

Д. О. Демченко,  
аспірант, Національна академія державного управління при Президентові України

# РОЛЬ ДЕРЖАВИ ЩОДО ПІДВИЩЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ВІТЧИЗНЯНИХ ПІДПРИЄМСТВ У СФЕРІ ВАНТАЖНИХ АВІАЦІЙНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

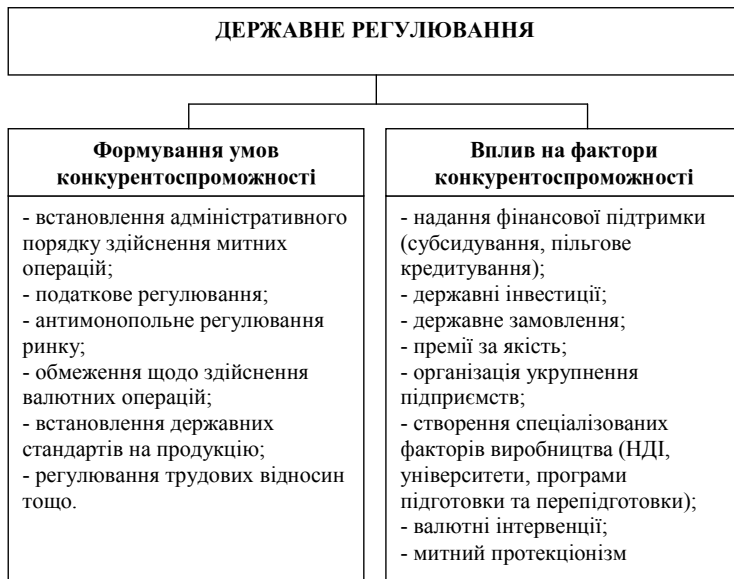
*У статті здійснено аналіз ролі держави щодо формування умов та чинників конкурентоспроможності авіакомпаній на світовому ринку вантажних перевезень.*

*The article analyzes the role of the state in shaping the conditions and factors of competitiveness in the global airline freight market.*

У сучасних умовах глобалізації світового ринку, зокрема транспортних послуг, Україна стає відкритою для експансії іноземних транспортних та експедиторських компаній. Така ситуація потребує розробки дієвого механізму реалізації державної політики щодо вітчизняних перевізників. Проте її реалізації перешкоджає ряд негативних обставин. Зокрема, це загальна техніко-економічна відсталість транспортної мережі у цілому, старіння основних виробничих фондів транспорту та суттєве зниження конкурентоспроможності галузі.

Питанням державного управління та нормативного забезпечення сфери авіації присвячені праці Бордунова В.Д., Михайлова Г.М., Холіної І.А., Хороманської О.Г., Шереметьєвої Є.Т. Разом із тим узагальненого дослідження особливостей та основних напрямів державної політики у сфері авіаційних перевезень в Україні не проводилось. Зокрема, у науковій літературі не розкриті підходи щодо розв'язання проблемних питань державного регулювання, пов'язаних із підвищенням конкурентоспроможності вітчизняних підприємств у сфері вантажних авіаційних перевезень.

Проведений аналіз наукових праць з проблем підвищення конкурентоспроможності різних економічних об'єктів показав, що дослідники, як правило, виходять з позиції визначення факторів підвищення конкурентоспроможності. Проте, на нашу думку, виокремлення та аналіз лише факторів конкурентоспроможності є недостатнім для дослідження можливостей підвищення конкурентоспроможності досліджуваного об'єкта. Зокрема, у рамках "ромба Портера" жодна з чотирьох детермінант конкурентоспроможності не матиме реального ефекту, якщо підприємство певного виду діяльності будуть змушені здійснювати діяльність у неадекватному правовому полі, під значним державним адміністративним тиском. Якщо діяльність національних підприємств у сфері вантажних авіаційних перевезень регламентована таким чином, що вони опиняються в гірших умовах, ніж іноземні конкуренти (наприклад, в Україні терміни митного оформлення транзитних вантажів у кілька разів є вищими за європейські країни), то це буде стримувати бізнес українських авіакомпаній навіть за наявності розвинених факторів конкурентоспроможності.



