

Корнилова Н.В.

Черкасский государственный технологический университет

ФАКТОРЫ ВЛИЯНИЯ НА ФОРМИРОВАНИЕ ЖИЗНЕННОГО ЦИКЛА РАЗВИТИЯ ТУРИСТИЧЕСКИХ ПРЕДПРИЯТИЙ

Аннотация

В статье исследованы основные подходы к классификации факторов, которые влияют на формирование жизненного цикла туристического предприятия. Выделены и детализированы внешние факторы макросистемы, внешние факторы микросистемы и внутренние факторы микросистемы туристического предприятия. Разработаны рекомендации по анализу влияния факторов макро-, микро- и внутренней среды на формирование жизненного цикла развития туристического предприятия.

Ключевые слова: факторы влияния, жизненный цикл, развитие туристического предприятия, макросреда, микро-среда, внутренние факторы микросистемы.

Kornilova N.V.

Cherkaskiy State Technological University

INFLUENCE FACTORS OF FORMING OF LIFE CYCLE OF DEVELOPMENT OF TOURIST ENTERPRISES

Summary

In the article the basic approaches to the investigations of the classification of factors which pour in on forming of life cycle of tourist enterprise. The external factors of macrosystem, external factors of microsystem and internal factors of microsystem of tourist enterprise, are gone into a detail. The recommendation on the analysis of influence of factors macro, micro and internal environment on forming of life cycle of development of tourist enterprise are developed.

Keywords: factors of influence, life cycle, development of tourist enterprise, macroenvironment, microenvironment, internal factors of microsystem.

УДК 656.7.073:005.44 (045)

НАПРЯМИ СПІВПРАЦІ УКРАЇНИ ТА ЄС У СФЕРІ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ

Милян О.С., Геєць І.О.

Національний авіаційний університет

Стаття присвячена аналізу напрямків співпраці України та ЄС в авіаційній сфері. Висвітлені деякі програми та проекти, що мають місце в процесі відносин двох даних сторін. А, також, визначено перспективи входження України до «Спільного авіаційного простору» з країнами Європейським Союзом.

Ключові слова: співробітництво, авіація, Європейський Союз, проект, Спільний авіаційний простір.

Постановка проблеми. Наразі, Україна знаходиться на межі інтеграційного процесу з Європейським Союзом. В розрізі всієї економічної системи, авіаційний ринок України проходить свої, специфічні йому, етапи зближення функціонування та діяльності із стандартами та нормами ЄС. Необхідним та очевидним для цього являється співпраця сторін, на базі певних програм та проектів, та ,як результат, створення так званого «Спільного авіаційного простору» між Україною та ЄС, що в першу чергу передбачає відкритість кордонів для авіаційних перевезень між ними.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питомий вклад в розробку проблеми розвитку авіаційних перевезень зробили вітчизняні та закордонні економісти, серед яких: Борисенко О.С., Бугайко Д.О., Габрієлова Т.О., Голляк Ю.Б., Загорулько В.М., Костроміна Є.В., Кулаєв Ю.Ф., Ложачевська О.М., Переверзева С.А., Поляська Н.Є., Юн Г.М. та інші.

Виділення не вирішених раніше частин загальної проблеми. В раніше проведених дослідженнях, які стосуються перспективних напрямків розвитку авіаційної галузі України, не було

проведено аналізу існуючих програм співробітництва в напрямку європейської інтеграції в авіаційній галузі.

Мета статті. З огляду на зазначене вище, метою статті є аналіз напрямів співпраці України та Європейського Союзу у сфері цивільної авіації.

Виклад основного матеріалу. Відносини між ЄС і Україною, в їх загальному понятті, спираються на Угоду про партнерство і співробітництво, що набула чинності у 1998 році. Починаючи з 1998 р. співробітництво між Україною та ЄС у сфері транспорту регламентується Угодою про партнерство та співробітництво (УПС) та має на меті реконструкцію і модернізацію транспортних систем і мереж доріг в Україні, розвиток і забезпечення сумісності транспортних систем у контексті створення глобальної транспортної системи.

Відповідно до цієї угоди пріоритетними напрямами співробітництва, зокрема, є: модернізація управління аеропортами; модернізація і розвиток аеропортів, аеронавігаційної інфраструктури, включаючи модернізацію головних шляхів, що становлять спільний інтерес, і транс'європейських ма-

гістралей авіаційного транспорту; сприяння та розвиток мультимодальних перевезень.

