

УПРАВЛІННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНІСТЮ АВІАКОМПАНІЙ УКРАЇНИ НА ОСНОВІ ІННОВАЦІЙНИХ ПІДХОДІВ

ã Баран Р.Т., 2013

Визначено основні проблеми становлення і підвищення конкурентоспроможності суб'єктів повітряного транспорту України у пореформений період. Здійснено аналітичний огляд стану реформ цивільної авіації та запропоновано шляхи вирішення проблем з управління конкурентоспроможності авіакомпаній на інноваційній основі. Конкретно і критично проаналізовано також чинне національне законодавство щодо реструктуризації цивільної авіації з метою встановлення його переваг та недоліків щодо міжнародних норм. Подано економічні та правові підходи до означення економічної ефективності та розвитку суб'єктів галузі і паритетного ціноутворення, взаєморозрахунків за схемою “Бі-Ес-Пі”, а також внесення змін та доповнень до чинного законодавства України.

Ключові слова: управління конкурентоспроможністю, пріоритетне ціноутворення суб'єктів повітряного транспорту, нормативні витрати на одиницю транспортної продукції, цивільна авіація, авіакомпанія, авіаперевізник, експлуатант повітряних суден.

R.T. Baran

Lviv Polytechnic National University

INNOVATIVE APPROACH TO MANAGEMENT OVER COMPETITIVENESS OF UKRAINIAN AIRLINES

ã Baran R.T., 2013

Main problems of competitiveness of newly formed subjects of Ukrainian Air transport in post reform period are determined in this article Analytical review of the state of reforms in civil aviation is carried out. Ways of solving the problems of the management of competitiveness air line are suggested. Nowadays legislation concerning restructuralization of air enterprises in order to ascertaining its advantages and faults are concretely and critically analyzed. Economic and legislative approaches to, the definition of economic effectiveness and the development of subjects are given in this work, Billing and Settlement Plan. Parity pricing and amendments and supplements to nowadays legislation are also given.

Key word: competitiveness management, parity pricing of subjects of air transport, air transport, normative expenditures per unit transport production, civil aviation, air line, air carrier, operator of air vessels'.

Постановка проблеми. Розвиток повітряного транспорту (ПТ) як високотехнологічної галузі макроекономіки впливає на ефективність економічних реформ, що проводяться в Україні. Проблеми управління конкурентоспроможністю та стабілізація фінансово-економічного стану колишніх авіапідприємств у постреструктуризаційний період виявилися дуже важливими компонентами їх сталого розвитку у сучасних умовах [1]. Склалася парадоксальна ситуація, коли більшість національних авіаперевізників в умовах реформування втрачають конкурентоспроможність, не є фінансово стійкими і банкрутують [2]. Причини такого стану різні. Проте головною з них можна вважати відсутність відповідних інноваційно-економічних заходів та методів сталого розвитку саме авіакомпаній, або як їх позиціонує чинне національне законодавство – експлуатантів

повітряних суден (ЕПС). Сьогодні це мали б бути підходи із впровадження ринкових фінансово-економічних інструментів, які повинні мати ознаки їх практичного застосування. Цих головних гравців на міжнародних ринках авіатранспортних послуг (РАТП) наша держава наділяє головним ресурсом, закріплюючи за ними на практиці авіалінії. Це вимагає набуття ними форм та впровадження практичних методів управління своєю конкурентоспроможністю як міжнародних авіаперевізників, як основи фінансової стійкості в умовах шаленої конкуренції та проголошення європейських принципів “відкритого неба”. І саме тому ця тема є важливою для розгляду з наукового та практичного погляду фінансистів. Особливо вона стосується організації та інструментарію взаєморозрахунків між суб’єктами національної системи ПТ.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Вбачається відсутність послідовності у комплексних підходах до розбудови ПТ України. Реформування проводиться в умовах, коли так і не прийнято дієвих заходів щодо вдосконалення господарського механізму і в системі цивільної авіації (ЦА), і в системі ПТ. Не вироблено навіть фінансово-економічної та економіко-правової парадигм організації та реформування ЦА, про що автор вже писав раніше [3]. Проблемам ефективного функціонування ПТ присвятили свої науково-дослідницькі роботи Л.А. Яценко, Н.С. Полянська, О. Й. Косарев, Н.С. Шаповал. Проте ці автори зазначають, що усі ці колишні комунікації, на основі яких створені нові господарські структури, не носили і, шкода, що не носять ознак ефективних фінансово-господарських систем [4]. Ці автори по-різному бачать теоретичні аспекти розвитку як самої ЦА, так і ПТ. Існують публікації, які останнім часом з’явилися у наукових виданнях, в яких автори намагаються розглядати аспекти сталого розвитку підприємств авіаційної галузі чи управління “економічною безпекою” [5]. Проте вони не мають достеменних даних і власного бачення практичних аспектів реформ, що вже проведені в галузі ЦА останніми десятиліттями. Становлення авіапідприємств, установ та організацій, що входили на той час до сфери управління тодішнього Міністерства транспорту України (тепер Міністерство інфраструктури України), вимагає реалізації прикладних розробок у сфері функціонування транспортних систем. З іншого боку, глобалізація розвитку найконкурентоспроможніших видів транспорту, з огляду на транскордонну співпрацю, сприяє тому, щоб звернути увагу саме на підсистему ЦА, якою у цьому випадку є ПТ. Проте ці автори виводять якісь ефемерні і неіснуючі поняття: “підприємства авіаційної галузі” чи їх “рухомий склад” тощо [5]. Тоді, як ми вважаємо, що саме економічна ефективність роботи транспортного комплексу залежить найбільше від методів запровадження оптимальних схем взаєморозрахунків усіх складових ринкової ніші єдиної транспортної системи України (ПТ, наземні види транспорту, водні види транспорту, відомчий транспорт тощо) [1].

