

ОРГАНІЗАЦІЯ ТА УПРАВЛІННЯ ЗОВНІШНЬОЕКОНОМІЧНИМИ ОПЕРАЦІЯМИ З НАДАННЯ АЕРОНАВІГАЦІЙНИХ ПОСЛУГ

Досліджено сучасний стан світового ринку послуг. Визначено фактори, які впливають на якість управління зовнішньоекономічними операціями з надання аеронавігаційних послуг. Виявлені чинники, які допоможуть підвищити якість організації повітряного простору в Україні.

The current state of the world market for services were explored. The factors affecting the quality of foreign economic operations of air navigation services were defined. There were aspects that help to improve the quality of organization of the air space in Ukraine.

Постановка проблеми. На сучасному етапі світове господарство характеризується процесами розширення, трансформації та глобалізації всіх сфер суспільного виробництва. Сьогодні міжнародний обмін товарами відіграє важливу роль у взаєминах між державами, проте все більшого значення набуває торгівля послугами.

Авіація — одна з найважливіших галузей національної економіки, ефективне функціонування якої є необхідною умовою стабілізації, структурних перетворень, розвитку та провадження зовнішньоекономічної діяльності, задоволення потреби населення і суспільного виробництва в перевезеннях, забезпечення захисту національних інтересів України. Приведення та відповідність авіаційної галузі до міжнародних вимог та тенденцій — важлива складова забезпечення конкурентоспроможності України на світовому ринку, це також безпосередньо стосується розширення сфери аеронавігаційних послуг. Необхідним виявляється вирішення питань щодо недостатнього рівня контрольованості польотів порівняно з іноземними провайдерми щодо здійснення ефективної організації та управління зовнішньоекономічними операціями з надання послуг.

Аналіз досліджень і публікацій. Для забезпечення ефективності здійснення операцій з надання аеронавігаційних послуг необхідно вирішити цілий ряд задач як теоретичного, так і практичного характеру, більшість з яких можна віднести до організаційно-економічних. Методологічними питаннями ефективного функціонування та розвитку транспорту, у тому числі його інфраструктури займалися такі вчені — І.Я. Аксьонов, О.О. Бакаєв, Д.О. Бугайко, А.І. Воркут, В.Т. Єлагін, В.М. Загорулько, Л.Г. Зайончик, В.Г. Коба, Ю.Ф. Кулаєв, В.В. Мова, Н.Є. Полянська, В.І. Щелкунов, Г.М. Юн, Л.А. Ященко та інші.

Простежуючи сучасні наукові дослідження ринку послуг можна відзначити, що вони охоплюють різні аспекти, але саме визначенню загального механізму здійснення зовнішньоекономічних операцій, це такі науковці, як С.Ф.Авдокушин, Т.М.Циганкова, А.С.Філіпенко, В.І.Фомічов, Дж.Белл, П.Друккер та ін.

Невирішена раніше частина проблеми. Проблеми розвитку світового ринку послуг в умовах глобалізації є важливим питанням досліджень, але сфера послуг в галузі авіації, а саме обслуговування повітряного руху характеризується недостатністю теоретичних і практичних розробок даної проблеми.

Цілі даної статті. Метою даного дослідження є аналіз стану ринку послуг в Україні та в світі, визначення перспектив та розвитку з надання аеронавігаційних послуг, шляхів ефективного управління зовнішньоекономічними операціями з надання послуг.

Виклад основного матеріалу. Сучасний розвиток світового ринку послуг пов'язаний з посиленням процесів глобалізації та інтеграції у світовій економіці. В цих умовах міжнародна торгівля послугами розвивається більш динамічно, ніж торгівля товарами у цілому. Значення ринку послуг за останні десятиліття дуже зросло — як у внутрішній економіці, так і у світовій. Сектор послуг у розвинутих країнах сягнув щонайменше половини отриманих прибутків. Усі розвинені й багато країн, що розвиваються, протягом останніх десятиліть переорієнтували структуру економіки від виробництва товарів на виробництво послуг [2].

