

УДК 658.012 (045)

А. Ю. Нашинець-Наумова, старший викладач кафедри конституційного і адміністративного права Юридичного інституту «Інститут повітряного і космічного права» Національного авіаційного університету

ПИТАННЯ КОРПОРАТИВНОГО УПРАВЛІННЯ У ГАЛУЗІ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ

Юридичний інститут «Інститут повітряного і космічного права» НАУ

У статті розглядається питання корпоративного управління, подані статистичні дані щодо обсягу послуг авіап перевезень в Україні, подана концепція електронного квиткового оформлення пасажироперевезень. Автор, досліджуючи проблему, подає пропозиції щодо врегулювання актуальних виробничих питань в цивільній авіації.

Ключові слова: корпоративне управління, авіап перевезення, квиткове оформлення, цивільна авіація.

Трансформаційні процеси в економіці України зумовили актуальність проблематики з корпоративного управління. Це пов'язано з приватизацією державної власності, відродженням різних форм корпорацій, появою нової системи суспільних та виробничих відносин між зацікавленими у діяльності цих корпорацій особами.

Актуальність дослідження проблем управління корпораціями зумовлена не лише неврегульованістю корпоративних відносин, а й важливістю розвитку інтеграційних процесів в економіці.

Зазначені тенденції сприяли формуванню корпоративного сектора української економіки, зокрема великих промислових та промислово-торговельних акціонерних товариств, фінансово-промислових груп, холдингових та транснаціональних компаній.

Вибір України на користь ринкової економіки, зроблений на початку 90-х років, і реформи, що почалися, у найбільшій мірі порівняно з іншими видами транспорту змінили умови роботи й характер попиту на транспортні послуги повітряного транспорту. Протягом першого десятиліття реформ на повітряному транспорті були проведені базові структурно-корпоративні й інституціональні перетворення. Створено основи правової бази повітряного транспорту, що відповідає ринковим умовам. Розділено функції державного керування й господарської діяльності, створена адекватна система державного регулювання транспортної діяльності. Після більш ніж 10-літнього спаду

обсягів перевезень, починаючи з 2000 р., український авіатранспортний ринок вступив у стадію стійкого росту. Середньорічне збільшення обсягу послуг становило для пасажирських перевезень 10%, для вантажних – 2,5% при середньому щорічному економічному рості економіки країни на 6,0%. За останні п'ять років обсяг перевезень збільшився на 60%. Однак, незважаючи на загальну адаптацію повітряного транспорту України до ринкових умов, обсяг авіаційних перевезень усе ще на 40% нижче рівня 1992 р. Внутрішні перевезення становлять усього 30% від рівня 1992 р., а весь ріст відбувався за рахунок 3-кратного збільшення міжнародних перевезень. До 2020 р. очікується збільшення обсягу пасажирських перевезень в 2,5–3,5 рази порівняно з 2005 р. Авіаційні підприємства України більше 60% перевезень здійснюють на повітряних судах розробки 60–70-х років минулого століття. Близько 50% потужності магістрального пасажирського парку повітряного транспорту України забезпечують повітряні судна, що не відповідають сучасним міжнародним нормативам за рівнем шуму на місцевості, проблема авіаційного шуму властива всім аеропортам України.

Аналіз стану ринку авіап перевезень показує, що лівова частина авіап перевезень як і раніше доводиться на найбільші авіакомпанії України (АК «Мотор Січ», авіакомпанія ВОЛАРЕ, «Львівські авіалінії», «І.Ніколаєв-АЕРО», Міжнародна авіакомпанія «Крым», АК «Міжнародні авіалінії України», авіакомпанія «Аеросвіт»).

Перспективи зміцнення й розвитку ринку авіаперевезень, безсумнівно, пов'язані з консолідацією авіакомпаній, їхньою корпоративізацією, створенням альянсів, підвищенням ефективності й фінансової стабільності авіакомпаній.