Виділення невирішених попередниками частини загальної науково-практичної, фінансово-економічної та організаційно-управлінської проблем полягає у тому, що якщо перша група авторів описує фактичний стан господарських суб’єктів ПТ (Полянська Н.С., Шаповал Н.С.) чи оптимізація комерційної експлуатації ПС на сегментах ринків авіатранспортної діяльності (АД) ПТ (Яценко Л.А, Косарев О. Й.), то інші використовують суто статистичні дані в якомусь вирваному із контексту вигляді. Вони без аналітично проведеного аналізу стану організаційно-правової, техніко-технологічної і, особливо, законодавчо-економічної баз ЦА намагаються подати основи “сталого розвитку” чи якоїсь ефемерної “економічної безпеки” [5]. Проте без вироблення чіткої мети, засобів визначення, тактики і стратегії її досягнення і навіть без обґрунтування елементарних економіко-правових методів, понять і визначень новосформованих суб’єктів ПТ, їхня праця у науково-теоретичному плані має перманентний стохастичний характер та не підкріплена практичними, чи хоча б експериментальними фінансово-економічними означеннями. Тобто можемо констатувати, що відсутність засобів з організації топ-менеджменту й існуюча некерованість господарськими суб’єктами ПТ і їх конкурентоспроможності чомусь не зацікавила поки що науковців. Тому без виділення цих проблем та їх вирішення галузь не тільки не розвивається, вона просто залишається неререформованою в економічно-правовому і організаційному відношенні, а її суб’єкти та головні гравці на міжнародних РАТП банкрутують. Наприклад, як це сталося зовсім недавно з чи не

найбільшою та наймасовішою українською авіакомпанією “АероСвіт” [2]. Практикуючий керівник цього господарського суб’єкта ПТ нашої країни однозначно вказав причини проблемності і падіння авіаперевізника – відсутність паритетних форм взаєморозрахунків та паритетного ціноутворення [6]. Саме тому автор вирішив виправити цей прикрий недогляд і подати інноваційні приклади формування існуючих у практиці діяльності світової системи ЦА моделей чи інноваційних технологій (ІТ) взаєморозрахунків для авіаперевізників України, які становлять національну систему ПТ [7].

Формування цілей. У цій роботі намагатимемося розкрити сутність економіки, організації та комерційної діяльності ПТ. З цією метою зупинимось на розгляді проблем управління конкурентоспроможністю авіаперевізників в умовах постреструктуризаційного для становлення ЦА України періоду. Цим самим ми продовжимо публікації стосовно підвищення економічної ефективності функціонування суб’єктів ПТ в нашій державі [8]. Те, що робиться в межах реформування ЦА, не має ознак ефективності, самодостатності та комплексності. Фактично кажучи про ПТ, мають на увазі іншу систему, а саме ЦА, формування якої на оптимальних рівнях так і не відбулося. Натомість ми схильні відрізнити підсистеми авіатранспортної галузі, що означені поняттями ПТ і ЦА. Вони поки що продовжують економічно деградувати [9]. Тому з метою вироблення підходів до встановлення “єдиних правил гри” для усіх без винятку підсистем системи ЦА, та особливо ПТ, започатковано викладення авторського бачення визначення понять фінансово-економічної та правової парадигм і методів економічної ефективності роботи їх суб’єктів як основи їх сталого розвитку [3]. Запропонована робота є продовженням фінансово-економічних досліджень, тільки з означення інноваційного підходу до організації взаєморозрахунків та основ управління конкурентоспроможністю авіаперевізників.