Загальний обсяг міжнародної торгівлі послугами за останні 30 років збільшився майже у сім разів. Якщо в 1980 р. він становив близько 400 млрд. дол., то у 2009 р. — 2,5 трлн. дол. Очікується, що швидкий розвиток торгівлі послугами буде продовжуватися й надалі. У 2009 р. частка послуг у структурі світового експорту послуг становила 21% (якщо додати сюди прибутки, що інвестуються, і заробітну плату, яку одержують іноземні громадяни, то цифра збільшиться до 35%), а в структурі світового імпорту — 18%; відповідно, 2755 млрд. дол. США та 2650 млрд. дол. Протягом 1996-2009 рр. обсяги світового експорту комерційних послуг збільшилися у 2,2 рази, імпорту — в 2,1 рази. За існуючими оцінками, в 2020 р. світовий експорт послуг може зрівнятися зі світовим експортом товарів.

Частка України в сумарному експорті й імпорті послуг становила в 2007 р. 0,45% і 0,36%, відповідно. За підсумками 2007 р. вона посіла лише 42 місце у списку країн-експортерів послуг, значно поступившись своїм сусідам: Росії (в 2,8 рази), Польщі (в 1,9 рази), а також новим індустріальним країнам і територіям Азії (Малайзії, Туреччині, Тайваню). Тому слід розширювати участі нашої держави в міжнародному обміні послугами. Це можна здійснити шляхом подальшого просування послуг у галузі авіації. Цей напрямок є перспективним, оскільки обсяги авіаційних перевезень зростають, та Україна має істотні географічні переваги, що забезпечує здійснення великої кількості польотів через її територію. Скориставшись цим, є великі шанси

розширити обсяги послуг, що надаються іноземним користувачам, і зміцнити економіку України в цілому.

Стабільна робота авіаційної промисловості є невід'ємною умовою нормального функціонування економіки. Тому важливим на сучасному етапі є розвиток авіаційної галузі, що дозволяв би задовольняти життєво важливі потреби держави, господарського комплексу країни і населення, забезпечивши конкурентноздатність підприємств авіаційної галузі на внутрішньому і міжнародному ринках авіаційних послуг.

Для ефективного функціонування авіаційної промисловості необхідно забезпечити високий рівень керованості та контрольованості повітряного руху при будь-якій інтенсивності польотів. Тому забезпечення авіакомпаній аеронавігаційними послугами є одним з ключових та найголовніших напрямків діяльності авіаційної галузі України. В першу чергу, завдяки цьому у повітряному просторі над нашою державою зберігається чітка координація та впорядкованість. Від рівня організації та управління аеронавігаційними послугами, що надаються іноземним авіакомпаніям залежить кількість польотів у повітряному просторі України. Адже інші країни також надають такі послуги та постійно вдосконалюють систему обслуговування повітряного простору. Це може призвести прокладаються нових повітряних траси поза межами України та втрати клієнтів. Тому дуже важливим є створення більш ефективної системи організації та управління процесом надання аеронавігаційних послуг [4].

Аналіз літературних джерел дозволяє визначити, що у загальній класифікації послуг не виділяються аеронавігаційні послуги, як окремий вид і навряд чи їх можна віднести, до будь-якого з існуючих. Для ефективного здійснення операцій слід враховувати досвід діяльності певних закордонних компаній, що займаються тим самим видом діяльності.

В Україні послуги аеронавігації надає Державне підприємство обслуговування повітряного руху України (Украерорух). Схема функціонування авіаційного підприємства України з надання аеронавігаційних послуг реалізується шляхом функціонування таких підрозділів Украероруху, як Об'єднана цивільно-військова система організації повітряного руху України, Український центр планування використання повітряного простору України та регулювання повітряного руху (Украероцентр), Служба аеронавігаційної інформації України (CAI), Авіакомпанія "Украерорух", Навчально-сертифікаційний центр Украероруху та семи регіональних структурних підрозділів: Київський РСП "Київцентраеро", Дніпропетровського РСП, Донецького РСП, Львівського РСП, Одеського РСП, Сімферопольського РСП "Кримаерорух", Харківського РСП. Вся їх діяльність спрямована на досягнення місії організації - надання безпечного та економічно ефективного аеронавігаційного обслуговування користувачам у повітряному просторі ОПП (організація повітряного простору) України. Характерною особливістю функціонування підприємства є те, що воно є монополією з надання аеронавігаційних послуг на українському ринку аеронавігаційних послуг. Тому під конкурентами розуміються підприємства з аеронавігаційного обслуговування сусідніх та суміжних з Україною держав.

