

Список використаних джерел:

1. Антипов В.І. Тіньова економіка та економічна злочинність: світові тенденції, українські реалії та правові засоби контролю (теоретико-методологічне узагальнення). – Вінниця: ДП ДКФ, 2006. – 1040 с.
2. Варналій З. Шляхи детінізації економіки України та її особливості //Банківська справа.-2007.-№2.-С.56-57.
3. Предборський В.А. Тінізаційний аспект процесів початкового нагромадження капіталу в Україні //Формування ринкових відносин в Україні. - 2007. - №6(73). - С.26-30.
4. Собуцький С. Місце під «тінню»//Вісник податкової служби України. – 2008. – №37.
5. Стратонович Н. Легальна зарплата – гідна пенсія // Свобода слова. – 2010. – №25.

УДК 330.322.5+65.018(043.3)

Т.А.Чернявська, к.е.н.,
Новокаховський гуманітарний інститут,
м. Нова Каховка

**МОБІЛІЗАЦІЯ НАЯВНИХ І ПОТЕНЦІЙНИХ ДЖЕРЕЛ ФІНАНСУВАННЯ
ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ**

У статті висвітлено та проаналізовано проблеми послуг цивільної авіації України, а також запропоновано можливі шляхи та методи вирішення зазначених проблем на сучасному етапі розвитку галузі. Зроблено аналіз джерел фінансування галузі та запропоновані альтернативні підходи до розв'язання проблем цивільної авіації.

В статье освещены и проанализированы проблемы услуг гражданской авиации Украины, а также предложены возможные пути и методы решения указанных проблем на современном этапе развития отрасли. Сделан анализ источников финансирования отрасли и предложены альтернативные подходы к решению проблем гражданской авиации.

The article describes and analyzes the problems of civil aviation services of Ukraine and also suggests possible ways and methods of solving these problems in the current industry development. The analysis of funding sources and proposed alternative approaches to solving the problems of civil aviation.

Ключові слова: цивільна авіація, пасажиропотоки, авіаперевезення, фінансування галузі, державна підтримка.

Авіація — одна з найважливіших галузей національної економіки, ефективно 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 інфраструктури авіаційного транспорту у відповідність з міжнародними вимогами — важлива складова стратегії держави, спрямованої на забезпечення конкурентоспроможності України на світовому ринку [1].

Цивільна авіація України є однією з найважливіших складових як економіки, так і політичного зовнішнього іміджу нашої держави. Незважаючи на її малу частку (1-5% в середньому) в загальній кількості перевезень пасажирів і вантажів транспортними підприємствами України, значення і роль її є надзвичайно високою. З суто економічної точки зору цивільна авіація через високу вартість послуг і динамічний характер їх продажу забезпечує швидкий і вагомий внесок фінансових коштів, особливо в іноземній валюті. На сьогодні цивільна авіація України переживає дуже непрості часи.

Авіакомпанії значною мірою залежать від зовнішніх факторів, таких як

загальний стан економічної кон'юнктури, динаміка основних макроекономічних показників та рівня нестабільності економіки країни та світу взагалі.

В сфері організації і підвищення ефективності роботи авіаційного транспорту та інших видів транспорту необхідно виділити наукові праці Є.М.Сича, Ю.Ф.Кулаєва, О.О.Бакаєва, В.Г.Коби, В.В.Матвєєва, В.М.Загорулько, Г.М.Юна, В.П. Ільчука, В.І.Щелкунова, О.М.Криворучко, В.Г.Шинкаренко, І.П.Садловської. Водночас на сьогоднішній науковим і практичним аспектам із залучення і управління фінансовими ресурсами суб'єктами авіатранспортної галузі, які б відповідали ринковим вимогам і задовольняли потреби сучасної економіки, до цього часу не приділялося достатньої уваги.

Метою статті є дослідження сучасного стану і проблем цивільної авіації та механізму державного регулювання і фінансування галузі.