Проблеми в розвитку повітряного транспорту підсилюють інфраструктурні обмеження, створюють погрозу уповільнення соціального розвитку й формування єдиного економічного простору. Їхній якнайшвидший досвід стає особливо важливим в умовах функціонування національної економіки у фазі стійкого росту, внаслідок якого очікується повернення основних верств населення України в клієнтську базу повітряного транспорту.

З метою вдосконалення державного регулювання діяльності аеропортів, правового регулювання цивільного обороту майна аеропортів, створення умов для побудови національної аеропортової мережі, вузлових аеропортів – хабов, що відповідають світовій практиці побудови авіаційних маршрутних мереж («зіркоподібна мережа»), необхідно впорядкувати питання в сфері державного регулювання авіаперевезень, в створенні галузевих «правил гри», що забезпечують справедливий, формалізований й прозорий умови доступу й роботи авіакомпаній на ринку авіаперевезень. Робота зі створення нової нормативно-правової бази ведеться за чотирма перозривно зв'язаними між собою напрямками: процедури ліцензування повітряних перевезень; формування ринку повітряних перевезень; розподіл слотів в аеропортах; формування розкладу руху повітряних судів.

Також актуальним на сьогодні є впровадження системи взаєморозрахунків і електронне квиткове оформлення. Відповідно до резолюції IATA 722G, «електронне оформлення перевізних документів – це спосіб документування продажу й контролю за ходом пасажирського перевезення (електронний квиток) і надання супутніх послуг (електронні документи) без оформлення паперових розрахункових документів». Уперше концепція електронного квиткового оформлення була розроблена для внутрішніх ліній США в 1984 р. У 1990 р. United Airlines оформила перший електронний квиток, а сьогодні ця компанія більше 90% перевезень здійснює тільки через електронні документи. Приблизно такий же відсоток в авіакомпанії Delta, а US Airways продає 94% перевезень в електронній формі. У травні 2005 р. IATA оголосила про поступовий перехід у своїх

системах взаєморозрахунків (BSP) на електронні квитки, причому за прогнозами цієї організації до кінця поточного року 70% проїзних документів у світі буде продано в електронному виді. Технологія електронного квитка має низку істотних переваг. Для пасажирів – це додаткові кашали придбання квитків, можливість самообслуговування при оформленні перевезення й реєстрації в аеропорті. Крім того, такий квиток неможливо втратити. Для держави електронний квиток – це можливість створення, експлуатація й забезпечення доступу до актуальних електронних баз даних для реалізації власних завдань. Для авіакомпаній – це додаткові можливості щодо контролювання процесу продажу авіаквитків, скорочення експлуатаційних витратків, пов'язаних з відмовою від паперових технологій та ін. Тобто вигоду мають всі сторони – учасники перевезення. Ми, на жаль, не тільки поки не визначилися з можливостями стикування систем електронного продажу й бронювання квитків на суміжні види транспорту – авіаційний і залізничний, але навіть ще не прийняли остаточного рішення на вибір самої системи взаєморозрахунків на повітряному транспорті.

Також необхідно звернути увагу на нові свростандарти: всі українські авіакомпанії повинні пройти сертифікацію на відповідність європейським стандартам JAR і європейським спільним авіаційним вимогам OPS до травня 2009 р. Як заявив голова Державіаадміністрації О. Давидов: «Ми почали процес адаптації українських норм і правил відповідно до свростандартів і плануємо, що скористаються цими правилами вже в першому півріччі 2009 р. практично всі вітчизняні авіакомпанії».

Як підкреслив глава Державіаадміністрації, процесу адаптації законодавства активно будуть сприяти спільні проекти з Єврокомісією по програмі Twinnings, які передбачають надання технічної допомоги з боку авіаційної влади Європи для України в адаптації законодавства. Усього по лінії даних проектів Містрансу виділено 6 млн і \$1 млн з боку ЄС.

