

ПРОБЛЕМИ СТАНОВЛЕННЯ НАЦІОНАЛЬНОЇ СИСТЕМИ ВЗАЄМОРОЗРАХУНКІВ НА АВІАЦІЙНОМУ ТРАНСПОРТІ УКРАЇНИ

У доповіді висвітлено сучасний стан систем взаєморозрахунків на авіаційному транспорті, обґрунтована актуальність створення національної системи взаєморозрахунків для забезпечення конкурентоспроможності усіх вітчизняних авіакомпаній та агентств на внутрішньому ринку України та переходу до міжнародних стандартів.

The article is dedicated to the questions connected to nowadays stage of settlement systems on the aviations transportation. The author gives basic actual of development of national settlement system for competition support of Ukrainian airlines and agents on the domestic market of Ukraine and integration to international standards.

Трансформація економіки України, формування ринкових відносин обумовлюють необхідність дослідження проблем виживання та подальшого розвитку підприємств в умовах нестабільного зовнішнього середовища. Однією з найважливіших умов стабільного розвитку української держави є її зовнішньоекономічна діяльність (ЗЕД). У свою чергу, ЗЕД неможлива без надійної транспортної системи. Транспорт, у тому числі й цивільна авіація, не тільки обслуговує зовнішньоекономічні зв'язки країни, але й сам є експортно-орієнтованою галуззю економіки. Перевезення українських і іноземних пасажирів на міжнародних і внутрішніх регулярних повітряних лініях становить істотну частину від загального обсягу робіт і послуг, які виконують українські підприємства-авіаперевізники.

Ринок пасажирських авіаперевезень має найшвидші з поміж всіх видів транспорту України темпи зростання. Розвиток і регіональних, і міжнародних перевезень упродовж останніх п'яти років (рис. 1) обумовлено зростанням економіки країни та обсягів транзитного трафіку. Основні інструменти державної політики збільшення пасажироперевезень – запровадження перехресного субсидування регіональних перевезень впродовж 2003-2004 років і скасування 2005 року в'їзних віз для громадян ЄС, США та деяких інших країн.

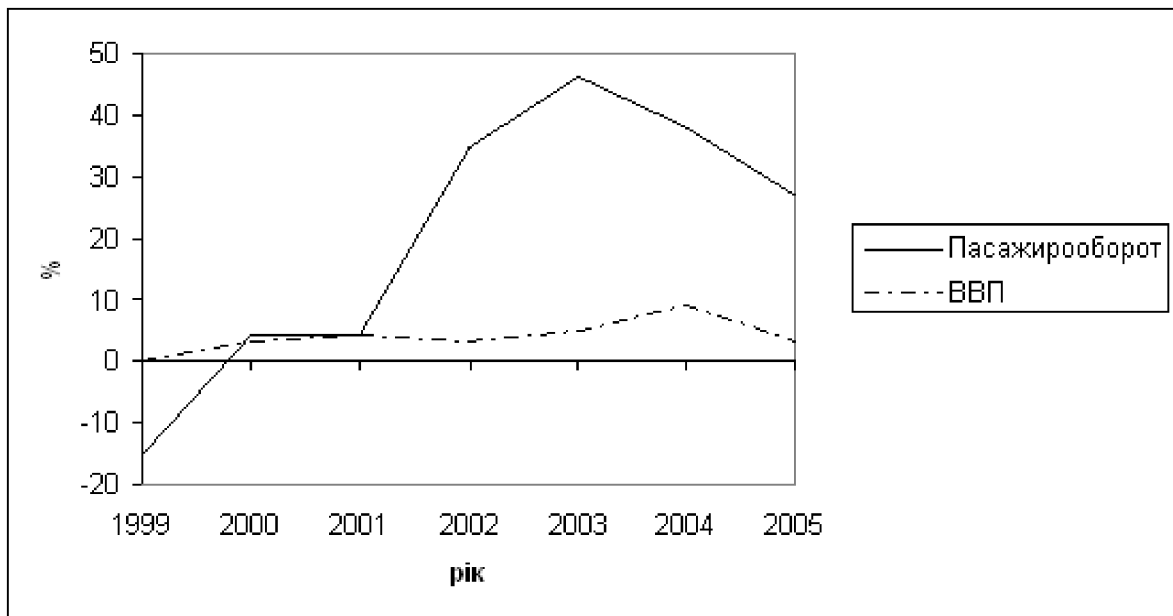


Рисунок 1. Темпи зростання пасажирообороту та ВВП України

Національний інтерес у розвитку цивільної авіації підтримується за рахунок:

1. Збільшення доходів вітчизняних підприємств і податкових надходжень до бюджету.
2. Забезпечення надання населенню якісних послуг за оптимальними цінами.
3. Дотримання національної безпеки у сфері пасажирських авіаційних перевезень.