Виклад основного матеріалу. Кардинальні економічні зміни не оминули таку важливу транспортну й базову для макроекономіки України галузь, як ЦА. Особливі перетворення проведені і в управлінській структурі ПТ України, оскільки реформування єдиного спілчанського “авіаційного простору” почалося зі створення українського національного ПТ [10]. Ринкові економічні відносини ще з 1992 р. поставили нагальну вимогу вироблення підходів до реконструкції управлінської структури експлуатаційних систем підприємств ЦА, що існували ще до цього [11]. Спочатку 1990-х років не було вироблено жодних механізмів реформування авіатранспортної галузі. Відбувалося воно на основі експертних висновків іноземних консалтингових фірм [9]. Лише із прийняттям транспортного законодавства реструктуризація увійшла у певне правове русло [1]. Подальша реструктуризація суб’єктів ЦА, яка проводиться в державі, вимагає теоретичного осмислення, наукового опрацювання та практичної реалізації економіко-фінансових механізмів, державної постреорганізаційної підтримки, правового регулювання, становлення і гармонійного розвитку усіх без винятку суб’єктів ПТ і підвищення їх конкурентоспроможності. Найважливішими чинниками у цьому зв’язку можемо вважати невирішені ще поки що проблеми паритетного ціноутворення та взаєморозрахунків [3]. Від інноваційних підходів у цих процесах управління комерційною та летунсько-технічною експлуатацією високовартісних ПС і залежить сталий розвиток та його основа – підвищення економічної ефективності роботи ЕПС. І цей напрямок у кінцевому рахунку приведе до управління конкурентоспроможністю авіакомпаній.

Отож, з метою розгляду підходів до управління конкурентоспроможністю авіаперевізників України намагатимемося здійснити формалізацію процесів авіатранспортної діяльності (АД). Інноваційні заходи тут можуть мати ознаки впровадження техніко-технологічних, фінансово-економічних чи комерційних підсистем АД. Тому, якщо розглядати в повному обсязі заходи з управління, то це може бути доволі широким поняттям. У зв’язку з цим автор робить припущення, щоб показати саме організаційно-фінансову та економічно-комерційну складові цих процесів. Хоча зрозуміло, що це стосується й інших напрямків вдосконалення форм і методів управління. Маємо тут надати формалізовані ознаки АД, щоб подати організаційно-економічну сутність інновацій в

галузі ЦА, оскільки вона є спеціальним засобом єдиної транспортної системи України, якщо йти за визначенням чинного законодавства України [1]. І порівнювати її до інших видів транспорту ні з технологічного, ні з організаційного погляду, а тим більше з економіко-правового немає жодних підстав. Тому видання, що з'являються останнім часом, є нічим іншим, як компілятивним набором загальновідомих фактів описової статистики, що їх намагаються подавати як новітні результати досліджень чи як підручники [5]. Є у цих авторів і недоречності і просто помилкові висновки, бо що ж для ПТ означає “рухомий склад”, або що таке “підприємства авіаційної галузі”. Просто таких навіть теоретичних понять стосовно ПТ не існує взагалі ні в техніко-технологічному, ні в економіко-правовому аспектах [5].

Окрім того, ЦА це ще й засіб комунікації універсального типу у сучасній глобалізованій економіці тієї чи іншої країни. При цьому світова система ЦА стає все більше інтегрованою. Якщо раніше розрізнялося, як мінімум, два чи три центри організації та формування вузлових авіаційно-транспортних підсистем, то зараз це вже мали б бути бізнес-моделі так званих “багатосторонніх платформ” [12]. Серед них можна було ще донедавна назвати авіапромисловість країн колишньої Ради Економічної Взаємодопомоги, європейську та американську моделі. Останніми десятиліттями однозначно змінилися пріоритети і багато таких центрів з причини споживацько-експлуатаційних уподобань (споживчої якості) просто зникають. Це стосується і авіаційної промисловості з її національним літако- і моторобудівним підходами, і форм авіатранспортної експлуатації.

За незначними винятками, якщо брати українську авіапромисловість, то там спостерігається відмирання підходів до літакобудування. Відповідно до цього у стані стагнації перебувають авіаційно-двигунно будівні позиції фірм “Прогрес” чи “Мотор-Січ”. Не є винятком і повітряно-транспортна галузь. Більшість створених раніше ЕПС просто припинили свою діяльність і збанкрутували [10, 11]. На українській території до проголошення незалежності не існувало самодостатнього комерційного, фінансово-економічного і техніко-технологічного авіаційно-транспортного комплексу. До 1991 р. тут функціонувало Українське управління ЦА, яке мало статус структурної одиниці колишнього союзного Міністерства ЦА СРСР [11]. З цих причин говорити про наявність закінчених циклів технічного, технологічного і фінансового забезпечення АТД на РАТП не можна. Після проголошення незалежності Україні відійшла більша частина ПС модифікації з високою вантажопідйомністю, певні авіабудівні, конструкторські і, особливо, авіаремонтні структури, мережа із більш ніж 30-ти летовищ та іншої інфраструктури ЦА. Проте усе це являло собою лише певну підсистему єдиного колись союзного Аерофлоту [11].