**Рис. 1. Роль державного регулювання щодо підвищення конкурентоспроможності вітчизняних підприємств**

Таким чином, в якості елемента підвищення конкурентоспроможності повинні розглядатися не лише фактори, але й умови конкурентоспроможності. Під умовами конкурентоспроможності розуміються економіко-адміністративне середовище, обставини, в яких знаходиться досліджуваний економічний об'єкт, та чинники забезпечення його конкурентоспроможності.

Умови конкурентоспроможності національних підприємств визначаються системою державного регулювання економіки. При цьому діяльність держави щодо формування економіко-адміністративної середовища носить стратегічний, довгостроковий характер, проте не є прямим впливом на чинники конкурентоспроможності. Разом із тим, держава може здійснювати і безпосередній вплив на фактори конкурентоспроможності, зокрема шляхом надання фінансової допомоги підприємствам, які зазнають тимчасові складності системного характеру, державного інвестування, встановлення протекціоністських митних зборів, створення спеціалізованих факторів виробництва. Такі заходи здійснюються оперативним, залежать від поточної економічної кон'юнктури і не впливають на формування адміністративно-економічного середовища. При цьому навіть в рамках регулювання однієї сфери економічних відносин держава може використовувати методи, спрямовані як на формування умов конкурентоспроможності, так й на фактори конкурентоспроможності. Зокрема, у рамках митно-тарифного регулювання держава може впливати на фактори конкурентоспроможності вітчизняних підприємств, підвищуючи або знижуючи тарифи на імпортовані товари (знижуючи або підвищуючи тим самим гостроту конкуренції в галузі), або створювати умови конкурентоспроможності, визначаючи порядок і часові рамки здійснення митних операцій, встановлюючи необхідність і порядок погоджень ввезення або вивезення товарів. У рамках регулювання валютних відносин держава впливає на фактори конкурентоспроможності підвищуючи або знижуючи курс національної валюти шляхом проведен-

ня валютних інтервенцій. Вплив на умови конкурентоспроможності має місце тоді, коли уряд встановлює або знімає обмеження на вчинення різних валютних операцій.

Відповідно, слід відрізнити методи державного регулювання економіки, спрямовані на безпосередній вплив на фактори конкурентоспроможності, від методів регулювання, спрямованих на формування адміністративно-економічного середовища (рис. 1).

На нашу думку, економіко-адміністративне середовище формують: адміністративні регламенти здійснення господарських операцій; обмеження економічної діяльності господарських суб'єктів; швидкість і якість здійснення державою функцій контролю економічної діяльності організацій.

Економіко-адміністративне середовище може як стимулювати розвиток факторів конкурентоспроможності, так й перешкоджати цьому. У порівнянні з чинниками конкурентоспроможності, економіко-адміністративне середовище відіграє первинну роль у забезпеченні кон-

курентоспроможності економічних об'єктів, оскільки створює передумови розвитку факторів конкурентоспроможності. Це обумовлює необхідність відокремлення умов від факторів конкурентоспроможності.

Аналіз літератури з проблем конкурентоспроможності показав, що деякі передумови щодо ідеї поділу факторів і умов конкурентоспроможності простежуються в роботах Й.М. Ліфіца. Розглядаючи модель ромба конкурентних переваг, Й.М. Ліфіц відзначив відмінність понять фактора і умови якості [2]. У зв'язку з цим ним було запропоновано зображувати модель національних конкурентних переваг М. Портера не у вигляді ромба, а у вигляді трикутника, вписаного в коло, який символізував такий чинник конкурентоспроможності М. Портера, як "стан чинників виробництва".

