

УДК 629.735.08:656.071.43(045)

В. Ращук

ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ПОТЕНЦИАЛА ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ В УСКОРЕНИИ РАЗВИТИЯ ЭКОНОМИКИ УКРАИНЫ

Рассмотрено состояние украинского авиационного рынка. Сформулированы проблемы, сдерживающие освоение потенциала авиационного рынка Украины.

Резкое падение объемов общего производства и транспортных услуг по сравнению с 1990 годом по объективным причинам, зависящим от процессов, происходящих в мировой политике и экономике, противоречивость законодательно-нормативной базы Украины, отсутствие приоритетных решений в сфере воздушных перевозок и авиационных работ, привело к снижению потенциала авиационного рынка как для украинских, так и зарубежных авиаперевозчиков. Например, если авиакомпании Украины подписывают международные соглашения, подпадающие под законодательство других государств, с предоставлением иностранным гражданам эксклюзивного права продажи пассажирских и грузовых перевозок сроком на 10-15 лет, коммерческого права на воздушные линии, экспертизы договоров и процентов комиссионных при переоснащении самолетного парка, то в случае их расторжения потребуется платить за нанесенный ущерб или за упущенную выгоду другой стороне, а в случае действия соглашений – нести затраты на рассмотрение дела в суде иностранного государства при расторжении невыгодных для Украины соглашений.

Многочисленные примеры последовательной утраты и неиспользования преимуществ потенциала украинского авиационного рынка в интересах развития экономики государства под влиянием внутренних и внешних факторов и заинтересованности отдельных лиц требуют решения проблемы объективного формулирования и выбора согласованных целей по направлениям развития гражданской авиации в интересах государства и лиц, принимающих решения или влияющих на их принятие и проблемы идентификации понятий в гражданской авиации, с учетом международной практики и сложившихся условий Украины.

В мире особое внимание уделяется проблеме идентификации понятий, поскольку мотивы поведения индивидуума определяются объявленной и не объявленной, но сформулированной им целью, формирующей стереотип его поведения при принятии решений под давлением внутренних и внешних факторов.

Для решения этих проблем необходимо оказание помощи или создание условий лицам, принимающим приоритетные, достоверные и своевременные решения, в получении информации по международной практике гражданской авиации, своевременное изменение нормативно-правовой базы Украины, формирование психологии лиц, принимающих решения, сохранение потенциала специалистов-профессионалов в авиации, создание реальных условий для сближения интересов государства и лиц, принимающих решения в области гражданской авиации.

Значительное место при этом занимают публикации, симпозиумы, конференции, семинары, выставки. Украина очень мало принимает участия в таких международных мероприятиях как из-за недостатка средств, так и из-за недооценки таких мероприятий, редко организывает эти мероприятия у себя в государстве. Информационный нигилизм выгоден отдельным лицам, желающим за сравнительно низкую цену приватизировать и монополизировать коммерческие права в гражданской авиации Украины в ущерб государству.

В связи с ухудшением технического состояния самолето-вертолетного парка, платежеспособности населения и авиакомпаний из-за политических, экономических и других проблем в различных отраслях промышленности существуют мнения, что большинство ресурсов утрачено и уже нет возможности в обозримом будущем использовать потенциал гражданской авиации Украины. В основном, эти мнения высказывают представители влиятельных монополистов-

инвесторов, которые пытаются публично показать отсутствие стоимости или низкую стоимость гражданской авиации Украины, чтобы завладеть коммерческими правами.

Однако необходимо иметь в виду, что, во-первых, еще остается высоким потенциал высококвалифицированных авиационных специалистов, имеющих богатый практический опыт работы в области технической и летной эксплуатации воздушных судов, коммерческой работы, подготовки кадров на внутренних и международных линиях, в самолетостроении. Во-вторых, выгодное географическое положение Украины, численность, интеллектуальный потенциал ее населения, проживание украинцев в других странах, мировые пассажирские и грузовые потоки, развитие международных аэропортов, туризма раскрывают такие возможности гражданской авиации Украины, которые еще никогда не были использованы и которые определяют огромную ценность коммерческих прав на авиационном рынке. По этой причине идея монополизма авиации сверх оптимальной величины при отсутствии средств у государства на развитие авиации и поддержку этих монополистов вредна для интересов Украины.

Монополизм с избыточным владением коммерческими правами на воздушные линии будет препятствовать развитию предпринимательства украинских юридических и физических лиц, привлечению их капитала для приумножения собственности в виде самолетов, ангаров, оборудования, но под юрисдикцией Украины, т.е. будет препятствовать и сдерживать развитие гражданской авиации. Проблема монополизма раскроется тогда, когда будет использован его стартовый капитал и когда избыточные коммерческие права перевозчика начнут продавать другим перевозчикам без учета интересов государства, а большая часть этих коммерческих прав будет законсервирована. Поэтому проблему регулирования деятельности гражданской авиации Украины должен решать соответствующий полномочный орган государства таким образом, чтобы не появились крупные монополисты-перевозчики, консервирующие коммерческие права и препятствующие развитию гражданской авиации, чтобы развивалась предпринимательская деятельность, вовлекался частный капитал, использовался потенциал авиационных специалистов, вырастали украинские юридические лица — авиаперевозчики, которые приумножали бы авиационную собственность под юрисдикцией Украины.