Деяка статистика кількості українських експлуатантів підтверджує висновок щодо відсутності розуміння проблематики щодо реформування ЦА, оскільки з 1992 р., коли таких суб'єктів в Україні було 25, а потім, у 1996 р., вже більше як 118, то зараз їх залишається “на крилі” на порядок менше. При цьому ринок українських авіаперевізників захоплюють інші, закордонні міжнародні авіаперевізники – авіакомпанії Заходу, для яких ще із повоєнних часів минулого століття існує чітке визначення та законодавче забезпечення поняття і “авіаперевізника”, і “авіакомпанії”. Будучи майже тотожними, вони є так би мовити “конституційними”, бо вважаються суб'єктами міжнародного права та є суб'єктами міжнародних авіатранспортних організацій, наприклад таких, як ІАТА. Для них фактично не існує проблем недобросовісної конкуренції, відсутності ефективних систем взаєморозрахунків, непрозорих методів надання державними органами так званих “комерційних прав” на експлуатацію авіаліній, продовження ресурсів авіатехніки, зобов'язувальної “з гори” практики організації внутрішньо-фірмового менеджменту, управління конкурентоспроможністю тощо.

Як би там не було, але в Україні покращується, якоюсь мірою, законодавчо-правове регулювання інноваційних процесів авіатранспортної діяльності. Отож, не може стояти осторонь у цих процесах і ЦА та її складова підсистема ПТ. Авторське бачення організації цієї діяльності в галузі ЦА повинно бути означене тим, щоб все таки створити підґрунтя для визначення та організації і законодавчого забезпечення функціонування галузі, якою є ЦА і невтручання у її господарську діяльність. У нашому розумінні ЦА – це макроекономічна система, яка складається із суб'єктів авіабудівної промисловості (авіапроектні та авіабудівні підприємства, фірми, консорціуми

тощо), авіаремонтні заводи (АРЗ), а також ПТ (ЕПС, аеропорти (АП), служби організації повітряного руху (СОПР), агентства повітряних сполучень (АПС), хендлінгові компанії (ХК) тощо), авіаційної медицини (АМ), авіаційної метеорології (АМТО), служб кетерингу, чи як їх ще називають, – “служб харчування”, авіа ПММ та іншої допоміжної інфраструктури (науково-дослідні (НД), навчально-тренувальні центри (НТЦ), органи авіаційної сертифікації (ОАС)).

У цій роботі із системи ЦА ми вибрали саме підсистему національного ПТ. Інформація щодо його структури як підсистеми ЦА може бути запропонована на основі понять авіатранспортного виробництва. Загалом роботу ПТ, напевне, потрібно було б представити як початково-кінцеві і рухомі операції. В доповнення до наших попередніх публікацій модель авіатранспортної діяльності подають у такому стилізованому вигляді:

$$\text{ПТ} = \text{ПО} + \text{РО} + \text{КО},$$

де **ПО** – початкові хендлінго-лендлінгові операції, які включають у себе маркетингову діяльність, продаж авіаперевезень, летовищне обслуговування в аеропорту базування або вильоту; **РО** – рухомі операції, які здійснюються виключно ЕПС із летунсько-технічної експлуатації ПС, організації авіаперевезень і доставок корисного навантаження ПС на основі забезпечення ефективності та безпеки польотів, доставок та авіаперевезень пасажирів у просторі та часі; **КО** – кінцеві операції, що виконуються в аеропорту прибуття (прильоту) чи призначення, а саме – режимно-митні та інші формальності і хендлінго-лендлінгові послуги.

Щоб визначити вплив інновацій на конкурентоспроможність авіакомпаній (АК), потрібно також вписати означення, яке для них означає виробничий, організаційний, технологічний та маркетинговий рівні авіатранспортної діяльності. Авіатранспортне виробництво – це організаційні засади техніко-технологічної роботи ЕПС. Тобто це та діяльність авіаперевізників, яка належить до внутрішньої виробничо-експлуатаційної роботи (політики). Вона полягає у формуванні структури літако-моторного парку (ЛМП), визначення напрямків авіаперевезень відповідно до техніко-технологічних даних ЛМП, організації праці екіпажів та наземного інженерно-технічного персоналу, служб організації перевезень тощо. Загалом скажемо, що все це експлуатаційні процеси у межах РО, які мають науково-технічне означення як “організація перевезень” чи АД. Тому в АК інновації полягають у застосуванні методів їх впровадження у структуру ЛМП, інженерно-технічну експлуатацію, безпеку польотів, РО і організацію авіаперевезень. Серед головних їх напрямків назвемо інноваційні заходи у ЛМП, основним серед яких буде забезпечення придбання й летунсько-технічної експлуатації нових типів, видів і марок ПС, а також наземного і комерційного обслуговування їх безпечної експлуатації. У цьому разі внутрішньофірмові інновації полягають у використанні зовнішніх винаходів, патентів авіабудівників і авіапромисловості.

Організаційний аспект інноваційної діяльності ЕПС або АК полягає у забезпеченні визначення оптимальних рівнів ефективного управління ним як авіаперевізником, оптимізація співвідношення форм власності на основні виробничі фонди, фірмового стилю обслуговування, комерційного знака ЕПС, менеджменту та й навіть фірмових одностроїв виробничого персоналу тощо. Цей напрямок потрібно вважати внутрішнім забезпеченням діяльності авіаперевізника і пов’язаний він із формуванням іміджу та патентно-винахідницькими процесами виключно самого ЕПС. Тобто тут важливими є вже власні винаходи, сертифікати та забезпечені патентним правом моделі і схеми АД.