Виходячи з вищевикладеного, очевидно, що завдання підвищення конкурентоспроможності українських авіакомпаній передбачає проведення комплексу заходів впливу на фактори та умови конкурентоспроможності. Тому розробку методичних рекомендацій підвищення конкурентоспроможності вітчизняних авіакомпаній на світовому ринку вантажних авіаперевезень будемо здійснювати з позиції поділу умов і факторів конкурентоспроможності. Для цього необхідна реалізація наступних заходів. По-перше, ідентифікація детермінант умов конкурентоспроможності авіакомпаній, зокрема визначення сфер державного регулювання економіки, у яких сформовані адміністративні регламенти, обмеження, що найбільшою мірою стосуються діяльності авіакомпаній в сфері здійсненню міжнародних вантажних перевезень шляхом аналізу особливостей процесу міжнародних вантажних авіаперевезень, а також існуючих досліджень і експертних думок. По-друге, висунування гіпотези про несприятливий вплив виділених детермінант на конкурентоспроможність авіакомпаній. По-третє, ідентифікація факторів конкурентоспроможності авіакомпаній на основі застосування теорії конкурентних переваг М. Портера для визначення ключових чинників

конкурентоспроможності. По-четверте, аналіз виділених детермінант умов конкурентоспроможності, підтвердження або спростування гіпотези. Якщо гіпотеза спростовується, то рекомендації з підвищення рівня конкурентоспроможності даються тільки виходячи з аналізу факторів конкурентоспроможності або перевіряється коректність визначення ключових детермінант умов конкурентоспроможності. По-п'яте, аналіз виділених факторів конкурентоспроможності. По-шосте, складання методичних рекомендацій щодо поліпшення умов конкурентоспроможності та стимулювання чинників конкурентоспроможності авіакомпаній.

У рамках даної статті зупинимось більш детально на пунктах з першого по третій.

Стосовно ідентифікації детермінант умов конкурентоспроможності українських авіакомпаній, то, як зазначалося вище, дії держави щодо створення умов конкурентоспроможності мають пріоритет перед діями, спрямованими безпосередньо на фактори конкурентоспроможності. Адже у підприємств, перш за все, має бути можливість реалізувати свої конкурентні переваги.

У рамках даного дослідження необхідно відповісти на питання про існування в Україні сприятливих умов для конкурентоспроможності міжнародних вантажних авіаційних перевезень. Проте, насамперед, необхідно визначити, які саме детермінанти умов конкурентоспроможності критичні для авіаперевізника, який здійснює міжнародні вантажні перевезення.

Загальновідомо, що основна конкурентна перевага повітряного транспорту є швидкість доставки вантажів. Саме ця перевага є гарантом того, що вантажні авіакомпанії завжди знайдуть своїх клієнтів через широку номенклатуру товарів, чутливих до часу доставки до споживача. Також ускладнення ланцюгів поставок підприємств змушують відправників шукати найбільш швидкі способи транспортування. Іншою найважливішою перевагою авіакомпаній є надійність доставки вантажу, оскільки відправник має бути впевнений у збереженні своїх товарів, а також у тому, що вони неодмінно досягнуть пункту призначення.

Для визначення ключових детермінант умов конкурентоспроможності необхідно відповісти на питання про те, яка зі сфер державного регулювання економічної діяльності надає найбільший вплив безпосередньо на процес міжнародного перевезення вантажу.

Невід'ємною частиною процесу міжнародного повітряного перевезення вантажу є необхідність перетину державних кордонів. Процес перетину кордонів нерозривно пов'язаний з необхідністю дотримання встановлених митних регламентів. При цьому у випадку з транспортною діяльністю, митні регламенти необхідно дотримуватися не тільки відносно товарів, але й щодо транспортних засобів. Важливим є і те, що обов'язок дотримання митних регламентів покладений на всіх учасників у процесі міжнародних вантажних авіаційних перевезень. Відправник вантажу повинен зробити розміщення товарів під один з митних режимів. Експедитор має організувати доставку вантажу від відправника до аеропорту відправлення і від аеропорту призначення до одержувача з дотриманням встановлених правил митного транзиту. Аеропорти та хендлінг-агенти здійснюють зберігання та обробку вантажу під митним конт-

ролем. Авіакомпанії при кожному перетині повітряним судном митного кордону також стикаються з великою кількістю митних формальностей, пов'язаних з транс-кордонним переміщенням транспортних засобів та товарів. Крім того, міжнародний характер діяльності авіаперевізників також обумовлює необхідність швидкого митного оформлення запасних частин для повітряного судна.

З вищевикладеного можна зробити висновок, що неефективна система митного регулювання діяльності вантажних авіаперевізників формує негативне середовище, погані умови для розвитку факторів конкурентоспроможності і забезпечення конкурентних переваг на світовому ринку вантажних авіаперевезень українськими авіакомпаніями.