Одним з важливих напрямів співпраці є адаптація національного законодавства до норм і стандартів ЄС, зокрема шляхом приєднання до міжнародних транспортних конвенцій. Домовленості в рамках Угоди про асоціацію між Україною та ЄС дозволяють вивести співробітництво між Україною та ЄС у сфері транспорту на новий якісний рівень та сприятимуть подальшій гармонізації законодавчої бази [1].

На шляху інтеграції до європейського повітряного простору важливим моментом є офіційне членство України з 2004 року в Європейській організації з безпеки аеронавігації (Євроконтролі) [2].

Євроконтроль є органом, який визначає політику розвитку авіації 38 держав-членів організації, в тому числі, всіх держав ЄС.

В процесі співпраці ЄС та України відбувається проведення різноманітних програм в галузі авіації (рис. 1).

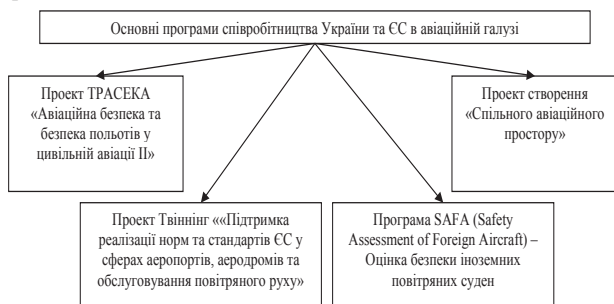


Рис. 1. Основні програми співробітництва України та ЄС в авіаційній сфері

Джерело: розроблено авторами

Першою представлена програма SAFA – Safety Assessment of Foreign Aircraft, яка застосовується 38 державами-членами Європейської Конференції цивільної авіації (ЕКАК). Програма включає в себе обмін інформацією про результати інспекцій між авіаційними властями держав через централізовану базу даних. Дана програма в рівній мірі застосовується як до повітряних суден експлуатантів держав-членів ЕКАК, так і до експлуатантам держав, виконуючим польоти на їхню територію. Перевірки проводяться відповідно до процедур, які є загальними для всіх держав і оформляються в доповіді встановленого зразка. У разі виявлення значних відхилень ставляться до відома відповідні авіаційні влади. Вони зобов'язані виконати коригувальні дії не тільки щодо проінспектувати повітряного судна, а й щодо інших, на яких також можливі відхилення від прийнятого стандарту.

Основною метою програми SAFA є підвищення рівня безпеки польотів шляхом проведення інспекцій повітряних суден, які приземляються в країнах ЕКАК. За даними Європейського агентства з безпеки польотів підтвердило, що коефіцієнт безпеки польотів SAFA в Україні становить 0,88. Це відповідає середньоєвропейському показнику, який мають Польща, Болгарія, Великобританія, Франція. При цьому найкраща ситуація (коефіцієнт безпеки 0,4-0,6) у Німеччині, Австрії, Нідерландах і Фінляндії. У РФ показник безпеки становить 1,16.

У 2011 році сертифікацію відповідно до Європейських правилами сертифікації експлуатантів JAR-OPS 1 пройшли 9 українських перевізників: «Донбасаеро», «Авіа Експрес», «Роза Вітрів», «Бу-

ковина», «Українські Середземноморські Авіалінії», «Бізнес Джет Тревел», «Південні Авіалінії», «Марс РК», «ЗетАвіа» [3].

Наступним моментом співпраці України та ЄС являється проект ЄС «Авіаційна безпека та безпека польотів у цивільній авіації II» (ТРАСЕКА). Його офіційне відкриття відбулося 14-16 лютого 2012 року у Києві. Донором Проекту ТРАСЕКА II виступає Європейський Союз, а реципієнтом та бенефіціаром проекту виступає Міністерство інфраструктури України. За період імплементації проекту ТРАСЕКА Державна авіаційна служба України очікує покращити методи роботи в напрямках: авіаційної безпеки; підписання Угоди про Спільний авіаційний простір; безпеки польотів; захист довкілля.

В даний час робочий план проекту складається з так званих робочих пакетів (WP) (рис. 2).

Зазначений проект є продовженням практики реалізації проектів технічної допомоги з боку ЄС в Україні. Наприкінці 2011 р. було завершено проект ТРАСЕКА I, завдяки якому було поглиблено знання фахівців Державіаслужби України суб'єктів авіаційної діяльності, підвищено рівень кваліфікації 97 працівників Державіаслужби України.

