

новизною. Формування стратегії ресурсозбереження визначається тим, для якого рівня управління вона розробляється. Незважаючи на загальні риси в процедурах формування стратегії за рівнями управління, для кожного з них є відмітні особливості. На макрорівні ресурсозберігаюча стратегія повинна припускати можливість економічного зростання при збереженні (а в перспективі скороченні) реального рівня споживання всіх видів ресурсів.

Розвиток економіки за ресурсозберігаючим сценарієм може бути забезпечених тільки за рахунок зміни структури економіки в бік менш ресурсо- та енергоємних галузей (високотехнологічні галузі, машинобудування, легка і харчова промисловості), використання всього наявного потенціалу ресурсозбереження. У разі реалізації такого сценарію Україна зможе наблизитися до індустріально розвинених країн за структурою економіки та показниками питомої ресурсоемності.

Список використаних джерел

1. Андропова И.В. Ресурсоэффективная стратегия предприятия: теоретический аспект / Труды II Всероссийского симпозиума по экономической теории. В 2 томах. Том I. – Екатеринбург: Институт экономики УрО РАН, 2006. – С. 156–158.
2. Виханский О.С. Стратегическое управление: Учебник / Виханский О.С. – [2-е изд., перераб. и доп.]. – М.: Гардарики, 2002. – 296 с.

3. Герасимчук В.Г. Стратегічне управління підприємством. Графічне моделювання [Текст] / Герасимчук В.Г. – К.: КНЕУ, 2000. – 360 с.

4. Економічний словник [Текст]: научное издание / Г.В. Осовська, О.О. Юшкевич, Й.С. Завадський. – К.: Кондор, 2007. – 360 с.

5. Люлев А.В. Формирование стратегии развития предприятия в условиях несбалансированной экономики / В.В. Сабадаш, А.В. Люлев // Современные тенденции в управлении социально-экономическим развитием территории: монография / [Емельянов С.Г., Марганова О.Н., Бурдейный А.А. и др.]; под ред. Емельянова С.Г., Минаковой И.В. – Орел: АПЛИТ, 2010. – С. 318–329.

6. Омае К. Мышление стратега. Искусство бизнеса по-японски / Кеничи Омае. – М.: «Альпина Паблишер», 2007.

7. Томпсон А.А. Стратегический менеджмент: концепции и ситуации для анализа / А.А. Томпсон, А.Дж. Стрикленд; пер. с англ. – М.: Изд. Дом «Вильямс», 2006. – 928 с.

8. Шершньова З. Стратегічне управління: Підручник. – 2-ге вид., перероб. доп. – К.: КНЕУ, 2004. – 699 с.

9. Porter M. What is Strategy? HBR, November–December 1996. – P. 6178.

10. Chandler, Alfred D., Jr. 1962/1998, Strategy and Structure: Chapters in the History of the American Industrial Enterprise. Cambridge, MA: MIT Press.

11. Стратегія розвитку аграрного сектору економіки на період до 2020 року // Офіційний вісник України від 05.11.2013. – 2013 р. – №83. – С. 23.

УДК 338.45:629.735 (043.2)

В.В. МІЗЮК,
к.е.н., доцент, Національний авіаційний університет,
Я.В. ДУБОВИЦЬКА,
магістр кафедри міжнародної економіки, Національний авіаційний університет

Лібералізація та реалізація концепції гармонізації національних систем організації повітряного руху держав – учасниць СНД

У статті розглянуті особливості лібералізації та протекціонізму на ринку авіаційних перевезень країн – учасниць СНД, описані напрями гармонізації систем до міжнародних стандартів та норм ІКАО щодо організації повітряного руху в даному регіоні.

Ключові слова: лібералізація, протекціонізм, авіація, авіакомпанія, авіарейси, авіакомпанії країн СНД, організація повітряного руху, ІКАО, ІАТА.

В статье рассмотрены особенности либерализации и протекционизма на рынке авиационных перевозок стран – участниц СНГ, описаны направления гармонизации систем с международными стандартами и норма-

ми ИКАО по организации воздушного движения в данном регионе.

Ключевые слова: либерализация, протекционизм, авиация, авиакомпания, авиакомпании стран СНГ, организация воздушного движения, ИКАО, ИАТА.