Зроблений нами висновок підтверджується також результатами дослідження, проведеним Міжнародним інститутом якості логістики. Дослідження показало, що 48% всіх авіаперевізників "вкрай стурбовані" діючими митними регламентами [4]. У цьому ж дослідженні вказується, що митне законодавство у багатьох випадках відіграє вирішальну роль у чутливому до часу авіавантажному ланцюгу додавання вартості. За експертними оцінками, у середньому у світі 20% часу перевезення та 25% всіх витрат перевезення витрачаються на митне оформлення [4].

Також на основі аналізу літературних джерел ми провели вивчення експертних думок з проблем розвитку авіаційних вантажоперевезень. Аналіз показав, що багато експертів визнають діючу систему митного регулювання в Україні елементом, що суттєво стримує розвиток вантажних авіаперевезень. Так, за словами представників ТОВ "Кий Авіа Карго", в Україні транзитні процедури займають дуже багато часу у авіакомпаній. Дане явище, на думку представників компанії, носить загальнонаціональний характер, причина яких криється в митних правилах і особливостях їх застосування. У регіональному представництві в країнах східної Європи та СНД компанії Lufthansa Cargo також вказують на недоліки діючого порядку митного оформлення.

З вищевикладеного видно, що система митного регулювання в значній мірі визначає умови конкурентоспроможності авіакомпаній і може бути суттєвим стримуючим фактором для розвитку вантажних авіаційних перевезень. З цього випливає висновок про те, що нам необхідно провести детальне вивчення української системи митного регулювання з метою підтвердження її негативного впливу на конкурентоспроможність авіакомпаній і в разі підтвердження такого припущення, визначити заходи щодо вдосконалення даної системи.

Разом із тим, проведений нами аналіз інших сфер діяльності держави, в яких створюються умови конкурентоспроможності для вантажних авіаперевізників показав, що вони не можуть здійснювати порівнянню за масштабом негативного впливу на аналізований вид діяльності. Зокрема, у сфері податкового регулювання теоретично проблемою є високий рівень оподаткування майна авіакомпаній, оскільки значна частина капіталу авіакомпаній спрямовується в основні фонди, що мають високу вартість. Проте поширення на практиці лізингових схем за участю іноземних юридичних осіб дає змогу авіакомпаніям істотно знизити

рівень оподаткування. Крім того, проблеми інших сфер державного регулювання економіки в основному носять системний характер (корупційність, бюрократизація) і поширюються на всі види економічної діяльності, а не лише на вантажні авіаперевезення. Таким чином, негативні умови конкурентоспроможності в сфері вантажних авіаперевезень можуть бути обумовлені, насамперед, неефективною системою митного регулювання. Реформування цієї системи є ключовою умовою досягнення українськими авіакомпаніями конкурентоспроможності на світовому ринку вантажних авіаційних перевезень.

Щодо ідентифікації факторів конкурентоспроможності українських авіакомпаній, то іншим напрямом підвищення конкурентоспроможності України на світовому ринку вантажних авіаперевезень є вплив на фактори конкурентоспроможності. Застосувавши концепцію "ромба конкурентоспроможності" М. Портера і концепцію ланцюга додавання вартості ми виділяємо наступні основні фактори конкурентоспроможності для України, що найбільше впливає на сферу вантажних авіаційних перевезень.

По-перше, рівень розвитку споріднених і підтримуючих галузей (виробництво конкурентоспроможних вантажних повітряних суден; наявність наземної інфраструктури для міжнародних вантажних авіаперевезень).

По-друге, рівень розвитку спеціалізованих чинників конкурентоспроможності (наявність освітніх програм у сфері транспортно-експедиторської діяльності і логістики, у т.ч. на повітряному транспорті, в авіабудуванні, експлуатації та ремонту повітряних суден; наявність програм фінансування досліджень у сфері повітряного транспорту; наявність спеціалізованих фондів фінансування проектів у сфері вантажних авіаперевезень).

По-третє, ефективність стратегій авіакомпаній з досягнення конкурентоспроможності з урахуванням сучасних викликів і тенденцій розвитку світової індустрії вантажних авіаційних перевезень.