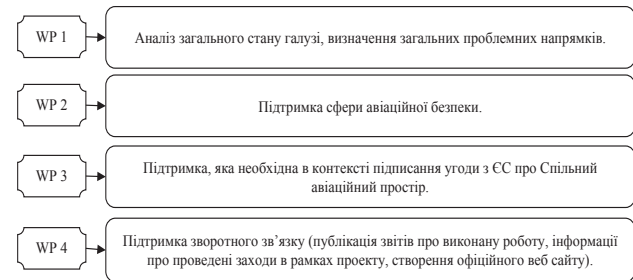


Рис. 2. Робочі програми плану Проекту ТРАСЕКА

Джерело: розроблено авторами за даними [4]

В рамках регіональної програми ТРАСЕКА та робочого плану проекту ТРАСЕКАII було розпочато імплементацію проекту «ТРАСЕКА/EASA», направлено на підвищення рівня безпеки польотів.

Не зважаючи на те, що питання безпеки польотів були розглянуті в ході реалізації проекту з підвищення безпеки польотів, авіаційної безпеки та охорони довкілля ТРАСЕКА I, реалізація заходів робочого плану ТРАСЕКА II з безпеки польотів були віддані під контроль Європейському агентству з безпеки польотів (EASA).

Наступною з розглянутих в даній роботі програм співпраці ЄС та України в авіаційній галузі являється Проект Твіннінг «Підтримка реалізації норм та стандартів ЄС у сферах аеропортів, аеродромів та обслуговування повітряного руху/ аеронавігаційного обслуговування (ATM/ANS)».

Загальна мета проекту полягає в підготовці до впровадження стандартів та майбутніх загальноєвропейських норм ЄС з питань сертифікації аеропортів та аеродромів, а також нагляду за безпекою польотів при організації повітряного руху (рис. 3.).

До основних цілей проекту слід віднести: відповідно до стандартів та норм ЄС проведення сертифікації аеропортів та аеродромів, забезпечення нагляду за експлуатацією та стану аеродромів, аеродромного обладнання та авіаційної наземної техніки, а також удосконалення системи нагляду за забезпеченням безпеки польотів при організації повітряного руху.

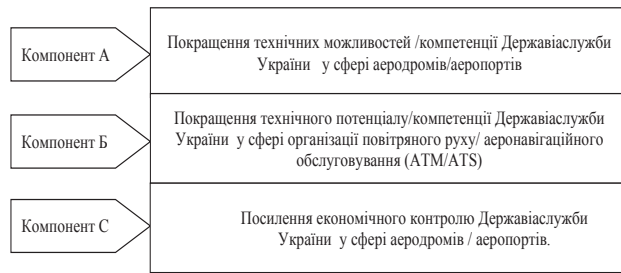


Рис. 3. Компоненти проекту Твіннінг

Джерело: розроблено авторами за даними [4]

За початку імплементації проекту Твіннінг (2011 року), в Державіаслужбі України було проведено п'ять засідань наглядової ради за участі керівника проекту, координаторів з відповідальних напрямків реалізації та залученого у процес реалізації проекту персоналу зі сторони Державіаслужби України, лідеру проекту, молодшого лідеру проекту, постійних радників зі сторони виконавців проекту (консорціум Королівства Швеція та Королівства Іспанія), а також представників Адміністративного офісу проекту та Представництва Європейського Союзу в Україні.

За період реалізації проекту досягнуто значного прогресу у перегляді національного законодавства у сферах аеропортів, обслуговування повітряного руху та економічних питань цивільної авіації та розроблено проекти модифікованих чи нових правил / нормативно-правових актів, що плануються вводитись в дію в найближчому майбутньому. На даний момент більшу увагу планується приділити практичним механізмам імплементації європейських та міжнародних норм в сфері цивільної авіації в законодавство України [4].

З лютого 2007 року триває переговорний процес щодо укладення нового базового договору між Україною та ЄС про асоціацію, включаючи Угоду про зону вільної торгівлі між Україною та ЄС. Паралельно з цим у грудні 2007 року розпочався переговорний процес щодо укладення Угоди між Україною та ЄС про Спільний авіаційний простір, яка передбачає об'єднання авіатранспортних ринків України та ЄС. Це сприятиме розвитку ринку авіаперевезень та покращенню якості послуг, розвитку транзитного потенціалу України, інтегрування України до Європейських авіаційних структур та зміцненню авторитету України на політичній арені. Крім того, доля ринку авіаперевезень у напрямку країн-членів ЄС є чи не найбільшою з усього обсягу авіаперевезень.