Стратегічними завданнями державної політики, що мають забезпечити національні інтереси, є:

1. Ефективне використання транзитного потенціалу України через перетворення міжнародного аеропорту “Бориспіль” на сучасний вузловий аеропорт (“хаб”) Центральної та Східної Європи.

2. Лобіювання інтересів вітчизняних авіакомпаній і підприємств ринку в процесі міжнародних переговорів. Україна може надалі суттєво збільшувати обсяги і пасажирських, і вантажних перевезень авіаційним транспортом. По-перше, вдале географічне розташування України та наявність міжнародних аеропортів, передусім міжнародного аеропорту “Бориспіль”, дає змогу країні залучити вагомий транзитний пасажирський потік. Тому, попри невелику частку авіаційного транспорту у структурі перевезень всього транспортного сектору, транзитний авіаційний потенціал України можна зіставити з транзитним потенціалом трубопровідного транспорту країни. По-друге, давні традиції розвитку авіаційної промисловості та транспорту обумовлюють наявність кваліфікованого персоналу й освітньої та технічної бази. Обрана державою

політика визначатиме перспективи подальшого розвитку ринку, оскільки з поміж всіх видів транспорту авіаційний транспорт має найбільшу питому вагу міжнародних перевезень і тому функціонує в системі міжурядових домовленостей. Ефективність зовнішньої політики України відіграватиме ключову роль у реалізації бізнес планів приватних учасників ринку також через те, що український ринок досі не лібералізовано і розвиток міжнародних маршрутів між Україною та рештою світу дотепер регулюється на міжурядовому рівні.

Нині жодна з українських авіакомпаній не спроможна на рівних конкурувати з провідними міжнародними авіакомпаніями в умовах більшої лібералізації ринку. Досвід країн Центральної Європи, які зі вступом до ЄС лібералізували внутрішні ринки авіаперевезень, свідчить, що невеликі національні компанії не витримують конкуренції з потужними європейськими авіакомпаніями і зазвичай банкрутують, або відмовляються від обслуговування міжнародних маршрутів (передусім далекомагістральних) або поглинаються конкурентами.

Сучасний розвиток економічних відносин у цивільній авіації поставило на перший план проблему конкурентоспроможності підприємств і організацій у постійно мінливих соціально-економічних умовах. Оскільки підприємствам доводиться вирішувати свої проблеми самостійно, перед українськими авіакомпаніями встає безліч нових питань, від рішення яких залежить їхнє існування й життєздатність.

Стійке підприємство - це таке підприємство, чия господарська діяльність забезпечує виконання всіх його зобов'язань перед працівниками, іншими організаціями, державою, завдяки достатнім доходам при відповідних видатках.

Основною умовою стійкого функціонування підприємства є наявність достатніх доходів. Системи взаєморозрахунків на авіаційному транспорті являють собою частину економічної діяльності авіакомпанії, що відображає взаємини з іншими учасниками авіатранспортного процесу. Правильно обрана й організована система взаєморозрахунків може значно підвищити стабільність авіакомпанії, тому що заздалегідь продумана й відповідно вибудована система дозволяє підвищити фінансову дисципліну учасників і суб'єктів системи взаєморозрахунків і, тим самим, компенсувати несприятливі фактори впливу на неї.

Для збереження та зміцнення позицій української цивільної авіації,

підприємствам галузі доводилось ставити перед собою завдання виживання та досягнення економічної стабільності в нових умовах господарювання.