The scientific article discusses features of liberalization and protectionism in the air transportation market of CIS countries described areas of harmonization with international standards and norms of ICAO on air traffic in the region.

Keywords: liberalization, protectionism, aviation, airline flights, airline CIS air traffic, ICAO, IATA.

Постановка проблеми. Актуальність проблеми гармонізації систем планування використання повітряного простору та управління повітряним рухом стала особливо очевидною після завершення перехідного періоду становлення в державах – учасницях СНД національних систем організації повітряного руху.

Протягом 15 років розвитку Співдружності Незалежних Держав у галузі організації повітряного руху (ОПР) проводилися національні та міждержавні заходи, спрямовані на пошук ефективних шляхів уніфікації систем ОПР.

Аналіз досліджень та публікацій з проблеми. Окремі аспекти їх вирішення знайшли своє відображення в роботах В.Г. Афанасьєва, В.Д. Бордунова, А.Н. Брилова, Б.П. Єлисеєва, Ю.Н. Малєєва, С.О. Переверзевої, В.І. Рижого, Р.В. Сакача, В.М. Тихонової, О.С. Борисенко, Д.О. Бугайки, Т.О. Габрієлової, В.М. Загорулько, Є.В. Костроміної, Ю.Ф. Кулаєва, Н.Є. Полянської, Г.М. Юна та інших авторів.

Основною **метою статті** є надання практичних рекомендацій щодо підвищення рівня лібералізації та створення дієвих механізмів формування ефективної системи організації повітряного руху країн–учасниць СНД.

Виклад основного матеріалу. З метою задоволення потреб національних та іноземних авіакомпаній в аеронавігаційне обслуговування при польотах у повітряному просторі держав–учасниць СНД рішенням Ради глав держав СНД від 19 вересня 2003 року було затверджено Концепцію гармонізації національних систем організації повітряного руху держав–учасниць СНД. Процес гармонізації є початковим етапом інтеграції національних аеронавігаційних систем (і насамперед систем ОПР) в європейську та світову аеронавігаційні системи на базі впровадження перспективної концепції зв'язку, навігації, спостереження/організації повітряного руху ICAO. Усі держави–учасниці СНД входять в Східну частину Європейського регіону ICAO і як члени ICAO зобов'язані прагнути до реалізації стратегії ICAO з гармонізації національних систем ОПР.

Процес гармонізації має супроводжуватися створенням необхідних умов для переходу держав до перспективних систем, певним концепцією CNS / ATM ICAO, і включати:

1. У короткостроковому плані – вирішення першочергових завдань гармонізації національних систем ОПР як основи національних аеронавігаційних систем в основному на існуючій в державах – учасницях СНД технічній базі.

2. У стратегічному плані – створення умов для подальшої інтеграції систем у рамках єдиної Європейської системи – шляхом впровадження перспективних техніки і технології.

Основною метою гармонізації національних аеронавігаційних систем є підвищення безпеки польотів цивільної та державної авіації в повітряному просторі держав–учасниць СНД, підвищення економічної ефективності використання повітряного простору держав і створення сприятливих умов для реалізації стратегії ICAO з інтеграції європейської та світової аеронавігаційних систем.

Ефективність функціонування систем ОПР визначається такими показниками, як рівні безпеки, регулярності та економічності польотів. Показники ефективності гармонізації, яка здійснюється відповідно до концепції.

З метою максимального задоволення інтересів національних та іноземних користувачів повітряного простору в короткостроковому плані доцільно проведення заходів за наступними напрямками:

- приведення національних вимог у галузі аеронавігації у відповідність до Стандартів і Рекомендованої практики ICAO;
- уніфікація нормативно–правової бази, що визначає діяльність аеронавігаційних систем держав–учасниць СНД;
- підвищення оперативності та якості координації заходів при плануванні використання повітряного простору;

- впровадження маршрутів зональної навігації, які забезпечують усунення вузьких місць в пропускну здатності міжнародних повітряних трас шляхом дооснащення відповідних наземних органів УПР необхідними технічними засобами контролю і управління;

- забезпечення польотів ПС за міжнародними повітряними трасами держав – учасниць СНД шляхом дооснащення ПС необхідними технічними засобами;

- взаємне раціональне використання радіотехнічних засобів і систем, що забезпечують перекриття частини території двох або більше сусідніх держав;

- організація спільних досліджень і розробок, необхідних для здійснення процесу гармонізації;

- уніфікація програм і практики підготовки і підвищення кваліфікації авіаційного персоналу, що працює в службах та органах ОПР, і льотного складу, який виконує польоти на міжнародних трасах;

- обмін досвідом створення на базі існуючих органів ОПР фрагментів національних аеронавігаційних систем.