Серед базових передумов укладення Угоди про Спільний авіаційний простір з ЄС можливо виділити:

- функціонування зони вільної торгівлі з ЄС, що є частиною договору між Україною та ЄС про асоціацію,

- участь України в Європейському агентстві з безпеки польотів (EASA), а також досягнення Україною критеріїв Спільного авіаційного простору у сфері безпеки польотів.

В цілому, пріоритети EASA відповідають пріоритетам співпраці між Україною та ЄС у контексті триваючого переговорного процесу щодо укладення Угоди про Спільний авіаційний простір між Україною та ЄС.

Серед позитивних наслідків співпраці з EASA може стати досягнення критеріїв взаємного визнання авіаційних технічних сертифікатів та вимог, зміни у комплексній системі регулювання та

контролю за галуззю, включаючи безпеку польотів, можливість використання ресурсів ЄС (EASA) для вирішення внутрішніх питань у рамках відповідних інструментів допомоги, включаючи бюджетну підтримку з боку ЄС. Орган, який відповідає за співпрацю з Європейським агентством з безпеки польотів, є Державна авіаційна адміністрація.

З політичної точки зору підписання Угоди про Спільний авіаційний простір сприятиме поглибленню відносин з Євросоюзом у авіаційному секторі економіки на засадах, коли Україна отримує права і обов'язки держави-члена ЄС у сфері цивільної авіації. Це, теоретично, спростить процедури для українських авіакомпаній та стимулюватиме попит на повітряні перевезення, покращить інвестиційний клімат України.

В той же час, як і будь яка угода, вона містить ряд обмежень та ризиків, які вплинуть на всіх суб'єктів ринку.

Узагальненими вимогами українських авіакомпаній для досягнення рівних умов конкуренції українським авіакомпаніям є гарантовані, принаймні у рамках Угоди про Спільний авіаційний простір, еквівалентні можливості щодо:

- отримання ними слотів (часових інтервалів для виконання зльоту-посадки) у європейських аеропортах на рівних умовах з компаніями ЄС;

- дерегуляція забезпечення паливом в аеропортах (зокрема в 2008 році ціна пального в аеропорту «Бориспіль» на 40% більше, ніж у ЄС);

- відміна ПДВ для українських авіакомпаній в умовах вільного доступу на внутрішні маршрути міжнародних авіакомпаній.

Для провадження повної інтеграції авіаційної транспортної системи України до Європейської, необхідно:

- укласти Угоду між Україною та ЄС про Спільний авіаційний простір,

- стати учасником програми організації повітряного руху в єдиному європейському повітряному просторі (SESAR);

- адаптувати європейське законодавство щодо економічного регулювання: доступу до ринку перевезень, ліцензування перевізників, прав пасажирів та осіб з обмеженими можливостями тощо;

- упровадити європейські стандарти та вимоги у сфері безпеки польотів, зокрема Спільних авіаційних вимог (JAR) та вимог Європейської організації з безпеки аеронавігації, в тому числі Багатосторонньої угоди про сплату маршрутних зборів;

- поглибити участь України у загальноєвропейських авіаційних організаціях: Європейській конференції цивільної авіації (ЕКАК), Європейській організації з безпеки аеронавігації (Євроконтролю), Європейському агентстві з безпеки польотів (EASA) [2].

Представники України та Європейського Співтовариства і його держав-членів провели 23-24 липня 2008 року в Брюсселі другий раунд переговорів щодо укладення Угоди про Спільний авіаційний простір. В результаті, обидві делегації погодилися з важливістю подальших контактів на рівні експертів та ідентифікували низку пріоритетів в аспектах технічної допомоги, включаючи:

- подальшу допомогу щодо включення європейських стандартів в нову версію Повітряного Кодексу України;

- навчальні візити та обмін практичним досвідом між авіаційними властями держав-членів ЄС, експертами ЄК та України, зокрема в питаннях ліцензування авіапідприємств (критерії оцінки фінансової спроможності), координації слотів, назем-

ного обслуговування, соціально-важливих перевезень та організації повітряного руху (національний наглядовий орган, процеси сертифікації та ін.)

Для сприяння контактів між експертами будуть організовані зустрічі по напрямках:

- прискорення перекладу актів законодавства ЄС, зокрема в сфері безпеки польотів;
- технічну допомогу у впровадженні технічних стандартів Європейського Союзу з безпеки польотів;
- подальші контакти між експертами з авіаційної безпеки шляхом здійснення ознайомчого візиту експертів ЄС в Україну;

- зустріч між представниками комерційних структур авіаційної галузі з метою стимулювання обміну інформацією та встановлення контактів між підприємствами авіаційної промисловості обох сторін.