У звітному році вітчизняна авіація демонструє позитивну динаміку показників. Так, управління фінансово-економічного регулювання Державіаадміністрації повідомляє, що на відміну від „кризового“ 2009 року, коли було зафіксовано падіння всіх основних виробничих показників в авіаційній галузі, у 2010 році на фоні поступового відновлення економіки зростає транспортна активність компаній та громадян. За статистичними даними, за півроку 32 вітчизняні авіакомпанії виконали 43,4 тис. комерційних рейсів проти 38,9 тисяч рік тому. Кількість перевезених пасажирів зросла на 13,2% та досягла 2509,6 тис. осіб (табл. 1).

Таблиця 1

Обсяги авіаперевезень цивільною авіацією

	Одиниці виміру	Всього			у т. ч. міжн.		
		1 півр. 2009р.	1 півр. 2010р.	% 10/09	1 півр. 2009р.	1 півр. 2010р.	% 10/09
Перевезено пасажирів	тис.осіб.	2217,3	2509,6	113,2	1758,0	2102,0	119,6
в т.ч. на регулярних лініях	„-“	1504,6	1621,3	107,8	1060,8	1245,6	117,4
Виконані пасажиро-кілометри	млрд.пас.км	4,0	4,4	110,0	3,7	4,2	113,5
в т.ч. на регулярних лініях	„-“	2,7	2,8	103,7	2,4	2,6	108,3
Виконано комерційних рейсів	тисяч	38,9	43,4	111,6	26,9	31,0	115,2
в т.ч. регулярних	„-“	25,8	28,1	108,9	15,9	19,0	119,5

Зростання в цілому по галузі обсягів пасажирських перевезень досягнуто, насамперед, завдяки розвитку сектора міжнародних повітряних перевезень. За статистичними даними, на міжнародних лініях за півроку перевезено 2102,0 тис. пасажирів (темп зростання склав 19,6%), з них 1245,6 тис. пас. перевезено регулярними рейсами (темп зростання – 17,4%). Середній процент

пасажирського завантаження на міжнародних регулярних рейсах зріс порівняно з аналогічним періодом на 2 процентні пункти та становив 63,1%. Втім, найбільше зростання кількості перевезених пасажирів спостерігалось у такому сегменті ринку авіаперевезень, як міжнародні чартерні польоти. Українськими авіакомпаніями за півроку здійснено близько 12 тисяч рейсів на замовлення, що на 0,9 тисяч більше, ніж роком раніше. Кількість перевезених на цих рейсах пасажирів зросла майже на 23% та склала 856,4 тис. осіб [6].

Регулярні міжнародні пасажирські перевезення за 121 маршрутом до 45 країн світу виконують 10 з 29 вітчизняних авіакомпаній, які працюють сьогодні на ринку пасажирських авіаперевезень. І півріччя 2010 року відзначене розширенням мережі міжнародних напрямків зі столиці України та регіонів. Українськими авіаперевізниками розпочато експлуатацію 15 нових міжнародних ліній та збільшено кількість польотів на багатьох популярних напрямках.

За обсягами пасажирських перевезень у цьому році вітчизняний рейтинг продовжують очолювати авіакомпанії „Міжнародні авіалінії України“, „Аеросвіт“, „Дніпроавіа“, „Донбасаеро“, „Роза вітрів“ та „Авіалінії Візз Ейр Україна“, які виконують 91% загальнодержавних обсягів перевезень.

На внутрішньому ринку пасажирських авіаперевезень поки що не досягнуто минулорічного рівня, проте слід підкреслити, що вже в травні - червні спостерігалось покращення ситуації. За статистичними даними, за I півріччя послугами вітчизняних перевізників скористалось 407,6 тис. пасажирів проти 459,3 тис. пасажирів рік тому, з них 92% перевезено регулярними рейсами.