В результаті вивчення механізму здійснення обслуговування повітряного руху можемо стверджувати, що це відбувається шляхом керування повітряним рухом на маршруті, в підході та в районі аеродрому, забезпечення повітряного руху засобами зв'язку, навігації та спостереження, надання польотної інформації, видання збірників аеронавігаційної інформації, здійснення льотних перевірок та обльотів радіотехнічного обладнання [4].

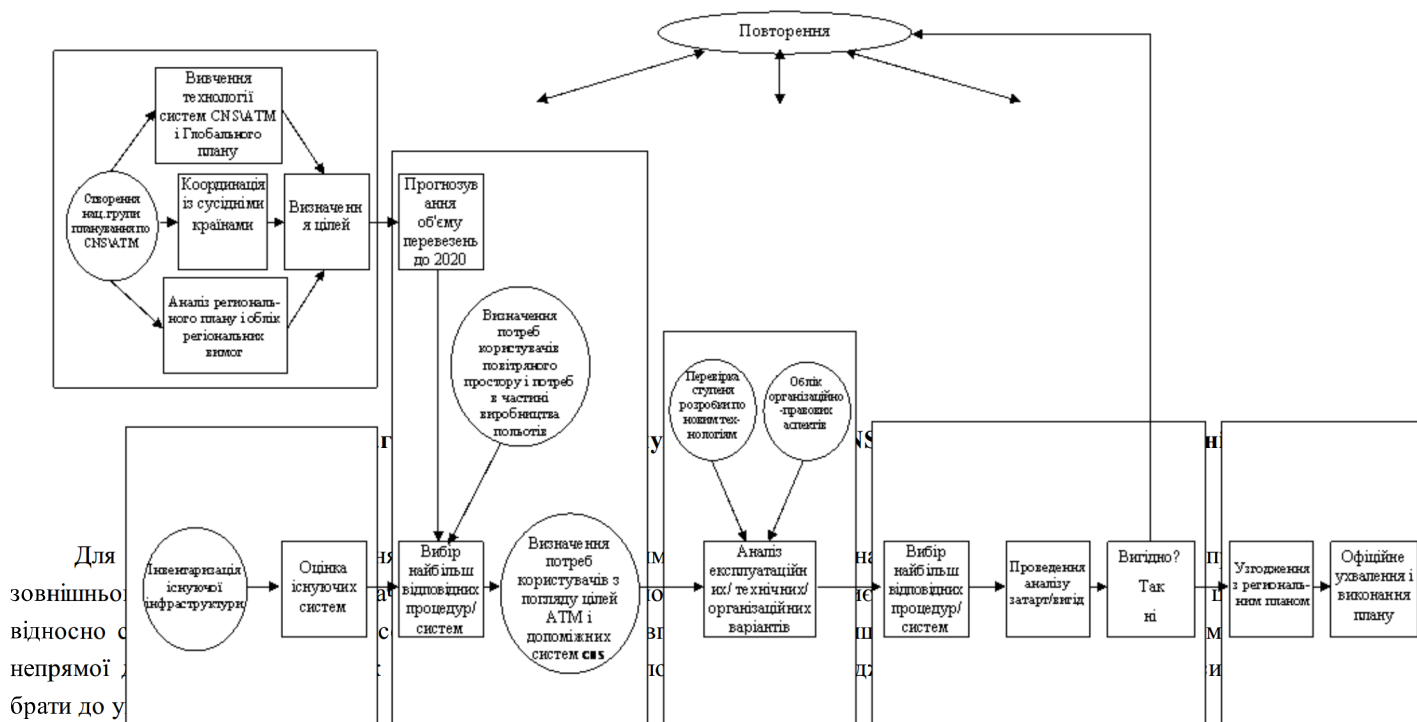
Аеронавігаційне обслуговування повинно створити умови для безпеки та ефективності польоту повітряного судна шляхом реалізації трьох ключових функцій: зв'язок, навігація та спостереження. ІКАО називає ці три функції системами CNS/ATM [5].

Реалізація цієї стратегії припускає виконання початкових принципів переобладнання до 2020 року. Для цього потрібно послідовне здійснення впровадження на національному рівні заходів з планування переходу до систем CNS/ATM (рис. 1).