За домовленістю обох сторін переговорів, ці дії були розпочаті з вересня 2008 року. Третій раунд переговорів між Україною та ЄС щодо Угоди про Спільний авіаційний простір відбувся в Києві 20-21 липня 2009 р. Було досягнуто домовленостей, що наступний раунд переговорів відбувся в Брюсселі у листопаді 2009р. з метою завершення роботи над проектом тексту Угоди. Тим часом, відбудуватимуться подальші контакти на технічному рівні для внесення необхідних коректувань в проект тексту, що стосується правових та структурних питань.

Обидві сторони обговорили Робочі Домовленості між Українськими властями та EASA, так само як і наступні кроки після оціночного візиту з безпеки польотів з боку ЄС в Україну в травні 2009 р. Стосовно Робочих домовленостей, було погоджено, що якомога швидше повинна відбутися зустріч в Брюсселі та у всякому разі до четвертого раунду переговорів. Переговорний процес триває в даний час.

У контексті державної підтримки створення та подальшого розвитку умов інтеграції авіатранспортної галузі в систему транс'європейських повітряних мереж, розроблена Транспортна стратегія

авіаційної галузі України на період до 2020, яка визначає першочергові напрямки розвитку авіатранспортного сектору, зокрема:

- приведення інфраструктури авіаційного транспорту у відповідність із міжнародними вимогами;
- впровадження європейських стандартів та вимог у сфері безпеки польотів;
- інтеграція з Європейською авіаційною транспортною системою шляхом поступового укладання Угоди між Україною та ЄС про Спільний авіаційний простір та участі в програмі організації повітряного руху в єдиному європейському повітряному просторі (SESAR);
- поглиблення участі України у загальноєвропейських авіаційних організаціях: Європейській конференції цивільної авіації (ЕКАК), Європейській організації з безпеки аеронавігації (Євроконтролю), Європейському агентстві з безпеки польотів (EASA);

- впровадження основних складових концепції ЄС щодо Єдиного Європейського неба (SES). Пропонується підписання технічної угоди між Державною авіаційною адміністрацією з Європейським агентством з безпеки польотів (EASA) про Спільний авіаційний простір;

- прийняття та виконання Державної цільової програми безпеки польотів на період до 2015 року відповідно до міжнародних стандартів ІКАО;

- адаптація нормативно-правової бази України до вимог і стандартів ІКАО та Євросоюзу тощо [5].

Висновки та пропозиції. Отже, в процесі співпраці ЄС та України у сфері цивільної авіації відбувається проведення різноманітних програм. До них можна віднести: Проект ТРАСЕКА «Авіаційна безпека та безпека польотів у цивільній авіації II»; Проект Твіннінг «Підтримка реалізації норм та стандартів ЄС у сферах аеропортів, аеродромів та обслуговування повітряного руху/ аеронавігаційного обслуговування (АТМ/АNS)»; Проект створення «Спільного авіаційного простору» та інші.

Список літератури:

1. Транспорт. Представництво України в ЄС. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://ukraine-eu.mfa.gov.ua/ua/ukraine-eu/sectoral-dialogue/transport>
2. Транспортна політика країни. [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://www.undp.org.ua/files/en_76033Transport_System_Reform_Jun2010.pdf
3. Євроінтеграція. Державне підприємство обслуговування повітряного руху України. [Електронний ресурс].- Режим доступу: <http://uksatse.ua/>
4. Проекти співпраці ЄС та України. [Електронний ресурс].- Режим доступу: <http://avia.gov.ua/documents/Miznarodnadiyalnist/ptmd/24036.html>
5. Милян О.С. Державна політика у напрямку інтеграційної співпраці авіатранспортної галузі України з Європейським Союзом в системі транс'європейських транспортних мереж. [Електронний ресурс].- Режим доступу: http://www.rusnauka.com/10_DN_2013/Economics/2_133458.doc.htm

Мылян Е.С., Геєц І.О.

Национальный авиационный университет

НАПРАВЛЕНИЯ СОТРУДНИЧЕСТВА УКРАИНЫ И ЕС В СФЕРЕ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

Аннотация

Статья посвящена анализу направлений сотрудничества Украины и ЕС в авиационной сфере. Освещены некоторые программы и проекты, которые имеют место в процессе отношений двух данных сторон. А, также, определены перспективы вхождения Украины в «Общего авиационного пространства» со странами Европейским Союзом.

