

УДК

В.В. Мізюк

**ФАКТОРИ ФОРМУВАННЯ ТА ОСОБЛИВОСТІ
ФУНКЦІОНУВАННЯ ОРГАНІЗАЦІЙНО-ЕКОНОМІЧНОГО
МЕХАНІЗМУ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ АВІАЦІЙНОЇ БЕЗПЕКИ**

У даній статті на основі генетичного підходу сформовано структуру та наведено характеристику елементів організаційно-економічного механізму авіаційної безпеки та обґрунтовані заходи щодо ефективності його функціонування.

Актуальність дослідження. Серед економістів немає єдиної точки зору із приводу сутності поняття «організаційно-економічний механізм авіаційної безпеки». Визначена особливість характеризує відсутність єдиних ознак у трактуванні поняття механізму взагалі. Економічна теорія визначає два методологічних підходи до дослідження сутності механізму як економічної категорії. Перший підхід - генетичний - відображає внутрішню організацію функціонування об'єкта, котрим є авіаційна безпека, тобто організацію економічних відносин у даній сфері, що не зовсім точно визначає поняття «механізм». Другий підхід (евристичний) розглядає механізм як сукупність методів, форм, інструментів, прийомів, важелів впливу на розвиток об'єкта – тобто авіаційної безпеки.

Аналіз останніх публікацій. Прихильники першого підходу не враховують економічні важелі, а економісти, що проводять дослідження в рамках другого підходу, - методи та організаційні елементи. Окремі дослідники заміняють важелі й методи «системою управління об'єктом». Інші зв'язують систему управління об'єктом (авіакопорацією) з використанням фінансових важелів і методів, упускаючи інструменти, немає розмежування функціонування й дії організаційно-економічного механізму на макро- і мікрорівнях управління.

В основі першого підходу, представниками якого є О. Азарян, Н. Алишева, В. Базилевич, Л. Баластрик, А. Белоусов, Н. Бойко, Г. Буніч, О. Василик, М. Ведерніков, Л. Дробозина, Б. Іваненко, Г. Крамаренко, В. Кріт, Ю.

Макагон, О. Мартякова, І. Міщенко, О. Оболенський, О. Поважний, Л. Поддерегин, В. Федосов, В. Петраков, І. Пликус, І. Сокоринская, Ю. Слободяник, А. Тихонов, С. Тульчинская, М. Чумаченко, Ю. Яценко лежить розгляд механізму як організації економічних відносин.

А. Белоусов, Л. Дробозина, І. Міщенко дають визначення механізму як сукупності організаційних форм економічних відносин, системи способів формування й використання цільових фондів коштів, методів планування, форм управління господарською системою. Автори пропонують підрозділяти його на директивний (обов'язковим учасником якого є держава) і регулюючий, застосовуваний для організації внутрішніх господарських відносин на підприємстві. Такий підхід дає можливість чітко розрізнити зовнішні й внутрішні фактори регулювання економічних відносин. Разом з тим, дослідження вказаних авторів взагалі не стосуються проблем авіатранспортної галузі, зокрема процесу авіаційної безпеки.

Н. Бойко, Г. Буніч, Л. Поддерьогін, Ю. Яценко розглядають механізм підприємства як систему управління, призначену для організації взаємодії економічних відносин і фондів коштів з метою оптимізації їхнього впливу на кінцеві результати виробництва. Оптимальна взаємодія економічних відносин досягається використанням методів, важелів, правовим, нормативним і інформаційним забезпеченням. До методів автори відносять прогнозування, планування, інвестування, кредитування, оподатковування, самофінансування, матеріальне стимулювання, страхування, оренду, лізинг, факторинг. Як важелі виступають дохід, прибуток, амортизаційні відрахування, ціна, податки, орендна плата, фінансові санкції, відсотки, цільові грошові фонди, інвестиції, дисконт, види кредитів. Наведені методи та важелі не стосуються процесу авіаційної безпеки, тому потребують уточнення та конкретизації.