При цьому, як було зазначено раніше, виділений М. Портером фактор "внутрішнього попиту" не відіграє суттєвої ролі в українських умовах. Особливістю українських вантажних авіаперевізників є їх орієнтація майже виключно на міжнародний ринок. Наприклад, один з провідних українських вантажних перевізників — авіакомпанія "АероСвіт" близько 95% всіх своїх перевезень виконує за межами України. Це обумовлено, по-перше, надзвичайною вузькістю внутрішнього українського ринку вантажоперевезень. По-друге, світовий вантажообіг базується, у першу чергу, на товарообміні між трьома центрами економічного розвитку, які представлені країнами АТР, Західної Європи та Північної Америки. Тому авіакомпанії прагнуть орієнтувати свій бізнес на обслуговування вантажопотоків зазначених центрів. З вищевикладених причин ми виключили з розгляду фактор "внутрішнього попиту".

Необхідно відзначити, що ефект підвищення конкурентоспроможності авіакомпаній від впливу споріднених і підтримуючих галузей, а також спеціалізованих факторів виробництва залежить не лише від наявності

цих факторів конкурентоспроможності як таких, але й від інтенсивності зв'язку з ними. Цей зв'язок і взаємодія будуть тим сильніше, чим ближче в географічному плані ці фактори конкурентоспроможності перебуватимуть до авіакомпаній. Тобто найкращі умови для підвищення конкурентоспроможності створюються в авіаційних кластерах.

Таким чином, державні заходи з розвитку факторів конкурентоспроможності мають бути сконцентровані в районах максимальної активності вантажних авіакомпаній. Також повинні бути вжиті заходи, що стимулюють локалізацію і концентрацію чинників конкурентоспроможності. Це завдання може бути вирішено шляхом створення у відповідному регіоні особливих пільгових умов для учасників авіаційного кластера, наприклад, спеціальної економічної зони портового типу. На нашу думку, СЕЗ портового типу можуть стати серйозним інструментом державного стимулювання підвищення конкурентоспроможності сфери авіаційних перевезень у разі, якщо будуть правильно визначені місця розташування цих зон, а також буде встановлений простий і зрозумілий порядок ведення господарської діяльності в цих зонах. На думку автора, в Україні авіаційні кластери можуть успішно сформуватися у регіонах знаходження перспективних міжнародних авіавантажних центрів. Найбільші шанси стати такими центрами мають аеропорти Києва, Харкова. Відповідно доцільно організувати зони портового типу саме в цих містах. Крім того, у цих містах є ВНЗ, на базі яких в перспективі могли б з'явитися спеціалізовані дослідницькі організації в сфері авіавантажних перевезень.

На нашу думку, у впливі на фактори конкурентоспроможності провідна роль в українських умовах знову повинна бути відведена державі, оскільки самі учасники ринку вантажних авіаперевезень на даному етапі розвитку не можуть істотно впливати на розвиток споріднених і підтримуючих галузей, а також на спеціалізовані фактори виробництва. Проте самі учасники ринку вантажних авіаперевезень повинні максимально врахувати тенденції розвитку світової індустрії вантажних авіаперевезень шляхом формування відповідної стратегії розвитку, спрямованої на усунення загрози ринку.

### Література:

1. Повітряний кодекс України від 19.05.2011 р. №2292 // Відомості Верховної Ради України. — 2011. — № 48—49. — Ст. 536.
2. Лифиц І.М. Конкурентоспроможність товарів і послуг / І.М. Лифиц. — М.: Вища освіта; Юрайт-Издат, 2009. — С. 209.
3. Шереметьєва Є.Т. Теоретичні та методологічні основи дослідження повітряного права України / Є.Т. Шереметьєва // Юридичний вісник. — 2009. — № 1 (10). — С. 7—11.
4. Grunschlob С. Master thesis about the topic "The development of international airports into air cargo hubs and its economic impact on local industrial structures" [Electronic resource]. — Electronic data. — TIACA, 2010. — Mode access: <http://www.tiaca.org/tiaca>.  
*Стаття надійшла до редакції 27.12.2012 р.*