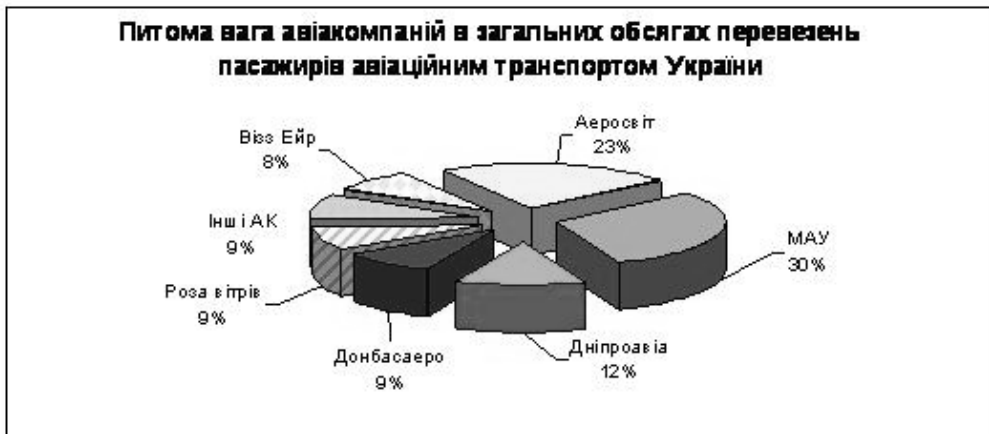


Рис. 1. Обсяг перевезень пасажирів та структура авіакомпаній [6]

Комерційні рейси вітчизняних та іноземних авіакомпаній у цьому році обслуговують 28 українських аеропортів та аеродромів. За статистичними даними, за I півріччя пасажиропотоки зросли порівняно з відповідним півріччям минулого року на 8,9% та досягли 4272,8 тис.пасажирів, поштовантажопотоки – на 9,8 % та склали 19 тис.тонн. Головним аеропортом

країни Бориспіль за півроку обслуговано 2801,5 тис. осіб, що на 8,4 % більше минулорічного показника.

Також зафіксовано зростання пасажиропотоків в інших провідних аеропортах: Харків (на 28%), Донецьк (на 22,3%), Одеса (на 11%), Сімферополь (на 6,6 %), Львів (на 1%). Поштовантажопотоки зросли в аеропортах Бориспіль (на 22,5%), Київ (Жуляни) (в 6,4 раза), Львів (в 1,4 раза), Одеса (майже вдвічі), Чернівці (на 15,8%), Миколаїв (в 9,5 раза).



Рис. 2. Динаміка пасажиропотоків через аеропорти України [6]

Слід зазначити, що зараз через складну економічну та суспільно-політичну ситуацію в нашій країні, розвиток ринку авіаційних послуг знаходиться у „зоні турбулентності”. Збільшення пасажиропотоку, безумовно, є фактором стабілізації стану галузі, однак, навіть при подальшому нарощуванні обсягів авіаперевезень, для виходу із кризового стану вкрай необхідно розв’язувати цілу низку проблем.

Так, парк літаків цивільної авіації надзвичайно застарів. Понад 80 % пасажирських літаків експлуатуються більше 10 років, їх технічний і експлуатаційний рівень не відповідає сучасним стандартам, особливо в галузі авіаційних двигунів. Водночас у більшості авіаційних компаній, що займають провідні позиції на ринку авіаційних послуг, відсутні необхідні фінансові кошти для відновлення парку повітряних суден [4].

Вкрай складна ситуація склалася у сфері організації управління повітряним рухом. Авіаційна промисловість України, незважаючи на глибокі економічні складнощі, поки ще зберігає власний базовий науково-технічний і виробничий потенціал, що дозволив створити і сертифікувати в останні роки низку зразків цивільної авіаційної техніки, що не поступаються світовим аналогам. Однак обсяг продажу вітчизняної цивільної авіаційної техніки скоротився порівняно з початком 90-х років більш ніж у п’ять разів, що пояснюється падінням пасажирообігу, відсутністю фінансових можливостей у вітчизняних авіаційних компаній для переоснащення парку повітряних суден, відсутністю в країні

системи авіаційного лізингу. Водночас, завдаючи збитків національним інтересам країни, на внутрішній ринок України активно виходять іноземні виробники авіаційної техніки та авіаційні компанії, незважаючи на наявність конкурентоспроможних повітряних суден вітчизняного виробництва нового покоління. Недостатньо уваги приділяється проблемі експорту цивільних літаків. Основною причиною такого стану є вкрай обмежене фінансування авіаційної діяльності у поєднанні з неефективним державним регулюванням [7].

