та шляхом їх вдосконалення серед зарубіжних дослідників займалися В. Леонтьєва, С. Ліндєрта, І. Мальтуса, Д. Мілля, Б. Оліна, В. Петті, М. Портера, М. Тодаро, В. Томаса, Е. Хекшера, К. Шмітгоффа та ін. Російськомовна література з названої проблематики представлена публікаціями Є. Авдокушина, С. Бартенєва, М. Гельвановського, О. Іванова, М. Лойберга, Л. Максимової, А. Юданова та ін. Серед вітчизняних вчених можна назвати - О. Білорус, І. Бураковський, А. Кредісов, Д. Лук'яненко, В. Медведєв, О. Мережко, В. Новицький, О. Оніщук, С. Осика, Ю. Пахомов, О. Плотніков, А. Поручник, В. Пятницький, В. Сіденко, А. Філіпенко, Ю.Кулаєв та ін.

Метою дослідження є характеристика та аналіз класифікацій міжнародних авіаційних організацій та розробка пропозицій плану, щодо Державної комплексної програми розвитку авіаційної галузі України на період до 2010 року на глобальному, регіональному та національному рівнях.

Виклад основного матеріалу.

Стосовно сутності міжнародної організації серед спеціалістів існують два підходи: звужений (інституціональний) та розширений [3]. Відповідно до першого трактування міжнародна організація — це стабільний інститут багатосторонніх міжнародних відносин, який створюється, щонайменше, трьома сторонами (державами) і має узгоджені учасниками цілі, компетенцію а також інші специфічні політико-організаційні норми (статут, процедура, членство, порядок прийняття рішень). Належність до міжнародних організацій визначають такі критерії, як об'єднання різнонаціональних сторін (держав, юридичних фізичних осіб); погоджені, спільні, постійні цілі; наявність міжнародного установчого документа; постійні організаційні інституції; політико-організаційні норми; юридична рівність учасників; відповідність цілей створення та діяльності загально визнаним принципам і нормам міжнародного права. Всі міжнародні організації є різними, а елементами, що відрізняють одну від одної, є: сфера діяльності, цілі, характер компетенції, організаційна структура, членство, процедурні аспекти.

Представники другого підходу стверджують, що міжнародна організація — це будь-яка група або асоціація, яка у своїй діяльності виходить за межі однієї країни і має постійну структуру органів.

Міжнародне економічне співробітництво на світовому повітряному транспорті являє собою складну організаційно-економічну систему, що складається з декількох взаємозалежних елементів. До їхнього числа відносяться: учасники, організаційно-правовий механізм і інструменти співробітництва, а також рівні, форми й методи його проведення.

Повітряний транспорт є однією з найбільш швидко й динамічно розвинутою з галузей світового господарства, з кожним роком займає усе більш міцні позиції в загальносвітовій транспортній системі. В контексті дослідження більш детально розглянемо міжнародні авіаційні організації.

Міжнародні авіаційні організації виникали, розвивалися й припиняли свою діяльність у ході досить тривалого процесу розвитку як самої цивільної авіації, так і міжнародного економічного співробітництва в цій області. Ідея створення всесвітньої міжнародної організації в області цивільної авіації виникла ще в перші роки нашого сторіччя, одночасно з початком швидкого розвитку повітряного транспорту. У загальній системі міжнародного економічного співробітництва на повітряному транспорті міжнародні авіаційні організації займають важливе місце, відіграючи провідну роль на двох найважливіших рівнях співробітництва - загальносвітовому й регіональному. Вони є основними структурними підрозділами всієї системи, що визначають політику, основні напрямки й шляхи здійснення економічного співробітництва на світовому повітряному транспорті. Серед теоретичних проблем діяльності міжнародних організацій важливе місце займає питання про їхню класифікацію.

У загальній системі міжнародного економічного співробітництва на світовому повітряному транспорті класифікація цих організацій пов'язана з певними труднощами, які викликані їхнім більшим числом, різноманіттям організаційно-структурних форм і напрямків діяльності, особливими умовами членства й інших факторів.