Об’єктами технологічних аспектів інноваційної роботи у сфері ПТ розумітимемо як внутрішньо-організаційну, так і зовнішньо-комерційну діяльність ЕПС. Якоюсь мірою це те, що раніше науковці позиціонували з поняттям “комерційної діяльності” або зовнішньої роботи з “комерційної експлуатації” повітряних ліній [4]. На практиці інновації можуть бути запропоновані для здійснення продажу авіаперевезень, форм видів та порядку їх здійснення, надання комерційних послуг клієнтурі, освоєння ринкових сегментів РАТП, засобів впливу на формування попиту на авіатранспортні роботи, дотримання безпеки та мінімізація ризиків. Інновації у маркетинговій діяльності ЕПС полягають у тому, щоб сформувати методи, механізми, схеми вивчення ринкових сегментів РАТП, завоювання їх частки шляхом організації повітряних ліній, формування тяжіння

клієнтури до послуг ЕПС, підвищення економічної ефективності, якості послуг та взаєморозрахунків.

Зазначимо, що формування інноваційної стратегії не тільки в ЦА чи ПТ, а й ЕПС показує недосконалість методичного інструментарію щодо реалізації та оцінки інновацій саме у їх маркетинговій діяльності. Це спричинено обставинами законодавчо-правового державного регулювання діяльності ЦА, дискусіями щодо технічної стандартизації, визначень і понять інноваційних основ не тільки АД, а й навіть взаєморозрахунків, не кажучи вже про якість там державні фінансові порядки. Неефективність подекуди породжується і відсутністю теоретично-методологічних основ аналізу та описанням суб'єктів ПТ, нерозвиненістю концептуальних підходів до управління конкурентоспроможністю АК (ЕПС). Щодо позиціонування авторського бачення інноваційного потенціалу ЕПС подамо дещо нижче, оскільки ще потрібно продовжити описання стану галузі ЦА і ПТ у період після реформ. Отже, в умовах реформування ЦА останніх два десятиліття її окремими суб'єктами вже стали АП, СОПР, АРЗ, АПС, ХК, а також і ЕПС. Проте встановлено, як відсутність ринкових методів та способів “трансфертного ціноутворення”, так і інноваційних схем їх взаєморозрахунків. До речі, відзначимо, що в Україні закон про трансфертне ціноутворення таки прийнято. Особливо негативним для новостворених суб'єктів національної системи ПТ є те, що не існує поки що вироблених моделей та неналежного нормативного регулювання управління конкурентоспроможністю ЕПС. В таких умовах не виконуються положення чинного законодавства щодо формування ціноутворення на основі “нормативних витрат на одиницю транспортної продукції” [1]. І це залишається до цього часу першою і найважливішою негативною проблемою конкурентоспроможності українських ЕПС, або як їх ще називають АК, хоча такого визначення чинне законодавство нашої країни і в нових умовах поки що не передбачає [1]. До речі, у правовому відношенні неунормованим залишається і поняття “авіаперевізника”, хоча посилянь на нього у підзаконних актах є багато [1]. Саме ЕПС, а не АП, СОПР, АПС, ХК працюють на РАТП зі споживачами і своєю пропозицією у перевізних можливостях формують відповідний попит на АД. Проте і тут, відповідно до чинного національного законодавства, вони не є суб'єктами повітряного права, оскільки такими визначені саме авіаперевізники. І ця правова колізія є другою проблемою, тому що у світі в галузі ЦА головними гравцями РАТП є саме АК, що ототожнюються з авіаперевізниками та визначають напрямки своєї конкурентоспроможності шляхом запровадження інноваційних технологій (ІТ). При цьому вони використовують інновації як в основний капітал, так і в інші форми фінансів підприємств. Здебільшого запровадження інновацій йде не тільки і не стільки в оновлення парку ПС, хоча це не виключається (виробничий рівень), а й і в централізацію фінансових взаєморозрахунків (маркетинговий рівень). При тому, що у цей час у світовій системі ЦА опрацьовано технології та існують три основні ІТ-версії взаєморозрахунків у цій галузі, а саме – у світовій системі ЦА [7]. Якраз інноваційній системі взаєморозрахунків “Бі-Ес-Пі” (Billing and Settlement Plan (BSP) чи “Кліринг Хаус” (Clearing House (CH) маємо намір надати увагу, а також такому важливому фактору конкурентоспроможності, яким є такі форми і системи централізованих взаєморозрахунків, які є дуже важливі для успішної роботи АК!