Так, за останніми статистичними даними, обсяг фактичного фінансування Державного бюджету транспортно-дорожнього комплексу в декілька разів нижче запланованих обсягів (табл. 2). Навіть обсяг запланованого фінансування не покриває потреб транспортного комплексу, зокрема авіаційного транспорту. В цьому напрямку доцільне впровадження дієвих механізмів залучення як зовнішнього, так і внутрішнього інвестування із врахуванням національних інтересів.

Таблиця 2

*Видатки Державного бюджету України за січень-червень 2008-2010 років
на потреби транспорту [3, с.78]*

Роки	План, млн.грн.	Факт, млн.грн.	Виконання, %
2008 рік	10 925,1	2 980,6	2,9
2009 рік	14 997,4	7 079,0	6,4
2010 рік	9 619,2	4 373,7	3,1

Зараз основними проблемами авіапромислового комплексу є: криза внутрішнього ринку цивільної авіаційної техніки, пов'язана з відсутністю в авіаційних компаній необхідних коштів для відновлення парку експлуатованих повітряних суден; відсутність в авіапромисловому комплексі власних фінансових ресурсів, необхідних для його розвитку; різке скорочення експорту цивільних повітряних суден; нерозвиненість кредитних механізмів фінансування виробництва і постачання (продажів), а також реалізації фінансового лізингу вітчизняної авіаційної техніки; відсутність стимулів для вітчизняних та іноземних фінансових структур до вкладення інвестицій в авіаційно-будівельну промисловість на умовах, близьких до умов одержання фінансових ресурсів іноземними виробниками авіаційної техніки; організаційна роздробленість комплексу після першого етапу акціонування і приватизації; недостатнє та неповне фінансування робіт, передбачених державною цільовою програмою розвитку цивільно-авіаційної техніки України, що призвело до недотримання термінів виконання низки робіт зі створення нового покоління вітчизняних цивільних повітряних суден; падіння інтелектуального потенціалу науково-дослідних інститутів, конструкторських бюро і підприємств, що виробляють серійну продукцію, переривання процесу зміни поколінь авіаційних учених, інженерів, техніків і висококваліфікованих робітників; посилення конкуренції як на зовнішньому, так і на внутрішньому ринку з боку

закордонних авіапромислових компаній; боротьба за права власності і відсутність контролю за підприємствами й організаціями авіаційної промисловості, яка особливо загострилася останнім часом [4].

Обсяги інвестицій в основний капітал підприємств авіатранспорту суттєво знижуються. Якщо у 2008 році в основний капітал авіації було освоєно 160,1 млн.грн. інвестицій, то у 2009 році цей показник знизився до рівня 123,9 млн.грн. Динаміка показників січня-вересня 2009-2010 рр. свідчить про зменшення загальних обсягів інвестування в основний капітал, у тому числі й авіаційного транспорту (табл. 3) [5].

Таблиця 3

*Інвестиції в основний капітал авіаційного транспорту
за січень-вересень 2009-2010 років*

	Освоєно (використано) інвестицій в основний капітал ¹					
	у фактичних цінах, млн.грн.	у % до		у фактичних цінах, млн.грн.	у % до	
		січня-вересня 2008р	загального обсягу		січня-вересня 2009р.	загального обсягу
Усього	86955,6	97,4	100,0	95163,3	97,1	100,0
Діяльність транспорту та зв'язку	14790,5	65,0	17,0	16142,2	95,2	16,9
діяльність авіаційного транспорту	83,0	72,2	0,1	50,9	55,0	0,1

¹ з гдв

Державної підтримки та негайного розв'язання потребують такі проблеми цивільної авіації: підтримання конкурентоспроможного рівня вітчизняних авіаперевізників; оновлення парку цивільних повітряних суден, приведення у відповідність техніко-економічних характеристик експлуатованих повітряних суден попереднього покоління сучасним світовим вимогам; ліквідація структурної роздробленості вітчизняних авіаційних підприємств (авіакомпаній, організацій забезпечення і т.д.), нездатних у низці випадків забезпечити необхідний рівень послуг при здійсненні авіаційних перевезень; фінансування розвитку матеріально-технічної бази об'єктів авіаційної інфраструктури відповідно до сучасних вимог; відсутність в авіаційних компаній фінансових ресурсів для модернізації основних фондів; незавершеність формування нормативно-правової бази в галузі системи обов'язкової сертифікації (атестації).