Таким чином, Національний план для систем CNS/ATM потрібний для:

- 1) підвищення загальної ефективності і пропускної спроможності інфраструктури повітряного простору;
- 2) задоволення потреб у зв'язку із зростанням об'ємів повітряного руху, як на міжнародних, так і внутрішніх лініях [6].

Для здійснення ефективного управління зовнішньоекономічними операціями з надання аеронавігаційних послуг головним є виявлення факторів зовнішнього середовища, що впливають на підприємство в цілому і на якість обслуговування. В даний час перед підприємствами цивільної авіації стоїть завдання пристосуватись до змін факторів зовнішнього середовища, щоб, не втрачаючи потенціалу, мати змогу слідувати поставленим стратегічним цілям діяльності та виживати в довгостроковій перспективі.



Поряд з цим, існують фактори, які створюють для підприємства загрозу. Серед них основними є політична нестабільність в країні, недосконалість законодавчої бази в питаннях авіаційного транспорту, недостатня увага щодо підтримки підприємства ОПР з боку держави, високі митні бар'єри, в'їзні режими, сценарії торгівлі між країнами СНД, постанова уряду, яка регламентує перерахування коштів у загальний фонд держбюджету державним підприємствам частини свого чистого прибутку [3].

Щодо факторів непрямого впливу, то детальний аналіз політико-правового середовища дає можливість виявити позитивний характер впливу його факторів впливу на діяльність підприємства. Співпраця підприємства з державними структурами, з міжнародними організаціями EUROCONTROL, ICAO та державами ECAC, а також прийняття Верховною Радою законодавчих актів, які регламентують приєднання України до ряду конвенцій, що стосуються авіаційної безпеки, створення в майбутньому єдиного європейського неба, реформування системи авіаційного транспорту з метою розширення ринку ОПР як фактори зовнішнього середовища непрямого впливу дають підприємству можливість розширення сильних позицій на ринку послуг.

Поряд з цим, існують фактори, які створюють для підприємства загрозу. Серед них основними є політична нестабільність в країні, недосконалість законодавчої бази в питаннях авіаційного транспорту, недостатня увага щодо підтримки підприємства ОПР з боку держави, високі митні бар'єри, в'їзні режими та анархія в тарифах між країнами СНД.

Позитивний характер впливу на діяльність підприємства ОПР з боку економічних факторів можливий через істотне вповільнення темпів інфляції, можливість гри на курсах валют, зниження курсу долара та його стабілізацію, високі світові ціни на послуги ОПР. Поряд з цим низький рівень економічного розвитку країни, постійне підвищення цін на енергоносії, високі відсотки податків та недосконалість оподаткування, знецінення грошових ресурсів, скорочення купівельної спроможності населення країни, недостатня для стійкого росту інвестиційна активність створюють загрозу стабільному розвитку підприємства та розширення його діяльності.

Сприятливий характер впливу факторів соціально-культурного середовища характеризується зростанням числа кваліфікованих фахівців внаслідок підвищеної уваги молоді до навчання, можливості поповнення персоналу висококваліфікованою та невибагливою робочою силою, вивченні й застосуванні закордонного досвіду.

Загалом вплив факторів зовнішнього середовища непрямого впливу в цілому носить досить сприятливий характер. Найбільшу загрозу для підприємства створюють економічні фактори. Саме на подолання негативного впливу з боку економічних чинників варто спрямовувати сильні сторони підприємства. Технологічні, політичні та соціальні фактори дають підприємству помірні можливості розвитку, які воно в силах реалізувати, якщо правильно направить на це свої сильні сторони та зуміє використати ці можливості для посилення своїх слабких сторін.

Найсуттєвіше на стан справ підприємства впливає зовнішнє середовище прямого впливу. Вивчення зовнішнього середовища прямого впливу спрямоване на аналіз стану таких його складових, з якими підприємство знаходиться в безпосередній взаємодії. Важливо підкреслити, що підприємство зі свого боку може чинити істотний вплив на характер та зміст цієї взаємодії, завдяки чому воно може активно брати участь у формуванні додаткових можливостей та в запобіганні прояву загроз його подальшого існування.

Негативний вплив кожного з факторів прямого впливу може призвести до банкрутства підприємства, наприклад, відсутність постачальника якогось конкретного матеріалу чи обладнання, невигідні умови постачання можуть перешкодити

випуску конкурентноздатної продукції; сильні конкуренти можуть звести нанівець спроби підприємства розширити сферу діяльності.