У зв'язку із цим українські авіакомпанії звернулися до освоєння ринку міжнародних авіаперевезень, з використанням всіх можливих способів залучення пасажирів (підвищення якості обслуговування, розширення спектра сервісу, що надається пасажиром, зниження тарифів за авіаперевезення). Це потребує зміцнення взаємодії між учасниками авіатранспортного процесу (перевізниками, агентами з продажу авіаперевезень, аеропортами, та інших), що в свою чергу, привело до розширення взаєморозрахунків між ними. Разом з тим, недоліки в організації взаєморозрахунків можуть привести до значних затримок в одержанні або навіть втратах коштів за надані послуги.

У даній роботі темою дослідження є оцінка впливу організаційно-структурних і виробничо-технологічних аспектів системи взаєморозрахунків українських авіакомпаній, що виконують міжнародні та внутрішні пасажирські авіаперевезення, на забезпечення їхньої економічної стабільності з точки зору скорочення дистрибутивних витрат авіакомпаній на реалізацію своїх ресурсів та автоматизації процесу продажі авіаперевезень. Поряд з тим присвячується окрема увага розвитку та зміні методів роботи туристичних агенцій разом з перетвореннями у системах дистрибуції авіакомпаній, що безпосередньо створює вплив на їх роботу як посередників. Прогнозуються майбутні перетворення технічних та технологічних методів ведення бізнесу на прикладі найбільшого агентства в Україні ЗАО КАВС „Кий Авіа”.

В міжнародній практиці існує достатньо ефективних перевірених рішень що спрямовані на консолідацію економічних взаємин та стандартизацію процесів між авіакомпанією та дистрибутивною мережею агентств. На даний момент збоку закордонних глобальних компаній, що спеціалізуються на організації та забезпеченні клірингових розрахунків, здійснюються успішні спроби направлені на інтеграцію закордонних методів роботи до національних суб'єктів авіатранспортної діяльності. Такі дії мають в національній авіатранспортній галузі різноколірне відношення. Частина авіакомпаній та агентств вирішують брати участь в закордонних проектах, інша зайняла позицію очікування. Це насамперед пов'язано з кредитоспроможністю серед авіакомпаній та технологією роботи агентств. Від найбільш великих підприємств туристичної агентської галузі з розгалуженою мережею постачальників послуг по всій Україні для участі у закордонних проектах вимагається суттєві

капіталовкладення, та втрату частини дрібних субагентів що не матимуть спроможності акредитуватися як локація продажу у міжнародній асоціації авіатранспортних організацій IATA (International Aviation Transport Association).

Саме високі витрати на інтеграцію до структури закордонних схем реалізації проїзних документів являє собою недосконалість та непридатність її до української галузі авіатранспортних послуг що неминуче призведе до залежності національної галузі від закордонних глобальних корпорацій.

Тому, автором дослідження було поставлено за мету обґрунтувати необхідність створення національної системи взаєморозрахунків, розробити організаційну структуру та методикку роботи, порядку оформлення розрахункових і звітних документів при здійсненні продажу проїзних і перевізних документів на авіаційному транспорті. А також вивчити можливості та напрямки діяльності авіатранспортних підприємств для участі у реалізації та продажах за новітніми методами та схемами електронної комерції.

Щодо створення системи взаєморозрахунків в Україні, автором в попередніх роботах було розглянуто все поле проблем, що виникають при рішенні цього завдання. Зрозуміло, що одним з основних завдань при створенні системи взаєморозрахунків є розробка взаємопов'язаних економічних показників діяльності галузі, прив'язаних до існуючої законодавчої бази держави. Рекомендовано при Державній комісії з питань впровадження електронних систем і засобів контролю та керування за товарно-грошовим обігом (при Кабінеті Міністрів України) створити робочу групу по експертизі проектних рішень у системах масового обслуговування на транспорті.

Автором в попередніх роботах було проаналізовано спектр питань, пов'язаних з новітніми схемами реалізації ресурсів авіакомпаній. Також розглядалися проблеми на шляху до впровадження обігу електронного квитку на території України. В ході вивчення проблеми, було встановлено, що в умовах України впровадження електронного квитку, за яким працюють міжнародні авіакомпанії, вимагає наявності центрального тикетингу, який на даний час в належному стані існує тільки в рамках системи BSP (Billing and Settlement Plan). В роботі ведеться аналіз щодо розгортання системи центрального тикетингу на території України що в першу чергу відповідає інтересам національних суб'єктів авіаційної галузі, адже затримка у впровадженні її може поставити під удар конкурентоспроможність вітчизняних авіаперевізників на міжнародному ринку.