Як наслідок, потребують розв'язання нагальні проблеми діючої цивільної підсистеми організації повітряного руху: незавершеність формування єдиної господарської системи управління повітряним рухом як державного унітарного підприємства; недосконалість матеріально-технічного забезпечення; недосконалість організаційно-мобілізаційного і технічного планування переведення центрів організації повітряного руху з мирного на потенційно можливий, воєнний стан; необхідність організаційно-штатної перебудови

цивільної підсистеми організації повітряного руху при переході з мирного на воєнний стан [4].

Інвестиційна привабливість та кількість прямих іноземних інвестицій в транспортний комплекс України збільшується (табл. 4).

Таблиця 4

Прямі іноземні інвестиції в транспортну систему України [5]

	Обсяги інвестицій на					
	01.01.2009 р.		01.01.2010 р.		01.10.2010 р.	
	млн.дол. США	у % до загального підсумку	млн.дол. США	у % до загального підсумку	млн.дол. США	у % до загального підсумку
Усього	35616,4	100,0	39965,2	100,0	42511,9	100,0
Машинобудування (в тому числі й авіабудування)	1016,9	2,9	1144,7	2,9	1155,5	2,7
Діяльність транспорту та зв'язку	1411,1	4,0	1626,4	4,1	1684,9	4,0

Необхідно підкреслити, що виважена державна політика шляхом створення сприятливих умов та законодавча підтримка іноземного інвестування цього сектора сприятиме досягненню цивільною авіацією конкурентоспроможного рівня. Способи розв'язання цих і багатьох інших проблем підказує досвід промислово розвинених країн, що використовують для ефективного здійснення інвестиційних програм і процесів таку багатогранну форму фінансово-господарської діяльності, як лізинг. В Україні подібна практика використання лізингових схем поки не набула поширення.

Крім цього, доцільно виділити низку надзвичайно актуальних проблем у галузі забезпечення безпеки польотів у цивільній авіації, зокрема, недокомплектованість кадрами державних інспекторів, які здійснюють державний контроль за діяльністю авіаційних підприємств у галузі безпеки польотів і авіаційної безпеки; недосконалість наявних тренажерів, що призводить до подорожчання підготовки, зниження навиків членів екіпажу в керуванні повітряними судами, особливо в складних метеоумовах і аварійних ситуаціях; недостатня оснащеність цивільної авіації технічними засобами забезпечення авіаційної безпеки, в тому числі апаратурою виявлення вибухових речовин; невідповідність інформаційного забезпечення безпеки польотів потребам системи державного регулювання, що ускладнює своєчасне прийняття рішень з метою запобігання авіаційних надзвичайних ситуацій; застаріла лабораторна база й устаткування науково-дослідних і проектних організацій цивільної авіації та промисловості, що забезпечують відпрацьовування і розв'язання технічних проблем забезпечення безпеки цивільної авіації; відсутність порядку фінансування витрат на утримання і розвиток служби пошукового й аварійно-рятувального забезпечення польотів цивільної авіації; недостатнє фінансування робіт із забезпечення безпеки цивільної авіації і надійності авіаційної техніки [7].

Для суттєвого покращення ситуації необхідно вжити невідкладних та дієвих

заходів щодо авіаційної безпеки в цивільній авіації організаційного спрямування: забезпечення авіаційної безпеки в аеропортах і на авіаційних підприємствах; проведення сертифікації аеропортів (авіаційних підприємств, організацій), що здійснюють діяльність у галузі забезпечення авіаційної безпеки; впровадження повного огляду членів екіпажів літаків, пасажирів і багажу перед вильотом. Державної підтримки потребує питання підготовки кадрів в галузі авіації в системі навчальних закладів цивільної авіації, спеціальної професійної підготовки співробітників служб авіаційної безпеки аеропортів та авіаційних підприємств, використання в процесі навчання сучасних комп'ютерних технічних засобів, устаткування і систем забезпечення авіаційної безпеки, удосконалювання взаємодії державного спеціально уповноваженого органу виконавчої влади в галузі цивільної авіації, його територіальних органів, аеропортів і авіаційних підприємств із державними органами виконавчої влади, що беруть участь у попередженні і запобіганні актів незаконного втручання в діяльність цивільної авіації.