Ключевые слова: сотрудничество, авиация, Европейский Союз, проект, Общее авиационное пространство.

Mylian O.S., Heiets I.O.
National Aviation University

DIRECTIONS OF UKRAINE-EU COOPERATION IN THE CIVIL AVIATION

Summary

This article analyzes trends of cooperation between Ukraine and the EU in the aviation sector. Highlights of some of the programs and projects that take place in the course of relations between the two sides of the data. A well defined prospects for Ukraine's joining the «Common Aviation Area» with the European Union.

Keywords: cooperation, aviation, European Union, project, Common Aviation Area.

УДК 338.1

ОСОБЕННОСТИ ОЦЕНКИ ИННОВАЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ВЫСШИХ УЧЕБНЫХ ЗАВЕДЕНИЙ

Саргаева Н.Ю.

Рудненский индустриальный институт

Исследованы особенности развития инновационной сферы высших учебных заведений, проанализированы взгляды ученых на развитие инноваций в сфере образования.

Ключевые слова: инновация, высшее образование, критерии оценки инновационной деятельности.

Постановка проблемы. В настоящее время Казахстан переходит на инновационный путь развития. При этом значительные усилия направляются на развитие научно-исследовательской деятельности и инновационной деятельности в сфере высшего образования. Оценить эффективность развития инновационной деятельности высших учебных заведений невозможно без разработки критериев оценки данного направления.

Анализ последних исследований и публикаций. В научной литературе наиболее значимые труды в области инновационной деятельности и ее управления принадлежат таким зарубежным исследователям как Г.Беккер, П.Друкер, А.Маршалл, Ф.Тейлор, Й.Шумпетер и др. Особенности развития инноваций в сфере образования рассматривали в своих работах А.Г. Бездудная, И.И. Ганчеренок, Ю.А. Гарайбех, В.В. Глухов, В.Г. Лобов, М.А. Лукашенко, О.Ю. Палуба, А.В. Торкунов и др.

Выделение нерешенных ранее частей общей проблемы. Анализ инновационной деятельности высших учебных заведений подразумевает наличие системы показателей, позволяющих оценить эффективность данного процесса, а также четкое выделение видов инновационной деятельности вузов.

Целью статьи является разработка рекомендаций по оценке инновационной деятельности высших учебных заведений.

Изложение основного материала. Термин «инновации» происходит от английского слова innovation, что означает «введение новаций». Считается, что первое описание инновационных процессов ввел в экономическую науку основоположник инновационного менеджмента Й. Шумпетер в книге «Теория экономического развития», где он выделил пять типичных направлений инновационной деятельности:

1. Использование новой техники, новых технологических процессов или нового рыночного обеспечения;
2. Внедрение продукции с новыми свойствами;
3. Использование нового сырья;
4. Изменение в организации производства и его материально-технического обеспечения;

5. Появление новых рынков сбыта.

Й. Шумпетер следующим образом определяет понятие инновации: «Инновация – новая научно-организационная комбинация производственных факторов, мотивированная предпринимательским духом ... это либо комбинация новым способом существующих факторов производства, либо новые товары или еще неопробованные методы или производство для нового рынка, а также производство с использованием новых средств производства» [1].

Именно работы Шумпетера стали первичным методологическим базисом современной теории инноваций, в дальнейшем современной наукой ревидировались только классификационные и методические подходы, но не сам методологический базис теории Шумпетера [2].

В современных отечественных и зарубежных исследованиях сам термин «инновация» трактуется по-разному. Так, например, Б. Санто считает, что инновация – это «... общественный технико-экономический процесс, который через практическое использование идей и изобретений приводит к созданию лучших по своим свойствам изделий, технологий, и в случае, если он ориентируется на экономическую выгоду, прибыль» [3]. Я. Кук и П. Майерс [4] полагают, что инновация – это полный процесс от идеи до готового продукта, реализуемого на рынке.

По определению М. Додгсона «инновации включают научную, технологическую, организационную и финансовую деятельность, ведущую к коммерческому введению нового (или улучшенного) продукта или нового (или улучшенного) производственного процесса или оборудования» [5].

В.Г. Медынский и С.В. Ильдеменов под инновацией подразумевают «объект, внедренный в производство в результате проведенного научного исследования или сделанного открытия, качественно отличный от предшествующего аналога» [6].

По мнению А.Б. Титова инновация – это «процесс, в котором изобретение или идея приобретает экономическое содержание» [7].

Некоторые авторы (Д. Месси, П. Квинтас и Д. Уилд) используют понятие «инновации» в двух