Враховуючи мету дослідження, описувати самі ці системи міжнародних моделей і форм ІТ взаєморозрахунків не маємо наміру, а лише їх значення та вплив на управління конкурентоспроможністю АК. Вони дають змогу здійснити корпоратизацію сукупності ресурсів авіаперевізників для забезпечення їх потенційної можливості та готовності до інноваційної роботи. При цьому інноваційна робота АК набуває ознак формування творчого начала практичної функціональної діяльності, яка може спертися на прогресивні, сучасні, науково-виважені розробки і прикладні технологічні досягнення ІТ у фінансовій сфері. Це фактично є міжнародними стандартами, що регламентовані такими авторитетними авіатранспортними організаціями, як Міжнародна асоціація ПТ (IATA). І тут варто визначити, що у цьому разі діяльність АК переходить у найякіснішу площину комерційної діяльності і досягає найвищого рівня так [13]. Для ілюстрації співвіднесення існуючих аспектів взаєморозрахунків АК згідно з виробленими у світовій практиці функціонування ЦА (BSP, CH), щоб визначити поняття “управління конкурентоспроможністю АК” на основі інновацій, варто сказати про його ілюстрацію в умовах описання функціональної

діяльності як авіаперевізника (ЕПС). Їхня діяльність включає чотири компоненти: виробничу авіатранспортну роботу (АД); маркетингову, організаційну, технологічну. Для українських ЕПС інноваційна діяльність являє собою сукупність заходів з удосконалення на усіх етапах РО. Вони частково впливають і на ПО і майже зовсім не впливають на КО. З огляду на наше бачення ситуації з удосконалення управління на інноваційній основі і підвищення конкурентоспроможності полягає у запровадженні насамперед цінового паритету у сфері ПТ та організації взаєморозрахунків за схемою “Бі-Ес-Пі”. Щодо першого, то правова основа в Україні вже напрацьована у ст. 7 закону “Про транспорт” [1]. Її лише необхідно розробити та науково обґрунтувати в економічно-організаційному та підзаконному рівнях [3, 8]. За іншою складовою підвищення конкурентоспроможності українських авіаперевізників необхідно забезпечити правові основи економічно-фінансового і законодавчого поля приєднання ЕПС до тієї чи іншої систем взаєморозрахунків у спосіб, як це було зроблено свого часу по державному монополісту – Укрероруху [14]. Тільки тоді можна буде говорити про впровадження в АД ПТ.

І так, без внутрішніх системних цінових паритетів та напрацювання “трансфертного ціноутворення” новопосталих в результаті реструктуризації ЦА суб’єктів ПТ, юридичних і організаційно-економічних інновацій, ЕПС ознак авіаперевізника у повному розумінні цього поняття не матимуть. Як не існує поки що їх фінансової стабільності та конкурентоспроможності національних авіаперевізників із іншими членами ІАТА. Без нормативного державного регулювання фінансових аспектів та вдосконалення оподаткування роботи ЕПС навіть ті поодинокі винятком із запровадженням ПТ чомусь натикаються на непорозуміння у державних структурах [6]. Тому вважаємо, що із цих причин говорити про можливість формування інноваційної політики у ЕПС, а тим більше їх конкурентоспроможність, поки що, на жаль, не можемо. Буквально, протягом кількох років функціонування у післяреорганізаційний період українські ЕПС стають банкрутами, бо застосовують морально застарілі форми взаєморозрахунків. Для прикладу, як от системи продажу і бронювання за типом “Сирена”, чи Транспортної клірингової Палати (ТКП), що у Москві тощо. Національні ЕПС не мають змоги як через неврегульованість систем паритетного ціноутворення та ПТ взаєморозрахунків із новоутвореними суб’єктами ПТ-монополістами так і через відсутність “єдиних правил гри”, конкурувати із закордонними АК [14]. ЕПС, залучаючи до авіарейсів пасажирів змушені самотійно враховувати ринкову кон’юнктуру і потенційний попит на свої послуги. Відповідно до їх стану в ієрархії держуправління залежить і вартість продажу їхніх послуг (РО). Проте цього не можемо сказати про АП, СОПР, АРЗ, ХК тощо. Для них і їхніх монопольних “робіт” наші ЕПС стають відразу ж на “нормативній” основі “вічними контрагентами”. І тут в умовах природних монополій вибору просто не існує [14]. Тому фактично за їхні посередницькі послуги наші АК (ЕПС) змушені платити “встановлені і підігнані під витрати” чималі фінансові ресурси. Отож, стягнені фактично із ЕПС такі “доходи” у вигляді плати за обслуговування авіарейсів, авіапасажирів, забезпечення авіаційної безпеки тощо знижують прибутковість експлуатованих та завойованих ними авіаліній на РАТП. Цей квазіекономічний підхід, що склався у системі вітчизняного ПТ, значно знижує конкурентоспроможність національних ЕПС, що намагаються працювати на ринках як АК. Економічну ефективність перевізного процесу шляхом дисбалансу вартості початково-кінцевих операцій він перетворює у збиткову роботу. Про це свідчить статистика банкрутства національних ЕПС, яких станом, наприклад, на 1997 рік було зареєстровано більше 118, а тепер знаємо лише кілька (не більше двох) десятків. І такі негативні процеси продовжуються [2]. Та що вже казати про ЕПС, якщо вже й сам той державний орган з регулювання ЦА в Україні внаслідок перманентних пертурбацій своєї управлінсько-організаційної структури, увесь час після 1991 р. змінювався близько 20-ти разів, тобто фактично кожного року Української незалежної держави. Кінця краю, як кажуть, цьому немає і зараз. Особливу актуальність цей висновок має також для базових структур ПТ – ЕПС (авіаперевізників), оскільки вони і є тими, хто заробляє кошти для усіх інших суб’єктів ЦА. Хоча АК і працюють на ринках авіатранспортних послуг зі споживачами, проте вони, згідно з чинним законодавством України, не є правовими суб’єктами. Таких підприємств у господарській правовій моделі нашої держави не було передбачено у попередньому Повітряному кодексі України (ПКУ). Немає цього і в чинному