Слід відмітити, що на даному етапі розвитку підприємства та наукового-технічного прогресу товарів-замінників для обслуговування повітряного транспорту України не існує. Тому надалі цей фактор впливу на підприємство розглядатись не буде і рівень його впливу умовно буде прийнятий рівним нулю.

За даними Міністерства транспорту і зв'язку України кількість обслугованих польотів у повітряному просторі України з кожним роком зростає.

Зростання транзиту через територію України відбувається за рахунок наступних причин:

1) оснащення транзитних маршрутів сучасними засобами наземної авіації;

2) введення функції RVSM у Львівському, Одеському та Сімферопольському підрозділах при автоматизованих системах керування повітряним рухом;

3) введення з 30 вересня 2004 року нової (спрощеної) структури повітряного простору України;

4) проведення роботи з провайдером аеронавігаційних послуг суміжних країн щодо введення спрямлених маршрутів ОПР. Від якості послуг та аеронавігаційного обслуговування залежить кількість польотів у повітряному просторі України, тому підприємством «Украерорух» проводяться активні консультації з представниками альянсу авіакомпаній «Oneworld». Підписано Меморандум про взаєморозуміння, уважно розглядаються та вирішуються потреби альянсу з модернізації маршрутів обслуговування повітряного руху, обговорюються питання з якості обслуговування. Крім того, ДП ОПР «Украерорух» тісно співпрацює з такими авіакомпаніями як «Британські авіалінії» та «Квонтас», а також іншими українськими та іноземними авіакомпаніями.

Зростання міжнародних польотів має декілька причин:

1) збільшення польотів двох найбільших авіакомпаній України «Міжнародні Авіалінії України» та «Аеросвіт», які виконують більше 90% міжнародних регулярних рейсів;

2) відкриття трансатлантичних польотів з України до США та Канади. Планується збільшити частоту цих польотів та відкрити регулярні польоти з Києва до Китаю;

3) авіакомпанія «Українські Середземноморські Авіалінії» також планує збільшення чартерних міжнародних польотів з України до країн басейну Середземного моря [1].

Загалом, удосконалення мережі маршрутів ОПР, надійність та безпечність польотів, забезпечення високого рівня якості аеронавігаційних послуг, висока вартість аеронавігаційного обслуговування створюють позитивне середовище для діяльності підприємства та взаємодії зі споживачами послуг.

Постійна потреба експлуатантів в більш гнучких розкладах маршрутів та в створенні нових більш економічних маршрутах, потреба більш високого рівня безпеки та надійності польотів, зацікавленість споживача в більш високому рівні якості послуг, зацікавленість споживача в більш низькій вартості аеронавігаційного обслуговування та нестабільне фінансове положення споживачів створюють загрозу для підприємства.

В роботі з постачальниками позитивний характер впливу мають сталі довготривалі партнерські стосунки з відомими світовими виробниками аеронавігаційного обладнання та матеріалів для виробничого процесу, конкуренція між постачальниками та їх взаємозамінність, комплексні поставки сировини, матеріалів, інструментів, техніки та обладнання, крім того постійно здійснюється пошук нових постачальників більш якісного та дешевшого обладнання. При цьому має місце нестабільність поставок продукції та цін на неї, недостатній рівень обслуговування з боку постачальників, що може чинити певний негативний вплив на роботу підприємства, спричиняючи збої в роботі. Крім того, більшість постачальників – нерезиденти, що затрудняє поставки обладнання та збільшує оподаткування підприємства податком на додану вартість при ввозі запчастин, комплектуючих та основних засобів.

Співробітництво з партнерами-учасниками повітряного руху здійснює переважно позитивний вплив на роботу підприємства, який виражається в орієнтації на передовий міжнародний досвід, впровадженні найсучасніших технічних засобів, відповідності системи підготовки кадрів європейському рівню, участь фахівців ДП «Украерорух» у роботі підприємств-партнерів.