О. Оболенський, В. Федосов розглядають механізм як сукупність економіко-організаційних і правових методів управління фінансово-господарською діяльністю держави, що функціонують у процесі формування, розподілу й дослідження цільових централізованих і децентралізованих фондів для задоволення потреб держави. Це макроекономічне трактування механізму,

котре не враховує специфіку економічного процесу в умовах окремого підприємства певної галузі. Частково дане визначення механізму враховано при характеристиці механізму державного регулювання розвитку авіаційного транспорту, яку надано В. Щелкуновим, С. Переверзевою, О. Різниченком, С. Мізюк, Г. Астаповою, О. Буглак. Разом з тим, авторами не розглядається макроекономічний механізм забезпечення авіаційної безпеки.

О. Азарян, О. Василик, А. Тихонов представляють механізм як сукупність форм і методів створення й використання фондів фінансових і матеріальних ресурсів з метою забезпечення різних потреб державних структур, господарських суб'єктів і населення. Дана трактовка стосується тільки об'єктів, котрі формують умови або безпосередньо виступають учасниками господарських процесів. Поряд з цим сам господарський процес, яким можна вважати авіаційну безпеку не враховується авторами при формуванні механізму.

М. Ведерніков, Б. Іваненко, І. Сокіринська, С. Тульчинська, М. Чумаченко представляють механізм із позиції взаємодії й взаємозалежності економіки підприємств і господарської системи й встановлення між ними ефективних економічних відносин. Автори розглядають механізм підприємства як сукупність методів зовнішнього й внутрішнього впливу на фінансово-господарську діяльність господарюючого суб'єкта з метою поліпшення його кінцевих фінансових результатів на основі дії й у безпосередньому зв'язку з директивним економічним механізмом. Щодо застосування даного визначення до процесу забезпечення авіаційної безпеки, то він не є ключовою категорією взаємовідносин між окремим підприємством та господарською системою. Тому дана трактовка до визначення механізму авіаційної безпеки також не застосовується.

В. Базилевич, Л. Баластрик, Г. Крамаренко, В. Кріт визначають механізм як сукупність економіко-організаційних і правових форм і методів управління фінансово-господарською діяльністю держави в процесі створення фондів фінансових ресурсів з метою забезпечення різних потреб державних структур, господарських суб'єктів і населення. До методів автори відносять планування,

оперативне управління, контроль, регулювання. Економічні важелі визначаються як конкретні форми існування процесів розподілу й перерозподілу ВВП і НД, а саме: податки, збори, обов'язкові платежі, відсотки за кредит, дотації, субсидії, субвенції, штрафи й т.д. Наведене визначення також є макроекономічним і не відображує специфіку галузі, підприємства та господарського процесу.

Ю. Макогон, О. Поважний, І. Плікус, Ю. Слободяник трактують економічний механізм на макрорівні й розглядають його як управління економічними відносинами на основі використання методів ефективного впливу на кінцеві результати діяльності, здійснюваного при державному регулюванні цих ресурсів, тобто підкреслюють роль держави в регулюванні ринку в умовах неможливості його розвитку як саморегулюючої системи в період кризового стану економіки. Макроекономічне визначення механізму виключає застосування цієї трактовки щодо процесу забезпечення авіаційної безпеки в умовах діяльності окремого авіатранспортного підприємства.

Другий підхід - евристичний - заснований на тім, що в основі механізму лежить сукупність методів, форм, інструментів, прийомів, важелів впливу на соціально-економічний розвиток економіки. Представниками даного трактування є О. Аксьонова, А. Бутенко, І. Балабанов, С. Богачов, О. Бондаренко, О. Волкова, В. Гайдук, Н. Карлова, О. Кендюхов, О. Кіріянко, А. Ковалюк, Р. Лепа, Л. Лесик, С. Львовчкін, І. Лукінов, В. Мартиненко, А. Могілова, В. Панков, Б. Райзберг, Г. Скударь, Б. Холод, О. Шеремет, А. Чухно, С. Юрій.

О. Аксьонова, С. Левочкин, В. Мартиненко розглядають механізм як сукупність методів впливу на соціально-економічний розвиток і систему фінансових індикаторів, які дають можливість оцінити цей вплив.

А. Бутенко, А. Ковалюк, Б. Холод під механізмом розуміють сукупність форм, методів, важелів і інструментів у фінансово-господарській діяльності суб'єкта господарювання при відповідному нормативному, правовому й інформаційному забезпеченні.