У стратегічному плані в галузі гармонізації мають бути вирішені такі проблеми (рис. 1):

1. Розробка єдиної технічної архітектури, визначальною функції і взаємозв'язки національних аеронавігаційних систем та їх елементів на базі використання перспективних міжнародних стандартів.

2. Розробка та реалізація перспективних національних планів і програм з розвитку систем відповідно до Рекомендованої практикою ICAO, в галузі поетапного переходу до регіональним аеронавігаційним системам.

3. Розробка спільних проектів, у тому числі з впровадження методів обслуговування повітряного руху «від перону до перону» і «вільних польотів».

4. Проведення економічних досліджень, спрямованих на мінімізацію витрат держав з гармонізації національних аеронавігаційних систем і переходу до початку етапу їх інтеграції.

Першочергові заходи щодо гармонізації аеронавігаційних систем держав – учасниць СНД включають:

1. Приведення у відповідність національних вимог у галузі аеронавігації зі стандартами ICAO. Національні вимоги в галузі

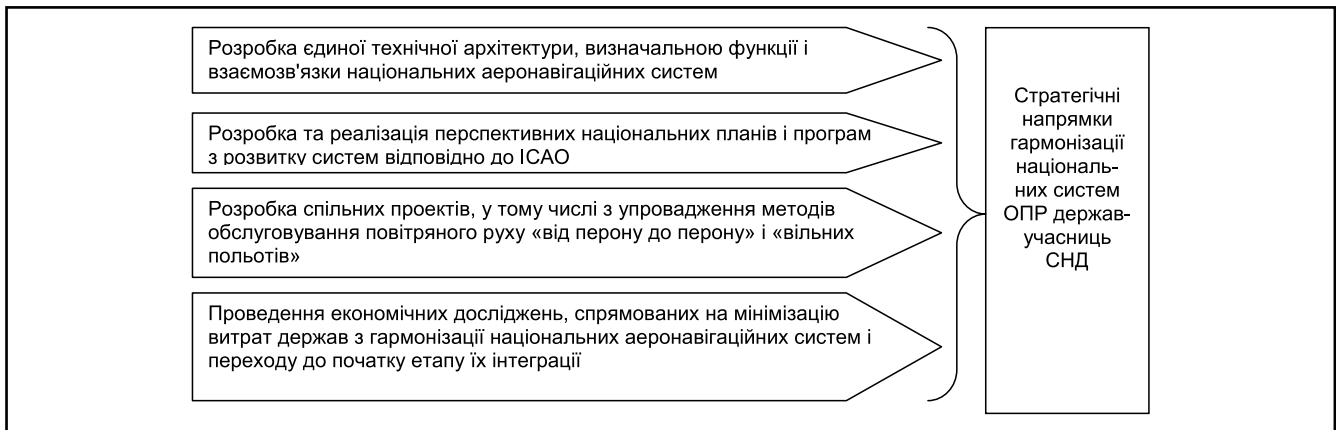


Рисунок 1. Гармонізація національних систем організації повітряного руху держав – учасниць СНД (стратегічні напрями)

зі аеронавігації багатьох держав – учасниць СНД значно відрізняються від стандартів і рекомендованої практики ICAO.