Критерій членства це один з головних критеріїв класифікації міжнародних організацій. На основі цього критерію всі міжнародні авіаційні організації можна підрозділити на категорії: міжурядові, неурядові й приватні [2]. Членами першої категорії організацій є держави в особі своїх урядів і авіаційних адміністрацій; другої - національні організації в особі авіакомпаній, аеропортів, авіаційних асоціацій і федерацій, фірм-виробників і експлуатантів авіаційної техніки й т.д.; третьої - приватні клуби, суспільства й індивідуальні особи.

Головне місце серед міжнародних організацій належить Організації Об'єднаних Націй і групі її спеціалізованих установ, у число яких входить ІКАО. Відповідно до соціально-географічного принципу діяльності організацій всі міжнародні авіаційні організації підрозділяються на загальносвітові (всесвітні) організації й регіональні [4]. По професійно-

галузевому характеру спеціалізації й компетенції поділяються на наступні групи: Міжнародні економічні авіаційні організації (МЕАО); Міжнародні експлуатаційно-технічні авіаційні організації (МЕТАО); Міжнародні профспілкові авіаційні організації (МПАО); Міжнародні дослідницькі авіаційні організації (МДАО). Групу міжурядових МЕАО очолює Міжнародна організація цивільної авіації (ІКАО), що є спеціалізованою установою системи економічного й науково-технічного співробітництва ООН. Групу неурядових МЕАО очолює Міжнародна асоціація повітряного транспорту (ІАТА), що поєднує авіакомпанії, що виконують регулярні комерційні перевезення на всіх континентах світу.

Головна роль серед всіх організацій на загальносвітовому рівні належить ІКАО, що по суті є єдиним універсальним загальносвітовим інститутом міжнародного економічного співробітництва на повітряному транспорті. Другим по важливості загальносвітовим інститутом міжнародного економічного співробітництва на повітряному транспорті є ІАТА [5], що використовує ІКАО для вирішення економічних проблем авіакомпаній і захисту своїх інтересів на міжнародній арені.

Вплив міжнародних авіаційних організацій відбувається на таких рівнях: глобальному, регіональному та національному. Розглядаючи взаємодію на глобальному рівні можна сказати, що вибір конфігурації системи залежить від конкретних обставин, потреб замовників і багатьох інших факторів, включаючи тип повітряного простору, щільність повітряного руху, економічні міркування, тощо.

Державна комплексна програма розвитку авіаційної галузі України на період до 2010 року визначає перспективні питання розвитку авіаційної галузі України. При розробці пропозицій, щодо Державної комплексної програми розвитку авіаційної галузі України перед усім необхідно керуватись наступними принципами:

- врахування рекомендацій ІКАО з впровадження конкретних правил;
- розвитку міжнародного співробітництва з питань розробки, використання та технічної експлуатації;
- визначення регіональних цілей;
- розробки регіональних вимог до партнерства;
- розробки та реалізації регіонального та національного планів;
- техніко-економічного аналізу ефективності функціонування;
- постановки та здійснення наукових досліджень, розробок, випробувань для впровадження;
- організації взаємодії розробників плану з постачальниками обладнання та програмного забезпечення;
- встановлення пріоритетів впровадження елементів системи;

- сертифікації аеронавігаційної інфраструктури та повітряного простору відповідно до рекомендацій ІКАО;
- визначення процедур та технологій;
- вивільнення з експлуатації застарілого обладнання;
- розробки навчальних матеріалів та навчання персоналу.

Ефективне планування на національному рівні можна забезпечити, якщо воно здійснюється на основі врахування регіональних вимог. Щодо форм взаємодій на регіональному рівні, Україна входить в Європейський регіон, який є зоною відповідальності держав Європейської конференції цивільної авіації (ЕСАС) [6], тому вона повинна узгоджувати свій національний аеронавігаційний план стосовно експлуатаційних вимог і критеріїв планування, а також документів з впровадження засобів і видів обслуговування з Європейською організацією з безпеки повітряної навігації Євроконтролю, під егідою якої реалізується програма гармонізації і інтеграції керування повітряним рухом в Європі.