В. Гайдук, Г. Скударь, А. Чухно, С. Юрій трактують механізм як

сукупність фінансових форм, методів і важелів, за допомогою яких забезпечується процес відтворення. Серед методів автор виділяє планування, активне управління, контроль і регулювання.

В. Панков, І. Балабанов представляють механізм як систему дії економічних важелів, що виражається в організації, плануванні й стимулюванні й використанні всієї сукупності ресурсів.

Відповідно до трактування С. Богачова, О. Кириленко, А. Ковалюк, Л. Лесик механізм - це сукупність конкретних форм і методів забезпечення розподільних і перерозподільних відносин, створення фондів коштів.

Н. Карлова, О. Кіріяно, Л. Райзберг розглядають механізм як сукупність фінансових стимулів, важелів, інструментів, форм і способів регулювання економічних процесів і відносин.

Р. Лепа, А. Шермет під механізмом підприємства розуміють систему управління економічними відносинами підприємства через важелі за допомогою методів.

У такий же спосіб розглядає механізм О. Волкова, О. Кендюхов, А. Могілова представляючи його як систему важелів впливу на організацію, планування й стимулювання використання ресурсного потенціалу підприємства.

Предметом наукових досліджень в сфері авіаційного транспорту є механізм економічної безпеки авіакомпаній. Дослідження О. Бондаренко присвячено розробленню моделі економічної безпеки авіакомпанії. Визначено фактори загроз економічної безпеки авіакомпанії, серед яких відсутні фактори загроз авіаційної безпеки.

Приймаючи за основу існуючі трактування механізму розвитку економічних процесів в рамках евристичного підходу визначаються два окремих ключових теоретичних підходи:

- макроекономічний - механізм державного регулювання економіки, що представляє собою сукупність методів, інструментів і інституціональних форм державного впливу на ефективність функціонування суб'єктів економічних відносин;

- мікроекономічний - механізм розвитку підприємств - сукупність внутрішніх методів, важелів і інструментів, спрямованих на забезпечення ефективності їх фінансово-господарської діяльності.

Застосування евристичного підходу щодо розробки організаційно-економічного механізму забезпечення авіаційної безпеки авіатранспортного підприємства є недоцільним, оскільки авіаційна безпека вважається тільки як складова категорії «економічна безпека» і не визначається як самостійна економічна категорія. Крім того, евристичний підхід не враховує інституціональні та нормативно правові основи формування та дії механізму, що сприяє формуванню його недосконалої структури.

Таким чином, спрощений характер застосування евристичного підходу щодо визначення сутності, складу та ефективності організаційно-економічного механізму авіаційної безпеки підтверджує доцільність використання генетичного підходу.

Серед методологічних підходів, за допомогою котрих досліджуються механізми економічних процесів не розповсюджені функціональний, цільовий підходи та їх комбінації.

Функціональний підхід щодо утворення організаційно-економічного механізму забезпечення авіаційної безпеки авіатранспортних підприємств на відміну від генетичного стосується визначення сутності реальної дії, функціонування механізму в практиці діяльності авіапідприємств, тобто визначається перелік функцій, котрі даний механізм повинен виконувати. Головними складовими функціонального підходу виступають: процес функціонування та закон функціонування. Процес або режим функціонування механізму забезпечення авіаційної безпеки авіатранспортних підприємств відображує мінімізацію авіаційних ризиків та зміни величин авіаційного збору. Законом функціонування є комплекс правил щодо визначення розміру збільшення або зменшення величин зборів та мінімізації ризику авіаційної безпеки. Таким чином, організаційно-економічного механізму забезпечення авіаційної безпеки авіатранспортних підприємств виконує перерозподільну функцію та контрольну функції. Однак, визначення функцій не надає уявлення

про інституційне забезпечення та нормативно-правове підґрунтя їх виконання. Процес забезпечення авіаційної безпеки не є новим в економіці авіаційного транспорту. Вже існують і безперервно розвиваються його інституціональне та нормативно-правове забезпечення. Функціональний підхід доцільно застосовувати тільки, коли йдеться про процес, котрий ще не існує, тобто про принципово нове економічне явище. Вказаний підхід використаний у дослідженнях Є. Сича, В. Ільчука, С. Шкарлета, С. Подрези, Г. Астапової.