Найбільш принципові відмінності між Стандартами та Рекомендованою практикою ICAO та національними нормативами, прийнятими в державах – учасницях СНД, такі:

- відсутня класифікація повітряного простору, передбачена ICAO, та відповідних їй видів обслуговування повітряного руху;
 - використовується розподіл відповідальності між екіпажами ПС і диспетчерським складом, яке визначається відмінностями у видах обслуговування повітряного руху;
 - застосовуються відрізняються правила виконання польотів;
 - застосовуються різні нормативи і одиниці виміру мінімумів поздовжнього і вертикального ешелонування;
 - використовуються різні формалізовані повідомлення при плануванні індивідуальних повітряних ліній та обслуговуванні повітряного руху при забезпеченні повсякденної діяльності державної авіації та інших, неавіаційних, користувачів повітряного простору;
 - різняться вимоги, пропоновані до повноти подання інформації на аеронавігаційних картах (публікується тільки частина інформації, що впливає на забезпечення безпеки польотів);
 - не відповідають вимоги, пропоновані до точності опублікування координат радіонавігаційних засобів і точок в районі аеродромів (точність координат відповідає 1 хвилині і менше використовуваної за рекомендацією ICAO на один порядок);
 - не публікуються точки маршрутів зональної навігації, кордонів заборонених зон, зон обмежень польотів і небезпечних зон. Унаслідок зазначених відмінностей системи ОПР в деяких державах – учасницях СНД не володіють достатньою гнучкістю до сезонних, тижневим і добовим змін повітряного руху, вони також не здатні до швидкого збільшення пропускної здатності для задоволення очікуваного зростання повітряних перевезень.
- Мінімізація відмінностей між національними правилами ОПР, стандартів і рекомендованої практики ICAO має бути досягнута шляхом прийняття узгоджених рішень на регіональному рівні.

2. Уніфікація нормативно-правової бази. До 1991 року в державах – учасницях СНД була єдина за складом та змістом нормативно-правова база в галузі організації повітряного руху. Згодом ці документи зазнали значних змін і мають суттєві відмінності в ряді держав – учасниць СНД. Це ускладнює оперативне забезпечення польотів по міжнародних повітряних трасах, що зумовлює необхідність гармонізації існуючих нормативних правових документів у частині положень, що відносяться до взаємодії держав при плануванні та управлінні польотами. Необхідно також скоординувати зусилля держав – учасниць СНД на розробці відповідної нормативно-правової бази стосовно впровадження перспективної концепції CNS/ATM ICAO.

За дорученням Ради ICAO групою юридичних і технічних експертів розроблено проект, в якому були продекларовані такі правові аспекти впровадження і застосування GNSS, що визначаються обов'язковим забезпеченням: безпека польотів міжнародної ЦА; загальна доступність, що виключає дискримінаційні аспекти; безперервність обслуговування; збереження суверенітету держав; сумісність регіональних домовленостей в частині планування та впровадження системи на глобальному рівні; співпраця держав і взаємодопомога.

Усі ці аспекти необхідно узгодити між державами – учасницями СНД до їх переходу з розряду проектів у розряд діючих документів.

3. Координація процесів планування та управління повітряним рухом в державах – учасницях СНД. Удосконалення координації процесів планування та управління повітряним рухом в державах – учасницях СНД має бути спрямоване на підвищення ефективності використання повітряного простору всіма користувачами без утиску їх інтересів. В умовах очікуваного зростання інтенсивності повітряного руху, і насамперед міжнародного, військово-громадянська координація процесів ОПР у державах – учасницях СНД, повинна бути поліпшена не тільки на національному, а й міждержавному рівнях.

Держави – учасниці СНД повинні прагнути до впровадження концепції гнучкого використання повітряного простору, що передбачає, що національне повітряний простір є єдиним для повсякденного задоволення потреб цивільних і

ЕКОНОМІЧНІ ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ГАЛУЗЕЙ ТА ВИДІВ ЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

військових користувачів відповідно до пріоритетів, закладеними на вищому державному рівні.

Впровадження концепції гнучкого використання повітряного простору дозволить підвищити ефективність функціонування національних систем при різних змінах повітряного руху, а також збільшити пропускну здатність повітряного простору, безпеку і регулярність польотів.

4. Впровадження маршрутів зональної навігації. Існуюча структура повітряних трас держав – учасниць СНД неоптимальна. Відхилення від ортодромії при польотах цивільних ПС досягають 12%, додаткові вимоги при цьому пред'являються до інфраструктури наземних радіотехнічних засобів навігації. Впровадження маршрутів зональної навігації на території держав-учасниць СНД дозволяє не тільки підвищити економічну ефективність повітряного руху, але також стане проміжним етапом у реалізації концепції «вільних польотів».