Проведення науково-дослідних і дослідно-конструкторських робіт по створенню надійного устаткування і технічних засобів забезпечення авіаційної безпеки – це важлива передумова створення надійного та безпечного рівня авіаперевезень, що впливає на рівень розвитку конкурентоспроможної цивільної авіації. Безумовно, без підтримки з боку держави вирішення цього питання неможливе.

Не менш важливе значення має оснащення аеропортів і авіапідприємств сучасним високотехнологічним устаткуванням і технічними засобами забезпечення авіаційної безпеки, використання новітнього устаткування при огляді пасажирів, багажу, вантажів і пошти, у тому числі через використання коштів від аеропортових зборів. Державне регулювання та політика в галузі безпеки польотів мають бути спрямовані на розвиток державної системи безпеки польотів цивільної авіації, що передбачає підвищення ролі держави в дотриманні міжнародних стандартів безпеки польотів [7].

Вищезазначене свідчить про наявність сукупності проблем цивільної авіації, розв'язання яких можливе в результаті реалізації комплексної державної підтримки. Для досягнення вагомих результатів необхідне удосконалення нормативно-правової та матеріально-технічної бази шляхом розробки законодавчих актів України і галузевих нормативних правових документів, що регламентують забезпечення авіаційної безпеки, приведення законодавчих та інших нормативних правових актів у відповідність з основними принципами розвитку системи забезпечення авіаційної безпеки цивільної авіації України з урахуванням стандартів і рекомендацій міжнародного світового співтовариства. Особливого значення набуває питання пошуку джерел фінансування зазначених потреб, задіяння наявних потенційних можливостей для створення сприятливого інвестиційного клімату, оновлення парку літаків та підтримка авіабудування як стратегічного експортного потенціалу.

Список використаних джерел:

1. Авіакомпанії в умовах світової кризи // Інформаційний портал «Всеукраїнська експертна мережа» : [Електрон. ресурс]. – Режим доступу: http://www.experts.in.ua/baza/analytic/index.php?ELEMENT_ID=42485
2. Авіація невисокого польоту // Інформаційний портал «finance.ua» : [Електрон. ресурс]. – Режим доступу: <http://news.finance.ua/ua/~2/90/all/2010/01/26/185141>
3. Бюджетний моніторинг: Аналіз виконання бюджету за січень-червень 2010 року / [Щербина І.Ф., Рудик А.Ю., Зубенко В.В., Самчинська І.В.]; ІБСЕД, Проект „Зміцнення місцевої фінансової ініціативи”, USAID. – К., 2010. – С. 77-78.
4. Концепція Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2020 року // Інформаційний портал «Крылья» : [Електрон. ресурс]. – Режим доступу: <http://www.wing.com.ua/content/view/3863/49/>
5. Оприлюднення експрес-випусків Держкомстату у 2010 році // Інформаційний портал «Державний комітет статистики України» : [Електрон. ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>
6. Підсумки діяльності авіаційної галузі України у I півріччі 2010 року // Інформаційний портал «Державна авіаційна адміністрація» : [Електрон. ресурс]. – Режим доступу: <http://www.avia.gov.ua/news/>
7. Проблеми розвитку авіаційних послуг у цивільній авіації України // Інформаційний портал «Сервіс і технології» : [Електрон. ресурс]. – Режим доступу: <http://avia.biz.ua/content/view/2476/113/>
8. Світова авіація спікірувала вниз // Інформаційний портал «Події» : [Електрон. ресурс]. – Режим доступу: <http://ua.podii.com.ua/business/2009/12/26/170000.html>