За словами О. Давидова, пройти сертифікацію на відповідність стандартам JAR зможуть тільки 80% українських авіакомпаній (усього діючі сертифікати експлуатантів за станом на 1.12.2008 р. мають 81 авіакомпанія ТБМ). Частина перевізників будуть змушені піти з ринку у зв'язку з невідповідністю до свростандартів техніки радянського виробництва. «У Молдові після її приєднання до

євростандартів практично вся авіатехніка радянського виробництва була або списана, або її продали в Україну й країни Африки, тому ми розраховуємо, що українські перевізники будуть переходити на західну техніку. Літаки ж радянського виробництва вже своє віджили й ми не маємо наміру допускати, щоб перевізники експлуатували машини 30-40-літньої давнини», – заявив О. Давидов.

У той же час, О. Давидов визнав, що в Державіадміністрації не вистачає персоналу для проведення сертифікації авіакомпаній на відповідність євростандартів (за даними ТБУ, інспекцією цілотного складу українських авіакомпаній займається усього 6 інспекторів), тому відомство планує активно залучати західних фахівців у рамках різних програм технічної допомоги.

Крім того, проектом Повітряного кодексу передбачена процедура збільшення зарплати для інспекторів Державіадміністрації, що буде сприяти залученню до роботи високопрофесійних працівників. О. Давидов також відзначив, що процес сертифікації авіаперевізників на відповідність євростандартів досить складний і в деяких випадках може тривати півроку, тому Державіадміністрація передбачила, що для деяких авіакомпаній буде передбачений т. зв. перехідний період після набрання чинності новими правилами в травні 2009 р. протягом якого вони зможуть привести свої стандарти роботи у відповідність із євростандартами.

Сьогодні необхідно торкнутися і сучасних проблем, пов'язаних з фінансовою кризою суспільства, яка зачепила і цивільну авіацію.

За даними Державної авіаційної адміністрації, у листопаді грудні 2008 р. українські авіакомпанії збільшили обсяги перевезень лише на 1,3% порівняно з аналогічним періодом 2007 р. Обсяг міжнародних регулярних перевезень упав на 10%, а внутрішніх – виріс на 7%, це виключено, що це пов'язано з появою на ринку low-cost перевізника Wizz Air. Найбільше в листопаді–грудні впали міжнародні чартерні перевезення – на 40%. Також за підсумками листопада на третину впали вантажоперевезення (прогноз за підсумками року – 103–104 тис. т.). Як повідомив глава відомства О. Давидов, за підсумками року кількість перевезених пасажирів складе приблизно 6,17 млн чоловік (+25% до 2007 р.). Пасажиропотік в українських аеропортах за 2008 р. зріс до 10,7 млн чо-

ловік (ріст на 16–17%), обсяг перевезення вантажів і пошти – до 53 тис. т. (на 16–17%).

За словами О. Давидова, IV квартал року для авіакомпаній традиційно кращий за обсягами перевезень, але цього року значно скоротилася кількість відряджень і поїздок на відпочинок за кордон. Суттєво скоротились авіаперевезення за традиційними напрямками: Єгипет, ОАЕ та Туреччина.

Реальний масштаб проблем у світовій авіагалузі стає зрозумілий на початку 2009 р., але вже зараз прогнози для перевізників невтішні. Так, Міжнародна асоціація повітряного транспорту (IATA) прогнозує на 2009 р. збитки авіакомпаній на рівні \$2,5 млрд і зниження перевезень пасажирів на 3%. Уже в 2008 р. чистий збиток світових авіаперевізників складе \$5,1 млрд, прогнозують експерти IATA. Генеральний менеджер Amadeus (оператор ринку автоматизованого бронювання авіаквитків) О. Муровцев говорить, що український ринок перевезень у 2009 р. просяде на 20%. Тільки за підсумками листопада–грудня обсяг бронювання квитків упав на 30%. Так, традиційно низький сезон для авіаперевізників – I квартал – принесе фінансові збитки українським компаніям.