Цільовий підхід щодо створення організаційно-економічного механізму забезпечення авіаційної безпеки авіатранспортних підприємств пов'язаний із визначенням максимальних або мінімальних результатів з погляду його дії. Цілі створення організаційно-економічного механізму забезпечення авіаційної безпеки авіатранспортних підприємств: мінімізація втрат, пов'язаних з авіаційними ризиками; збільшення операційної надійності; обґрунтоване визначення розмірів авіаційних зборів. Реалізацію вказаних цілей можна вважати певним ефектом діяльності авіатранспортного підприємства. Згідно логічному визначенню ефекту мінімальним результатом є утворення визначених його видів, а максимальним – їх збільшення. Але такий ефект як «обґрунтоване визначення розмірів авіаційних зборів» кількісно не визначається, він спостерігається тільки за наявністю. А сам розмір збору за авіаційну безпеку не є ефектом. Тому визначення цільових пріоритетів дії організаційно-економічного механізму забезпечення авіаційної безпеки авіатранспортних підприємств не обґрунтовує їх подальше застосування при розробці складових елементів вказаного механізму. Це обумовлює недоцільність використання цільового підходу щодо визначення сутності та складу організаційно-економічного механізму забезпечення авіаційної безпеки авіатранспортних підприємств. Цільовий підхід використаний у дослідженнях О. Ареф'євої, Т. Кузенко, С. Подрези, Г. Астапової, результати котрих передбачають можливість кількісного визначення ефектів або ефективності.

Постановка проблеми. Генетичний підхід, котрий застосований більшістю дослідників для формування макро- та мікроекономічних механізмів дозволяє визначити умови (тобто нормативно-правові умови)

створення та дієвості механізму, виявити складові елементи механізму та зробити оцінку його результативності за встановленими критеріями.

Незважаючи на відсутність результатів досліджень організаційно-економічного механізму авіаційної безпеки і відносно його врахування у складі механізмів економічної безпеки, саме генетичний підхід дозволяє сформувати його структуру, навести характеристику складових елементів, розробити критерії оцінки його ефективності

Мета статті – на основі генетичного підходу сформувати структуру та навести характеристику елементів організаційно-економічного механізму авіаційної безпеки та обґрунтувати заходи щодо ефективності його функціонування.

Задачі статті:

- охарактеризувати складові елементи організаційно-економічного механізму авіаційної безпеки;
- розробити структуру організаційно-економічного механізму авіаційної безпеки;
- обґрунтувати результативність функціонування організаційно-економічного механізму авіаційної безпеки та розробити критерії його ефективності.

Результати. Наведена характеристика методологічних підходів щодо формування організаційно-економічного механізму забезпечення авіаційної безпеки авіатранспортних підприємств вказує на доцільність використання генетичного підходу, згідно з яким механізм містить дві складові, тобто два елементи – організаційний та економічний (рис. 2.2.1).