С этой целью необходимо отказаться от системы требований получения кратковременных разрешений, которые государственный орган регулирования выдает за плату. Аппарат этого органа заинтересован в сборе средств за счет включения в правила регулирования многочисленных требований. Получение платных разрешений с коротким сроком действия приводит к разорению украинских авиаперевозчиков, регистрации новых авиаперевозчиков и новым сборам, за счет которых живет аппарат регулирующего органа. Таким образом, цель развития гражданской авиации Украины подменяется целью получения максимальных сборов за различные разрешения, что способствует злоупотреблениям при оформлении разрешений.

Такая система регулирования вступает в противоречия с законодательством Украины при официальной декларации государства о развитии предпринимательства. Для решения этой проблемы необходимо создание такой системы регулирования деятельности гражданской авиации Украины, при которой авиаперевозчик работает по лицензии, выдаваемой в соответствии с законодательством Украины на три года, а допуск к рынку авиаперевозок регламентируется лицензиями и сертификатами или осуществляется через оперативную разрешительную систему на чартерные полеты. В этом случае объективно создаются условия формирования цели развития гражданской авиации — увеличение объема перевозок и рабочих мест.

Средства на содержание органа государственного регулирования согласно международной практике целесообразно получать из госбюджета за счет его наполнения при увеличении объема перевозок и единых ставок государственного сбора с одного пассажира, одной тонны груза, одной тонны топлива.

При такой системе лица, принимающие решения в органе государственного регулирования гражданской авиации, будут вынуждены отвечать за увеличение объемов работ, а мотивы их поведения будут формироваться в зависимости от целей развития гражданской авиации, от которых будет зависеть их материальное обеспечение. В этом случае более оперативно и качественно будут решаться следующие проблемы, сдерживающие освоение потенциала авиационного рынка Украины:

- 1) проблема увеличения рабочих мест в отрасли, когда каждый авиаработник способствует получению работы еще девяти работниками различных профессий;
- 2) проблема старения самолето-вертолетного парка бывшего СССР, требующая изменений в регламентах работ по надежности, эксплуатации по состоянию, продлению ресурсов;
- 3) проблема авторского сопровождения со стороны разработчиков воздушных судов, когда есть возможность продления ресурса;
- 4) проблема сохранения и развития потенциала авиационного рынка за счет увеличения объемов работы авиации в народном хозяйстве Украины, например, для непрерывного наблюдения за плотинами, транзитными газопроводами (их на Украине более 3000 км), ЛЭП;
- 5) проблема освоения потенциала авиационного рынка областей, регионов, свободных экономических зон за счет разумной разрешительной и ограничительной системы;
- 6) проблема развития транзита грузов через Украину, решением которой еще никто не занимался комплексно и системно;
- 7) проблема отсутствия кредитного механизма для гражданской авиации Украины и поощрительного налогообложения с целью получения собственности в виде самолетов, сооружений юридическими и физическими лицами Украины и освоения международных авиационных работ, например, при наличии соответствующего парка вертолетов рынок авиационных работ при тушении лесных пожаров в Испании из-за отсутствия доступного кредитного механизма ушел в Болгарию, контракты ООН переходят к западным перевозчикам, т.к. в течение пяти месяцев необходимо кредитовать работу по этим контрактам, но затем гарантировано получение прибыли;
- 8) проблема привлечения средств за услуги при пролете иностранных воздушных судов через территорию Украины;
- 9) проблема пополнения требуемой нормативно-правовой базы гражданской авиации, адаптированной к мировой, в том числе европейской, практике;
- 10) проблема отсутствия стабильности в управлении и работе гражданской авиации Украины, не позволяющая банкам Украины, имеющим деньги, приобретать воздушные суда как материальные активы и хорошо ликвидный товар с последующей их сдачей в оперативный или финансовый лизинг.

Во всем мире банки, используя большие кредиты под материальные активы, получают ежемесячную лизинговую плату, а авиакомпании, в свою очередь, выполняют авиационные перевозки.

При сравнении ста индивидуальных решений по продлению ресурса воздушного судна наглядно видно, что они идентичны, и фактически подтверждается типовое решение по экземплярам воздушного судна или определенной серии данного типа воздушного судна. При типовом или серийном решении продления ресурса разработчик получит средств больше за счет увеличения объемов работ при условии, что будут приняты и нормативно оформлены соответствующие согласованные решения органом государственного регулирования гражданской авиации по типам воздушных судов, двигателям, системам. В настоящее время не каждый авиаперевозчик в состоянии оплатить высокую стоимость индивидуального решения по продлению ресурса по каждому экземпляру воздушного судна или двигателю при действующих нормативно-правовых актах по техническому обслуживанию, что значительно сдерживает увеличение объемов перевозок, а в итоге приводит к потере авиационного рынка.

Таким образом, если в государстве начать комплексное и системное решение изложенных проблем гражданской авиации, то бюджет Украины через два года увеличится на 40 млн. долларов, через три года – на 150 млн. долларов, через пять лет – на 500 млн. долларов США. Однако без привлечения и сохранения потенциала высококвалифицированных профессионалов гражданской авиации сделать это невозможно.