сьогодні ПКУ [1]. Фактично з метою реалізації програм реформування цього положення і був прийнятий новий ПКУ. Проте і він також немає в своїй основі правової парадигми структурної перебудови фінансово-економічних та організаційно-управлінських засад, а тим більше механізмів економічного чи фінансового регулювання у галузі ЦА на основі “багатосторонніх платформ” чи ІТ. Цей “основний закон” для ПТ визначає українських авіаперевізників просто ЕПС. Хоча проблема дискутується, але не стала ще предметом розгляду та вирішення у Верховній Раді України, тобто на законодавчому рівні [8]. Отже, серед суб’єктів системи ПТ, до яких належать ЕПС, СОПР, АП, АПС тощо, національні АК з причин відсутності внутрішньо-системних організаційно-інноваційних основ не мають достатньої фінансової стійкості [2]. Вони без цього банкрутують, не кажучи вже про їх конкурентоспроможність чи безпекоспроможність [8].

Склалося так, що державні органи уповноважені на державне “регулювання”, перевіряють цінову обґрунтованість лише тих, хто виконує авіаперевезення та заробляє гроші. Тобто лише ЕПС змушені враховувати кон’юктуру ринку. Інші суб’єкти ПТ після реструктуризації стали їх монополями “контрагентами” і чомусь залишаються поза об’єктивним контролем державних цінових та антимонопольних органів, оскільки зі споживачами на пряму не працюють. Такий стан дає їм змогу формувати свої ціни на безпідставно-визначених витратах в умовах відсутності нормативних моделей калькулювання собівартості послуг, незвиненості основ “трансфертного ціноутворення” тощо. Фактично багато хто з них просто “підганяє свої ці витрати” під чималенькі “доходи”, що стягуються з експлуатантів високовартісних ПС, як у вигляді плати за обслуговування рейсів, так і за організацію комерційних послуг. Цей позаекономічний підхід значно знижує конкурентоспроможність останніх, оскільки у такий спосіб в АК просто вимиваються обігові кошти. На наш погляд, можливо у цьому криється одна із причин зменшення безпечності авіаційних перевезень вітчизняними ЕПС. “Відмирання”, якщо так можна сказати, з причин банкрутства наших авіаперевізників, своєю чергою, негативно впливає на інших суб’єктів ПТ. За умов відсутності оптимального механізму ціноутворення АП, АРЗ, СОПР збільшують тарифи, намагаючись перекласти власні витрати на тих авіаперевізників, які ще літають, чим заганяють у тупикову ситуацію і їх.

Висновки. Зауважимо, що об’єктивною передумовою управління конкурентоспроможністю АК як регіональних господарських структур, насамперед мав би бути запропонований комплекс заходів із реформування на законодавчому рівні взаємин з державними “органами управління” та перетворення їх на “органи регулювання” (вертикальний рівень інновацій), взаєморозрахунків із контрагентами АК (горизонтальний рівень) на основі “єдиних правил гри” у трансфертному ціноутворенні (правова й економічні парадигми). Ці заходи сприятимуть підвищенню економічної ефективності авіаперевезень і отриманню прибутків на вкладений капітал у створення конкурентоспроможних авіаперевізників із українською їх реєстрацією та місцем перебування у місцях базування серед наших АП. І все це разом дасть змогу забезпечити сталий розвиток української ЦА та її регіональних підприємств, якими є АП, і унеможливить “згубну практику”, як це недавно відбувалось у Міжнародному аеропорту міста Львова [15].

Перспективи подальших досліджень. Обґрунтовано для АК міжнародної ЦА поняття і визначення в умовах, коли фактично не існує проблем здорової конкуренції на внутрішньому рівні, відсутності ефективних систем ІТ взаєморозрахунків, що ґрунтуються на інноваціях, непрозорих методів надання державними органами так званих “комерційних прав” на експлуатацію тієї чи іншої авіалінії, “об’язаловки з гори” на “продовження означених ресурсів” авіатехніки, інноваційної роботи чи й навіть внутрішньофірмового менеджменту, будуть продовжені дослідженнями. Автор і раніше не раз писав про проблеми в галузі ПТ, а тому тут не наводимо окремих визначень, як і результатів досліджень інших авторів [3, 8]. Щоб вирішити означені тут проблеми у ПКУ, напевне варто викласти поняття “авіаперевізник”, “авіакомпанія” та перебудувати кодифікацію підзаконних та інших нормативних актів, що існують тепер у галузі ЦА [1]. У результаті подальших досліджень будуть надані поняття “міжнародного авіаперевізника” як самодостатньої авіагосподарської комерційної структури,