Метою створення автоматизованої технології взаєморозрахунків, є

забезпечення умов для своєчасного і якісного задоволення попиту на авіаперевезення, а також удосконалення організації обслуговування пасажирів, створення технічних і технологічних умов для роботи авіаперевізників в умовах ринкових відносин. Основні задачі системи:

- керування пасажирськими авіаперевезеннями, включаючи технологію резервування перевезень, організацію продажу перевезень на нейтральних бланках перевізної документації, реєстрацію пасажирів в аеропортах вильоту рейсів авіакомпаній;
- взаєморозрахунки між учасниками процесу перевезень (авіакомпанії, агенти в справах продажу), включаючи розрахунки через клірингові процедури.

Система розрахована на впровадження сучасної і конкурентноспроможної автоматизованої системи для бронювання пасажирських місць, керування відправленнями, перевезеннями, тарифами, організації проведення взаєморозрахунків, надання користувачам необхідної інформації. Впровадження системи дозволить продавати місця на рейси різних авіакомпаній, забезпечить доступ до реалізації різних наземних та супутніх послуг, дозволить авіакомпаніям ефективно конкурувати один з одним, досягти міжнародних стандартів у наданні послуг, забезпечити ефективну систему взаєморозрахунків.

Можливості системи взаєморозрахунків розробляються для обробки фондів, видачі і використання перевізної документації і наступного їхнього контролю та виписки рахунків, що відправляються в інші компанії і надходять з інших авіакомпаній, виконання на цій основі взаємних заліків і платежів між всіма учасниками перевізного процесу за виконані один одному послуги.

Висновки. Отже, система повинна забезпечити бронювання місць і продаж авіаквитків, як на внутрішні, так і на міжнародні рейси, забезпечити технологію взаєморозрахунків, замовлення турів, бронювання готелів і надати інші послуги населенню, забезпечити роботу у міжнародних стандартах, організувати взаємодію з закордонними системами аналогічного призначення і глобальних розподільних систем.

Створення національної системи взаєморозрахунків на авіаційному транспорті з вищевикладеними функціональними можливостями підвищить конкурентоспроможність вітчизняних суб'єктів авіатранспортних перевезень, за

допомогою захисту національних інтересів, перед закордонними потужними авіакомпаніями. В умовах нестійкої роботи авіакомпаній України, що супроводжується реорганізацією авіапідприємств, відсутності сучасної авіаційної техніки і стрімкого старіння існуючої, а в зв'язку з цим невисокими темпами росту авіаційних перевезень, порівняно з закордонними темпами, відсутності достатніх засобів на радикальну реорганізацію авіаційної транспортної діяльності такий варіант представляється найбільш доцільним.

Список літератури

1. Елагин В.Т. Дзюбенко Е.Н, Украинская индустрия авиаперевозок (проблемы и развитие) // Проблемы системного подхода в экономике. – К. КМУГА, 1998. – с. 3-6
2. Кулаев Ю.Ф. Экономика гражданской авиации Украины. Монография. – К: Издательство «Феникс», 2004 – 667с.: ISDN 966-651-139-8
3. Костромина Е.В. Экономика авиакомпаний в условиях рынка. – М.: НОУ, ВКШ, «Авиабизнес», 2002. – 304с.
4. Кононова Л.Н. Оцінка конкурентоздатності авіакомпаній на авіатранспортному ринку України. Автореф. Дис. Канд. Економ. Наук: 08.07.04 / НАУ. – К., 2002 – 16 с.
5. Жебка В.В. Методичні аспекти маркетингових досліджень конкурентної позиції авіакомпанії “Аеросвіт” в галузі авіаперевезень // Проблеми інформатизації та управління. – К: КМУЦА, 2003. – Вип 7. – с. 28-32
6. Переверзева С.А. Основные тенденции развития авиакомпаний. (по материалам ИКАО и IATA) // Проблеми підвищення ефективності авіаційної інфраструктури. – К: НАУ, 1998. – Вип.. 3. – С. 80-85.