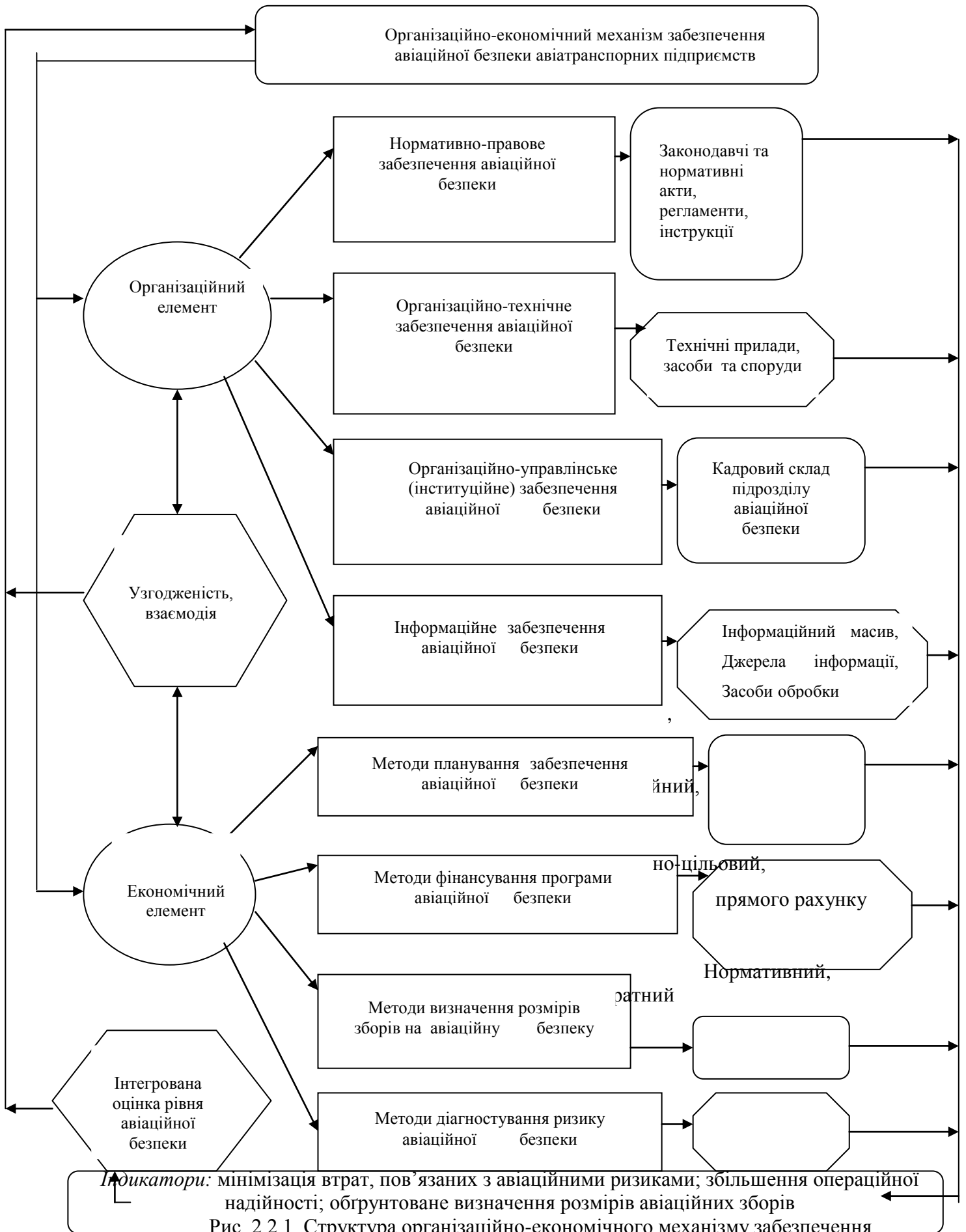
Організаційний елемент містить нормативно-правове забезпечення авіаційної безпеки, організаційно-технічне, організаційно-управлінське та інформаційне забезпечення.

Нормативно-правове забезпечення авіаційної безпеки складається із законодавчих та нормативних актів, котрі регламентують функціонування системи авіаційної безпеки, а також містить внутрішньо галузеві регламенти, інструкції, розпорядження та локальні акти, котрі приймаються в умовах

авіатранспортних підприємств.

Організаційно-технічне забезпечення містить комплекс технічних засобів, котрі застосовуються в процесі функціонування системи авіаційної безпеки. Склад організаційно-технічного забезпечення не обмежується матеріально-технічною базою авіаційної безпеки, а включає також новітні технології, інноваційні та експериментальні розробки щодо виявлення загрози операційній діяльності авіатранспортних підприємств.

Організаційно-управлінське забезпечення є інституційною складовою організаційно-економічного механізму забезпечення авіаційної безпеки авіатранспортних підприємств і охоплює кадровий склад працівників, котрі зайняті в сфері забезпечення авіаційної безпеки, їх кваліфікаційні характеристики, функціональні обов'язки, повноваження щодо виконання поставлених завдань та визначених функцій.