5. Усунення «вузьких місць» у пропускну здатність повітряних трас держав – учасниць СНД. Процес гармонізації національних аеронавігаційних систем передбачає усунення «вузьких місць» за пропускну здатності на напрямках основних потоків повітряного руху в державах-учасницях СНД. Норми поздовжнього ешелонування визначаються можливістю забезпечення радіолокаційного контролю і рівнем автоматизації процесів безпосереднього УПР. У зв'язку з цим національні системи ОПР у районах з високою інтенсивністю польотів в даний час повинні оснащуватися сучасними засобами спостереження за повітряною, високоефективними засобами передачі даних про повітряний рух в оперативні органи (центри), а також високопродуктивними засобами обробки і відображення цієї інформації. Норми вертикального ешелонування визначаються складом бортового обладнання ПС, що забезпечує необхідну точність витримання висоти при польоті за маршрутом.

Підвищення пропускну спроможності національних систем ОПР здійснюватиметься за рахунок комплексного вдосконалення всіх її складових, що потребують використання нових технічних засобів і буде пов'язано з великими економічними витратами.

У зв'язку з цим держави – учасниці СНД повинні також гармонізувати свої дії з метою досягнення єдиних результатів у цій галузі і зниження фінансових витрат.

6. Уніфікація вимог до бортовому устаткуванню парку ПС держав-учасниць СНД. Різниця у вимогах до бортовому устаткуванню ПС може стати серйозною перешкодою до виконання міжнародних польотів для частини ПС. У зв'язку з цим основні вимоги до складу і характеристикам комплексів бортового пілотажно-навігаційного обладнання ПС держав – учасниць СНД, а також терміни їх впровадження мають бути в рамках програми гармонізації узгоджені і відповідно до вимог ICAO своєчасно оголошені.

7. Спільне використання державами – учасницями СНД національних радіотехнічних систем. Національні плани модернізації та розвитку аеронавігаційних систем держав –

учасниць СНД повинні враховувати можливість використання на своїй території радіотехнічних систем іншої країни, якщо така можливість забезпечується. Питання спільного використання технічних засобів повинні заздалегідь плануватися в інтересах зниження витрат і створення умов для подальшої інтеграції систем.

8. Організація в рамках держав – учасниць СНД спільних досліджень і розробок. Організація і реалізація узгоджених заходів, пов'язаних з гармонізацією національних систем ОПР, вимагає проведення ефективного наукового обґрунтування, що охоплює організаційні, тактичні, технічні та ергономічні напрямки, що забезпечують успішне вирішення цього завдання в державах Співдружності. З цією метою державам – учасницям СНД необхідно організувати співпрацю з найбільш актуальних проблем, пов'язаних з ефективним вирішенням завдань аеронавігаційного обслуговування повітряного руху. Це дозволить розширити обсяг наукових досліджень, скоротити терміни впровадження їх результатів у практику, знизити фінансові витрати за рахунок об'єднання зусиль держав – учасниць СНД, поглибити міжнародне співробітництво. Координацію наукової діяльності з гармонізації національних аеронавігаційних систем доцільно покласти на Державний науково-дослідний інституту.

9. Уніфікація програм і практики підготовки авіаційних фахівців. Однаковий підхід до підготовки фахівців для роботи в національних аеронавігаційних системах є неодмінною умовою гармонізації їх діяльності. В основу програм навчання мають бути покладені керівні принципи, розроблені ICAO.

10. Обмін досвідом створення національних аеронавігаційних систем. Впровадження перспективної концепції CNS/ATM ICAO, що базується на використанні глобальних систем зв'язку, навігації та спостереження, інтеграція наземних, бортових і космічних систем за допомогою ліній передачі цифрових даних, зросла роль систем підтримки – метеозабезпечення, аеронавігаційної інформації, пошуку і рятування привели до необхідності переходу від систем організації повітряного руху до системи більш високого рівня – аеронавігаційної системі (рис. 2).

Створення національних аеронавігаційних систем може розвиватися за різними сценаріями, що визначаються національними особливостями, станом авіаційної інфраструктури, економікою країни, взаємодією цивільних і військових органів, методами управління та фінансування.