Загалом зовнішнє середовище прямого впливу має досить сприятливий характер. Найбільшою мірою позитивний вплив на підприємство здійснюють споживачі, постачальники та партнери, з боку яких немає ніяких істотних загроз. Те ж саме можна сказати й про політичні, соціальні і технологічні фактори зовнішнього середовища. Саме даними можливостями підприємство повинне скористатися для подолання своїх слабких сторін

Тож основними факторами, що впливають на ефективність системи організації та управління процесу надання аеронавігаційних послуг є сукупність факторів, що є елементами механізму здійснення обслуговування повітряного руху. Автоматизація всіх районних центрів ОПР, введення сучасних систем збору, оброблення та розподілу польотних даних, впровадження автоматизованої системи віщання метеоінформації VOLMET, вдосконалення методів метеозабезпечення та введення в дію супутникової системи розповсюдження метеорологічної інформації SADIS, а також поява сучасних технологій та високоєфективного обладнання виступають позитивними елементами впливу на діяльність ДП ОПР «Украерорух» з боку

НТП. Але проблемами є низька інноваційна активність та невисокі темпи розвитку високотехнологічного сектору економіки, необхідність швидкого реагування на зміни в технологіях та стандартах послуг, ймовірність використання іноземними конкурентами більш сучасних аеронавігаційних, інформаційних та інших технологій. Тож слід підвищувати якість послуг, що надаються і підвищувати рівень їх контрольованості шляхом подальшої автоматизації та переоснащення. Це дасть змогу утримати іноземних клієнтів і не дати конкурентам їх перехопити. Тож для підвищення якості послуг, що надаються і задоволення потреб споживачів слід здійснити:

- забезпечення комплексного підходу до модернізації обладнання;
- розширення сітки авіаційного повітряного радіозв'язку ДВЧ-діапазону, що є основним засобом зв'язку авіадиспетчерів з екіпажами повітряних судів на протязі всього польоту;
- проведення роботи з іноземними компаніями (альянсами компаній) та провайдерами аеронавігаційних послуг суміжних країн щодо взаєморозуміння, модернізації маршрутів обслуговування повітряного руху, питань якості обслуговування;
- розширення співпраці з міжнародними та вітчизняними авіакомпаніями;
- створення більш гнучких розкладів маршрутів та в створенні нових більш економічних маршрутів для задоволення потреб споживачів;
- забезпечення більш високого рівня безпеки та надійності польотів.

Висновки. Становлення економіки України як цілісної системи відбувається за умов розвинутого ринку послуг. Трансформаційні процеси, що відбуваються в Україні, об'єктивно вимагають узгодження національної економічної політики, ринкових перетворень зі світовою системою економічних координат у сфері послуг, а тому дослідження цієї проблематики носить практичний та актуальний характер. У країні є потенціал для розвитку сфери послуг, а особливо пріоритетним є напрямком аеронавігаційних послуг.

Розвинені країни постійно здійснюють модернізацію обладнання для забезпечення високої якості обслуговування повітряного руху, і іноземні авіакомпанії починають будувати повітряний шлях для своїх рейсів через повітряний простір не нашої держави, а інших, що можуть забезпечити аеронавігаційними послугами на більш високому рівні. Це призводить до зменшення кількості польотів по повітряному просторі України, що негативно впливає на діяльність усіх авіаційних підприємств. Тому підвищення рівня контрольованості польотів через повітряний простір, що знаходиться у відповідальності Украероруху, дасть змогу краще управляти аеронавігаційними послугами в цілому. Адже вітчизняні аеронавігаційні послуги стануть більш привабливими для іноземних користувачів, що призведе до збільшення експорту послуг з аеронавігації.

Список літератури

1. Вернер Неллі. Лігати нижче. Контракти, діловий тижневик, № 42(753) 16.10.2006
2. Заблоцька Р.О. Світовий ринок послуг: Підручник. – К.: Знання України, 2004. - 280 с.
3. Закон України "Про систему оподаткування" введений в дію Постановою Верховної Ради № 1252-ХІІ від 21.06.91 із змінами і доповненнями.
4. Кулаев Ю.Ф. Экономика гражданской авиации Украины. – К.: Феникс, 2004. – 667с.
5. Циркуляр 257-AN/106. Экономические аспекты аэронавигационного обслуживания, основанного на использовании спутниковой техники: основные принципы анализа затрат/выгод для систем CNS/ATM/ Монреаль.: ИКАО, 1995. – 62 с.
6. Циркуляр 278-AN/164. Национальный план для систем CNS/ATM. Инструктивный материал. – Монреаль.: ИКАО, 2000. – 20 с.