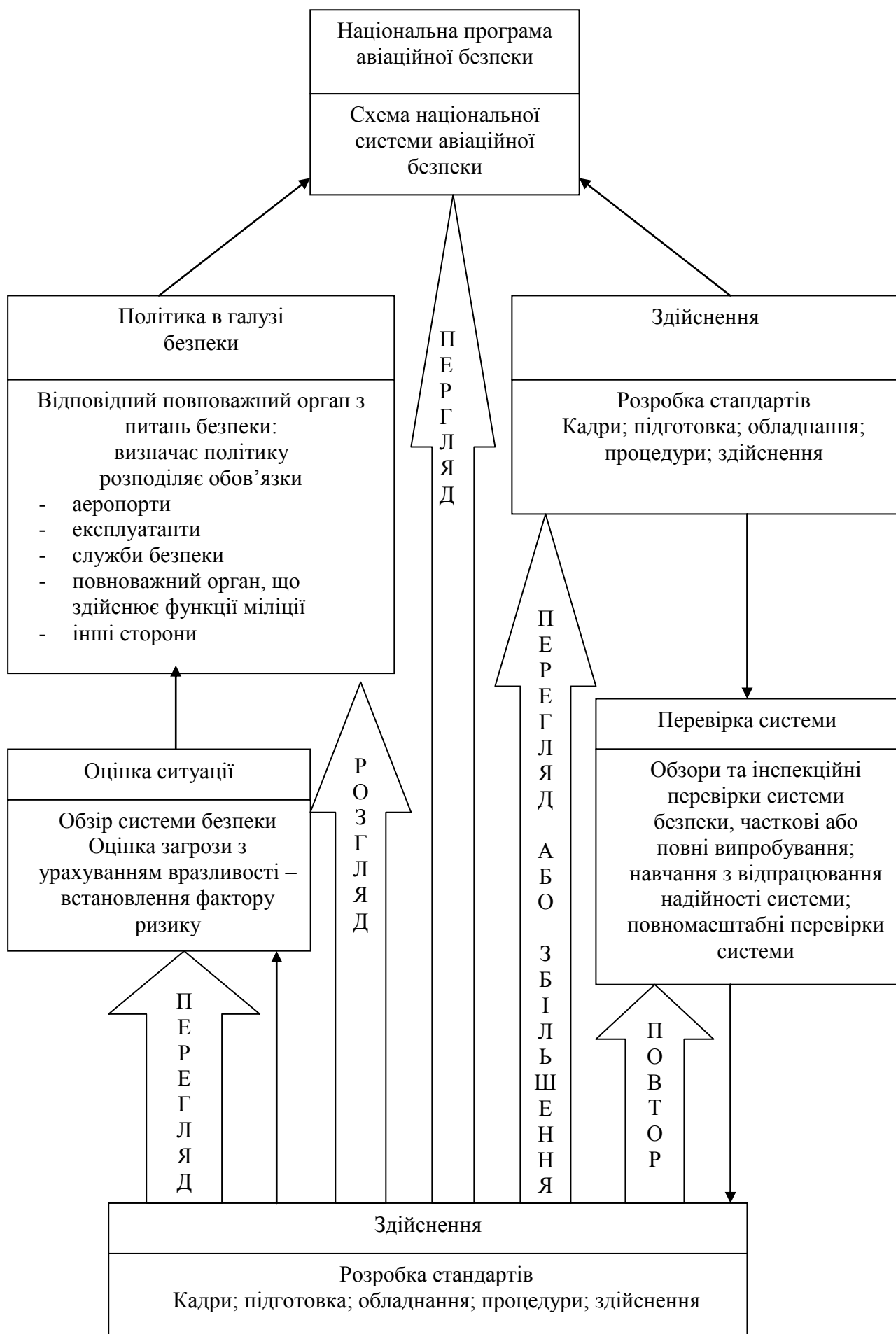
Інформаційне забезпечення містить джерела інформаційних даних щодо визначення заходів та засобів авіаційної безпеки, інформаційні потоки від джерел до користувачів, масив інформації про організацію авіаційної безпеки, комплекс засобів обробки та використання інформації.

Методи планування забезпечення авіаційної безпеки базуються на використанні системного підходу і застосовуються у згоді із циклом планування заходів безпеки (рис. 2.2.2)

Методи фінансування програми авіаційної безпеки визначаються на основі комплексного підходу і стосуються обґрунтування джерел та обсягів фінансових ресурсів, що потрібні для реалізації заходів з авіаційної безпеки.

Серед методів визначення розміру збору за авіаційну безпеку на практиці використовується нормативний метод. Сутність метода розкриває методика розрахунку збору за авіаційну безпеку, котра використовується у аеропортах. Сутність витратного метода полягає у визначенні суми збору за авіаційну безпеку на основі перспективного обсягу витрат, котрі пов'язані із даним процесом. Для цього доцільно використати індивідуальний підхід щодо визначення переліку витрат та конкретизувати суми за кожним видом.