У цьому зв'язку обмін досвідом проведення зазначеної роботи дозволить уникнути повторення помилок і, навпаки, використовувати позитивний досвід інших країн.

Стратегічні заходи щодо реалізації Концепції гармонізації аеронавігаційних систем держав-учасниць СНД включають такі позиції:

1. Скоординована розробка технічної архітектури національних аеронавігаційних систем. Технічна архітектура являє собою сукупність основних технічних засобів, визначених концепцією CNS/ATM, об'єднаних єдиною ідеологією побу-



Рисунок 2. Першочергові заходи щодо гармонізації авіаційних систем держав – учасниць СНД

дови та управління, і забезпечує уніфіковане взаємодія систем і служб, що входять до складу авіаційних систем.

2. Координація перспективних планів і програм з розвитку національних авіаційних систем. Авіаційні плани держав-учасниць СНД повинні відображати основні положення Глобального авіаційного плану ICAO стосовно до систем CNS/ATM (1C AT DOC 9750–AN/963) і Європейського авіаційного плану (ICAO DOC 7754).

3. Реалізація проектів із впровадження нової техніки і технології. У стратегічному плані найбільш важливими проектами, що вимагають спільних зусиль держав – учасниць СНД, є розробка та впровадження концепції заданого рівня безпеки повітряного руху, методу обслуговування повітряного руху «від перону до перону» та методу «вільних польотів».

4. Проведення економічних досліджень. Реалізація програми гармонізації національних авіаційних систем повинна бути економічно вигідною усім державам – учасницям СНД, як стосовно до органів, що надають авіаційне обслуговування, так і по відношенню до користувачів повітряного простору. У зв'язку з цим представляється необхідним забезпечити збір інформації для економічного аналізу, її обробку та отримання результатів, які наочно демонструють переваги реалізації програми гармонізації авіаційних систем.

Організація заходів щодо гармонізації систем ОПР повинна передбачати відповідну послідовність проведення планованих робіт державами – учасниками СНД, виходячи з конкретної обстановки, яка визначається різним станом тих чи інших елементів національних систем, а також можливостями фінансування цих заходів.

Фінансування робіт з гармонізації національних систем ОПР має здійснюватися самостійно кожною державою в порядку, передбаченому національними законодавчими правовими актами, як за рахунок коштів державного бюджету, так і за рахунок коштів залучених інвестиційних джерел, в рамках реалізації проектів і програм.

Перспективні напрями гармонізації систем ОПР необхідно враховувати у відповідних національних програмах. Системна координація реалізації програм на міждержавному рівні відповідно до прийнятої главами держав СНД Концепцією покладається на Міждержавний авіаційний комітет (МАК).

Стратегічними пріоритетами щодо розвитку ЦА в державах – учасницях СНД є (рис. 3):

1. Створення умов для розвитку авіаційних перевезень.
2. Розвиток інфраструктури аеропортів, аеродромів та їх обладнання.
3. Розвиток використання повітряного простору та організації повітряного руху.
4. Модернізація парку авіаційної техніки і вдосконалення технічного обслуговування ПС.
5. Підвищення безпеки польотів і розвиток міждержавної системи незалежного розслідування.
6. Захист ЦА від актів незаконного втручання.
7. Удосконалення системи підготовки та підвищення кваліфікації фахівців ЦА.
8. Удосконалення нормативно-правової бази ЦА.

Реалізація основних напрямів розвитку ЦА держав-учасниць СНД, здійснювана з урахуванням особли-