Реалізація пропозицій, щодо Державної комплексної програми розвитку авіаційної галузі України здійснюється шляхом проведення окремими державами робіт по виконанню своїх індивідуальних програм, які затверджуються Євроконтролем.

Щодо розробки пропозицій та реалізації пропозицій, щодо Державної комплексної програми розвитку авіаційної галузі України, то розробка даного плану є актуальною задачею для України. Він дозволить реалізувати поетапний перехід до нових аеронавігаційних технологій та скоординувати процес інтеграції України до інфраструктури Європейських держав. Отже, на думку автора, у зв'язку з цим потрібно створити Національну групу планування провадження систем, яка повинна складатися з представників Міністерства транспорту України, ДП ОПР України "Украерорух", Міністерства оборони України, Національного космічного агентства України, користувачів повітряного простору, науково-дослідних організацій. До складу групи планування можуть входити спеціальні підгрупи: зв'язку, навігації, спостереження, а також технічного, фінансового, юридичного, нормативного забезпечення.

До реалізації плану впровадження новітніх технологій як багатоетапного процесу необхідно залучити широкі верстви авіаційної спільноти (науковців, розробників та виробників бортового і наземного обладнання, фахівців підприємств ОПР, авіакомпаній, аеропортів, тощо) і створити національний орган для координації робіт по вдосконаленню і розвитку аеронавігаційної системи України.

Враховуючи наявне повне радіолокаційне покриття території України і невелику на сьогодні інтенсивність руху у її повітряному просторі, прийняття рішення щодо впровадження окремих елементів системи, а також темпів і

обсягів такого впровадження, повинне ґрунтуватися на положеннях стратегічної концепції розвитку єдиної (цивільної та військової) аеронавігаційної системи України та на детальному аналізі міжнародного досвіду і потреб ринку послуг з обов'язковим урахуванням економічного ефекту від впровадження і перспектив розвитку.

Висновки. Отже, на думку автора, остаточний вибір для впровадження пропозицій може вважатися обґрунтованим тільки після проведення в Україні відповідних досліджень у відповідності з методикою планування, яка рекомендується ІКАО.

Для проведення таких досліджень, перш за все необхідно організувати та виконувати аналіз поточного стану та напрямків розвитку аеронавігаційної інфраструктури України і видати пропозиції про вдосконалення окремих її компонентів на основі впровадження.

Результати аналізу та пропозиції по окремим компонентам аеронавігаційної системи України повинні відображати:

- урахування стратегії, цілей та термінів робіт Євроконтролю щодо розвитку у країнах ЕСАС відповідно до Європейської програми і індивідуального завдання України стосовно реалізації програми;

- недоліки існуючих систем аеронавігаційного забезпечення з питань вирішення операційних завдань і потреб всіх користувачів повітряного простору (у тому числі і військових), а також заходів в напрямку підвищення ефективності;

- досягнутий рівень і заходи розвитку засобів передавання, автоматизованої обробки, відображення і збереження польотної інформації;

- стан і напрямки розвитку ліній передачі даних (ЛПД) та мовного зв'язку «земля-повітря», «земля-земля» як підмереж майбутньої авіаційної мережі зв'язку для вдосконалення інформаційного обміну стосовно процедур і з урахуванням перспектив інтегрування держав ЕСАС.

ЛІТЕРАТУРА

1. Кулаев, Ю.Ф. Экономика гражданской авиации Украины [Текст]: монография / Ю.Ф. Кулаев. – К.: изд-во „Феникс”, 2004. – 667 с.
2. Тихонов, В.М. Международные авиационные организации [Текст] /В.М. Тихонов. – М.: Транспорт. 1986 г. – 287 с.
3. Циганкова, Т.М. Міжнародні організації [Текст]: навч. посібник / Т.М. Циганкова, Т.Ф. Гордєєва. – К.: КНЕУ, 2001. – 340 с.
4. ІКАО [Електронний ресурс]. – Режим доступу:www.icao.org
5. ІАТА [Електронний ресурс]. – Режим доступу:www.iata.org
6. European Civil Aviation Conference [Електронний ресурс]. – Режим доступу:www.ecac-ceac.org