Методи діагностування авіаційних ризиків на практиці обмежені тільки групою експертних методів оцінювання (методи Дельфи, кібернетичних сесій, комбінованого оцінювання). Математичні методи визначення умов ризику авіаційної безпеки практично не використовуються, що зумовлюється їх складністю. Доцільність використання різновиду математичних методів, а саме матричного методу доводять комплексний методичний підхід та варіантний теоретичний підхід до визначення умов загрози ризику та обґрунтування анти ризикових заходів.



Ефективність функціонування організаційно-економічного механізму забезпечення авіаційної безпеки авіатранспортних підприємств, яка розглядається як перевищення доходів, пов'язаних з його формуванням та витрат, котрі утворюються внаслідок його дії. Під доходами розуміються надходження сум збору за авіаційну безпеку. Підвищення обсягу доходів залежить від двох умов. По-перше, це збільшення кількості користувачів послугами авіатранспортного підприємства (кількості платників збору за авіаційну безпеку). По-друге, це відносна економія витрат на організацію авіаційної безпеки за рахунок протидії авіаційним ризикам.

Висновки і перспективи подальших досліджень. Ефективність функціонування організаційно-економічного механізму забезпечення авіаційної безпеки авіатранспортних підприємств пропонується визначати за такими критеріями:

1. Підвищення результативності (дохідності) заходів із забезпечення авіаційної безпеки.
2. Зниження суми витрат на покриття наслідків ризиків авіаційної безпеки.
3. Зниження суми фінансових втрат, що виникають в результаті неузгодження розміру збору за авіаційну безпеку та величини операційних витрат, що пов'язані з її організацією.

Визначення сутності та складових елементів організаційно-економічного механізму забезпечення авіаційної безпеки авіатранспортних підприємств і критеріїв ефективності його функціонування сприяють активізації дослідницької роботи у напрямках розробки методології та метод діагностування авіаційних ризиків, формування нових методичних підходів щодо визначення розміру збору за авіаційну безпеку.

Література

1. Лашенко О.Ю. Концептуальний підхід до побудови механізму формування кадрової сукупності в системі економічної безпеки авіакомпаній

«Проблеми системного підходу в економіці». Збірник наукових праць: Випуск 31. К.: НАУ, 2010-с. 163-178

2. Каліна І.І. Формування ефективних організаційно – економічних структур у рамках різних форм, типів і видів власності «Проблеми підвищення ефективності інфраструктури». Збірник наукових праць: Випуск 22. К.: НАУ, 2010 – с. 174 – 183

3. Матвеев В.В., Круглик С.В. Формування механізму коопераційної діяльності підприємств «Проблеми підвищення ефективності інфраструктури». Збірник наукових праць: Випуск 22. К.: НАУ, 2010 – с. 88 – 94

4. Говсеєва А.І. Ефективність функціонування механізму впливу «Проблеми підвищення ефективності інфраструктури». Збірник наукових праць: Випуск 19. К.: НАУ, 2008 с.– 3-9

5. Безвенюк Н.В. Управління ризиками та способи їх зниження при здійсненні підприємницької діяльності «Проблеми підвищення ефективності інфраструктури». Збірник наукових праць: Випуск 19. К.: НАУ, 2008 с.– 9-13

6. Косарев А.И. Комплексная система управления безопасностью грузовых авиаперевозок Проблемы підвищення ефективності інфраструктури». Збірник наукових праць: Випуск 19. К.: НАУ, 2008 с.– 72-81

7. Г.В. Астапова Організаційно – економічний механізм корпоративного управління авіапідприємством на основі права трудової власності. Монографія НАУ, 2006 с.1-244

8. Г.В. Астапова Повышение эффективности организационно – экономического механизма приватизации предприятий: Диссертация на соискание научной степени кан. Экон. Наук: Донецк; Изд-во ДГКИ, 1997. – 162 с.

9. Попович О.В. Сучасні системи взаєморозрахунків на ринку авіаперевезень України /О.В. Попович// Формування ринкових відносин в Україні. – 2007. - № 5. – с. 29 – 81

10. Попович О.В. Механізм управління фінансовими взаємовідносинами авіакомпаній з суб'єктами авіаційного ринку послуг. Автореферат дисертації

на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук. К.: НАУ, 2010

с. 20