здатної формувати власну інноваційну політику, попит на свої послуги і на цій основі задовольняти його з урахуванням співвідношень попиту та пропозиції, а не так, як зараз, коли тарифи ЕПС змушені формувати фактично на витратах на початково-кінцеві операції, аеропортові збори і лише тоді до них додавати витрати на РО. АК мали б складатися виключно із легунсько-технічних, експлуатаційних і комерційних комплексів [8]. Для успішного їх розвитку необхідно привести до ринкових умов і вимог набутий міжнародними АК досвід функціонування. Насамперед треба провести економіко-правове обґрунтування законодавчого забезпечення таких понять, як “комерційна діяльність”, “тарифне регулювання авіаперевезень” тощо. Визначити також, що таке “авіакомпанія”, “авіаперевізник”, “аеропорт”, щодо законодавчо існуючої дефініції формувати “собівартість авіатранспортних та інших робіт”, що виконуються в ЦА, і дати таку відповідь, що стосується “нормативних витрат на одиницю транспортної продукції” [1]. По-друге, фінансово-економічні моделі господарського механізму усіх без винятку суб’єктів ПТ мали б ґрунтуватися на інноваційних взаєморозрахунках типу “Бі-Ес-Пі”, як найпоширеніших у світовій мережі ЦА та побудованих на ІТ-технологіях [7]. У такому разі для ЕПС України настане можливість побудови такої бізнес-моделі, яка функціонуватиме на основі багатосторонніх платформ, оскільки вони останнім часом визнаються інноваціями, які революційно вдосконалюють бізнес та управління ним [12]. Такі ІТ позитивно впливають на заходи з підвищення економічної ефективності діяльності АК та є дієвим засобом управління їх конкурентоспроможністю.

1. Закон України “Про транспорт” № 232/9 від 10.11.1994 р. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/232/94> – вр. 2. Гуртовой Г. Падение “АэроСвета”. История от первого лица / Г. Гуртовой. – [Электронный ресурс]. – Режим доступу: <http://biz.liga.net/all/transport/stati/2453457-padenie-aerosvita-istoriya-ot-pervogo-litsa.htm>. 3. Баран Р.Т. Фінансово-економічна та правова парадигми реформування повітряно-транспортної системи України / Р.Т. Баран // Тези доп. ІХ наук.-практ. конф.: “Проблеми та перспективи розвитку економіки і підприємництва та комп’ютерних технологій в Україні” (м. Львів, 15–20 квітня 2013 р.). – Львів: Видавництво Навчально-наукового інституту підприємництва і перспективних технологій НУ “ЛП”, 2013. – С. 360–365. 4. Полянська Н.С. Організація комерційної роботи на повітряному транспорті: монографія / Н.С. Полянська. – К.: НАУ, 2004. – 320 с. 5. Дмитриченко М.Ф. Загальний курс транспорту / М.Ф. Дмитриченко та ін. – Л.: Априорі, 2011. – С. 276–316. 6. “АероСвіт” виключено із системи BSP. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://economics.unian.net/ukr/news/153185-aerosvit-viklyucheno-z-sistemi-bsp-iata.html>. 7. Жаворонкова Г.В. Системи взаєморозрахунків у комерційній діяльності авіакомпаній / Г.В. Жаворонкова // Залізничний транспорт України. – 2009. – № 5. – С. 14–18. 8. Баран Р.Т. Економічні підходи до методів підвищення конкурентоспроможності підприємств транспорту України (на прикладі цивільної авіації) // Вісник Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту ім. акад. В. Лазаряна. – Д.: Вид. ДНУЗТ, 2010. – Вип. 34. – С. 232–242. 9. Указ Президента України “Про рішення Ради національної безпеки і оборони України від 27 вересня 2000 року “Про стан авіаційного транспорту та авіаційної промисловості України”” № 1143/00 від 18.10.00 р. – [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/1143/2000>; 10. Указ Президента України “Про заходи щодо забезпечення розвитку цивільної авіації України” № 790/94 від 21.12.1994 р. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/790/94>. 11. Наказ Мінтрансу України “Про створення Української державної авіакомпанії “Авіалінії України” № 14 від 10.01.93 р. 12. Сооляте А.Ю. Бизнес-модели на основе многосторонних платформ: инновации, революционно преобразующие бизнес / А.Ю. Сооляте // Менеджмент инноваций. – 2011. – № 2 (14). – С. 88. 13. Миляева Л.Г. Теоретико-методические аспекты оценки инновационного потенциала производственной деятельности организаций / Л.Г. Миляева, Д.А. Белоусов // Менеджмент инноваций. – 2011. – № 2 (14). – С. 156. 14. Закон України “Про природні монополії” № 1682-III від 20.04.2000 р. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/1682-14>. 15. Посадовець аеропорту Львів завдав збитків на півмільйона гривень. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://galinfo.com.ua/news/117402.html>.