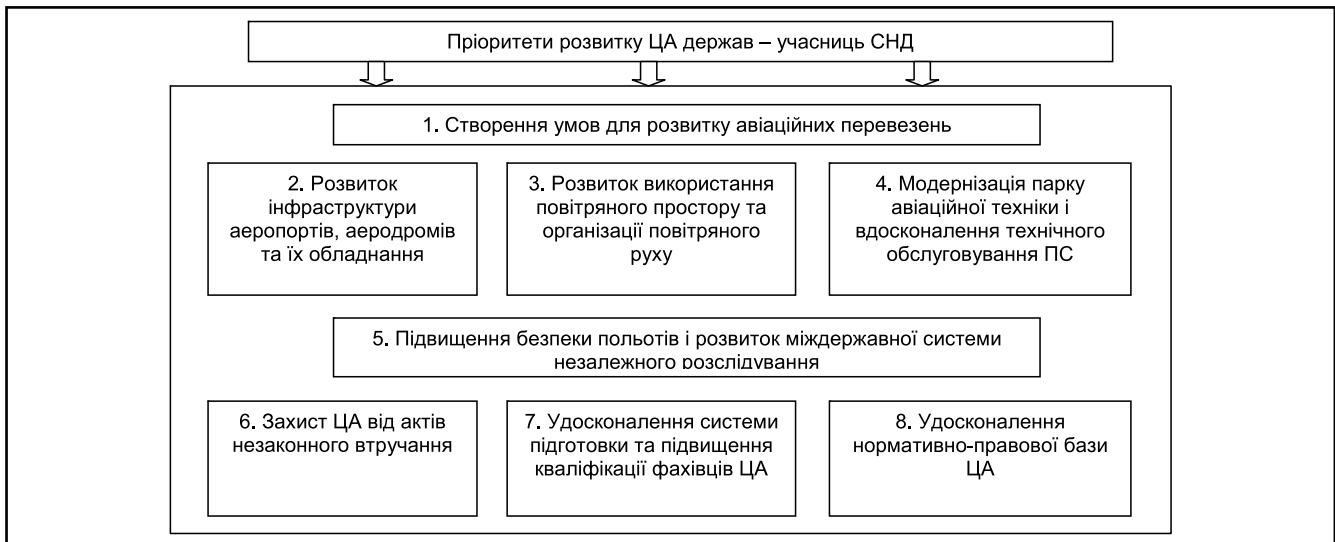


Рисунок 3. Стратегічні пріоритети розвитку ЦА в державах – учасницях СНД

востей їх геополітичного положення і що стоять перед ними завдань, дозволить розвивати ефективне багатостороннє співробітництво в галузі ЦА, прискорити темпи соціально-економічного розвитку кожної держави.

У міру зміни ситуації в ході реалізації основних напрямів можлива їх коригування, перш за все щодо пріоритетності та послідовності здійснюваних заходів, яка повинна проводитися на узгодженій основі. Оскільки більшість сформульованих вище пріоритетів актуальні для держав-учасниць СНД, їх реалізація за рядом напрямків можлива у складі більш масштабних і комплексних національних програм з розвитку транспорту, так як завдання в галузі ЦА найтіснішим чином пов'язані з вирішенням комплексних транспортних проблем. У цьому зв'язку однією з форм безпосередньої реалізації стратегічних пріоритетів є їх відображення в якості програмних заходів у національних програмах і стратегіях розвитку транспорту держав-учасниць СНД. Для реалізації стратегічних пріоритетів з розвитку ЦА можлива відповідне коригування вже існуючих програм в галузі транспорту.

Висновки

Таким чином, механізми реалізації стратегічних пріоритетів включають: їх відображення в якості програмних заходів

у національних програмах соціально-економічного розвитку держав-учасниць СНД; розробку двох- і багатосторонніх проектів програм держав-учасниць СНД; укладання угод між авіаперевізниками держав – учасниць СНД про партнерство, взаємних інвестицій та інші форми комерційного співробітництва; розробку конкретних адресних програм державної підтримки авіаційної діяльності, створення умов для залучення позабюджетних інвестицій, впровадження ефективних методів господарювання, що забезпечують рентабельну роботу авіапідприємств; подальший розвиток на базі МАК системи сертифікації та незалежного розслідування авіаційних подій.

Список використаних джерел

1. Афанасьев В.Г. Основы международных воздушных сообщений. – М.: НОУ ВКШ Авиабизнес, 2010.
2. The World Bank Group [Electronic resource]. – 2013. – Mode of access: <http://www.doingbusiness.org/economyrankings/Default.aspx>
3. Манцуров І.Г. Статистика економічного зростання та конкурентоспроможності країни: [монографія]. – К.: КНЕУ, 2006. – 392 с.
4. Осауленко О.Г. Національна статистична система: стратегічне планування, методологія та організація: [монографія]. – К.: ДП «Інформ.-аналіт. агентство», 2013. – 415 с.