У Державіадміністрації повідомили, що найбільші авіакомпанії країни «Аеросвіт» і «Міжнародні авіалінії України» (МАУ) – у листопаді знизили перевезення порівняно з жовтнем на 13% і 7,3% відповідно. Утім, у пресслужбі МАУ повідомили, що за 11 місяців кількість пасажирів компанії виросла до 1,561 млн чоловік (+17%). У листопаді обсяг перевезень знизився порівняно з аналогічним періодом 2007 р. на 3,6% – до 108 тис. пасажирів, коефіцієнт зайнятості знизився на 10% (середнє завантаження на борті в листопаді склало 56%). Для того, щоб менш болісно пережити період спаду пасажироперевезень, авіакомпанії знижують витрати. «Знижувати ціни на авіаквитки копія в нікуди, що приведе до падіння рентабельності компанії. Замість цього ми знижуємо часті витрати: ведемо переговори з лізинговими компаніями про зниження розцінок за оренду літаків, знижуємо кількість частот. Наприклад, ми скоротили частоти по Лондону», – розповіла Є. Сашка з МАУ. Через падіння цін на авіапаливо, МАУ також знизили паливний збір: наприклад, на рейсі Київ–Тбілісі збір скоротився на \$28 (до \$38) за квиток, на рейсі Сімферополь–Львів – до \$2 за квиток.

Середня заповнюваність на борті українських перевізників і так не перевищує 60%, тоді як у міжнародних авіакомпаній цей показник становить більше 70%, говорять експерти. Тому компанії змушені проводити оптимізацію маршрутів, зменшувати кількість частот і знижувати ціни на квитки, хоча через такі заходи літаки можуть простоювати. «Літак приносить прибуток, тільки коли літає. Лізингова плата за Boeing 737 залежно від віку становить біля \$150 тис. на місяць, тобто \$5 тис. у день, не вважаючи плату за обслуговування літака й стоянку», відзначає директор Центру політичного й економічного аналізу О. Кава. За його словами, із цієї причини «Аеросвіт» може відмовитися від одного зі своїх далекомагістральних Boeing 767 і повернути його лізингодавцю.

Отже, як висновок можна дати такі пропозиції щодо врегулювання як корпоративних, так і актуальних виробничих питань в цивільній авіації:

1. *Диференціація партнерів та ринків збуту.* Тобто необхідно орієнтуватись, як на нових партнерів на заході, так і на російських колег, з якими існують налагоджені контакти та взаєморозуміння. Для того щоб вийти на західний ринок можливо слід розвивати партнерство з країнами Східної та Центральної Європи, май-

бутніми членами НАТО та Євросоюзу, що посилять політичні позиції України при прийнятті рішень європейськими політичними та військовими колами.

2. *Диференціація продукції.* Її слід здійснювати в напрямку розвитку тих проектів, які вже розроблені українськими підприємствами та готові до серійного виробництва.

3. *Розвиток внутрішнього ринку, який на сьогодні фактично відсутній в Україні.* Тим не менш запровадження певних нових рішень, таких, як розвиток цікавих лізингових програм, програм корпоративного управління, здешевлення виробництва невеликих транспортних літаків може оздоровити цивільну авіацію нашої країни.

Література

1. *Про затвердження Правил реєстрації цивільних повітряних суден в Україні:* наказ № 67 від 31.01.2006 // Державна служба України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації.

2. *Концепція Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2020 року:* Розпорядження Кабінету Міністрів України від 5 березня 2008 р. № 506-р.

3. www.wing.com.ua

А. Ю. Нашинець-Наумова

Вопрос корпоративного управления в отрасли гражданской авиации.

В статье рассматриваются вопросы корпоративного управления, предоставлены статистические данные относительно объема услуг авиaperевозок в Украине, подана концепция электронного билетного оформления пассажироперевозок. Автор, исследуя проблему, предлагает относительно урегулирования актуальных производственных вопросов в гражданской авиации.

In the article examined questions of corporate management, given statistical information in relation to the volume of services of air traffics in Ukraine, also given some conception of electronic ticket registration of passenger transportations. An author, exploring a problem, gives suggestions in relation to the settlement of actual questions of productions in a civil aviation.