

ПРОЦЕССЫ ЭВОЛЮЦИИ ОРГАНИЗАЦИОННЫХ СТРУКТУР АЭРОПОРТОВ УКРАИНЫ

Исследование процессов трансформации организационных структур аэропортов Украины является важным научно-практическим вопросом в современных условиях. Для разработки эффективных программ долгосрочного и качественного развития отрасли гражданской авиации Украины требуется научное понимание и систематизация процессов, результатом которых стало то состояние отрасли, в котором она находится на настоящий момент [1].

Отдельные аспекты процессов эволюции организационных структур в гражданской авиации Украины изучались рабочими группами Государственного департамента авиационного транспорта Украины [2, с.22-24, 3; с. 44-45; 4, с. 50-71] и научными работниками Киевского Национального Авиационного Университета, однако всесторонних, глубоких и комплексных исследований реформирования и трансформации организационных структур аэропортов Украины после 1991 г. практически не проводилось [5, 6, 7].

Целью работы является научное описание, раскрытие сущности, тенденций и особенностей эволюции организационных форм аэропортов Украины за 1991-2007 гг., определение их позитивных и негативных сторон и научная систематизация полученных результатов.

На момент распада системы «Аэрофлота» в 1991 г. аэропортовая сфера Украины складывалась из следующих составляющих [8, 9]:

- большие аэропорты в крупнейших областных центрах Украины (Борисполь, Донецк, Львов, Одесса, Днепропетровск, Харьков, Симферополь), обслуживающие воздушные судна 1-го и ниже классов на международных и внутренних рейсах. Данные аэропорты были объединены с авиаотрядами, наличие которых предусматривалось согласно планов размещения авиапредприятий СССР в каждом стратегически важном областном центре;
- аэропорты среднего ранга в областных центрах и больших городах Украины, обслуживающие воздушные судна 2-3 – го и ниже классов на внутренних рейсах, поскольку на тот момент выполнение международных рейсов являлось прерогативой только крупных авиаотрядов. Данные аэропорты были также объединены с местными авиаотрядами, определяемыми как «средние»;
- малые аэропорты местного значения, которые не имели объединённых с ними авиакомпаний, и были предназначены только для обслуживания пассажиропотока (местные аэропорты) либо для временного базирования воздушных судов на период выполнения авиационных работ (полевые аэродромы Авиационных химических работ);
- военные аэродромы, находившиеся на тот момент полностью в ведении Министерства обороны;
- аэродромы ДОСААФ (позже Общество содействия обороне Украины), жёстко связанные с базировавшимися на них аэроклубами;
- специальные аэродромы, которые входили в структуру производственных объединений (конструкторские бюро и авиазаводы) и лётных учебных заведений.

В подобном виде аэропортовый комплекс Украины просуществовал после распада СССР недолго – примерно в течение года. Далее, после полного перехода к рыночным методам хозяйствования и существенного сокращения армии и связанных с ней организаций (ДОСААФ), структура аэропортового комплекса Украины начала изменяться. В первую очередь данные изменения коснулись первой и последних категорий аэропортов: с открытием регулярных рейсов в Украину иностранных авиакомпаний, в соответствии с требованиями Международной Организации Гражданской Авиации Объединённых Наций, была проведена международная сертификация данных аэропортов, в число которых входили все указанные большие аэропорты. Они получили статус международных, что в определённой степени отразилось на расширении и совершенствовании их внутренней инфраструктуры и производственных мощностей.

В этот период (1991-1993 гг.) также было ликвидировано много частей ВВС, базировавшихся на оборудованных и полевых аэродромах на территории Украины. Боевая техника была частично вывезена, частично брошена как металлолом, а территории аэродромов были открыты для базирования и выполнения полётов гражданской и спортивной авиации. При этом были сняты режимы секретности со многих действующих военных аэродромов, на которых продолжали базироваться части ВВС, они были также открыты для гражданской авиации как аэродромы совместного базирования.

В дальнейшем (1993-2000 гг.) кардинальных изменений в структуре аэропортового комплекса практически не происходило. Процессы трансформации организационных форм аэропортовой

сферы представляли собой продолжение начатых на предыдущем этапе и по своей сущности сводились к трём видам:

- получение статуса международных рядом средних аэропортов из-за необходимости выполнения заграничных рейсов по местным заказам в период подъёма авиаперевозок в 1993-1996 гг.;
- сокращение числа мелких аэропортов местного значения, которые авиационные власти закрывали по причине полной остановки деятельности;
- пополнение списочного числа аэропортов за счёт перехода военных аэродромов в совместное либо чисто гражданское ведение.

Начиная с 1999 г., структура предприятий аэропортовой сферы Украины начала кардинально меняться с введением программы разделения Государственного авиационного предприятия на отдельные аэропорт и авиакомпанию. В итоге, на сегодняшний день подавляющее большинство аэропортов Украины имеют самостоятельный статус. К инфраструктуре аэропортов, согласно планам Государственного Департамента авиационного транспорта Украины, при разделении отнесли все здания и сооружения, а также большинство движимого наземного имущества и оборудования. Приоритет при этом был явно смещён в пользу аэропортов в ущерб авиакомпаниям, которые неожиданно оказались в положении арендаторов и клиентов аэропорта по практически всем позициям сферы содержания и обслуживания своих воздушных судов и производственно-коммерческой инфраструктуры.

В этот период произошло резко выраженное расслоение аэропортов Украины по показателям загруженности и, соответственно, прибыльности. Со значительным отрывом от общей массы работают большие аэропорты, которые обслуживают регулярные рейсы иностранных и отечественных авиакомпаний. Сфера средних и малых аэропортов в подавляющем большинстве переживает упадок по причине крайне низкой загруженности, а также свёртывания объёмов работ по применению авиации в народном хозяйстве и спецприменению в эти годы.

В целом, абстрагируясь от установленного ранжирования аэропортов по классам, автор дифференцирует аэропортовую сферу Украины на 4 основные категории:

- военные аэродромы и аэродромы специального назначения;
- местные аэропорты;
- слабые региональные аэропорты;
- сильные региональные аэропорты-лидеры и столичный аэропортовый комплекс.

Подобная градация нами используется не случайно, - в результате распада Советской Армии в наследство Украине досталось немалое количество полевых аэродромов или аэродромов бывших баз ВВС, где параметры взлётно-посадочной полосы и техническое оснащение позволяют принимать большие воздушные суда вплоть до 1-го класса включительно, но это отнюдь не означает, что подобные аэропорты могут осуществлять успешную производственно-коммерческую деятельность. Наоборот, в подавляющем большинстве такие аэродромы простаивают. К категории местных аэропортов нами причисляются аэропорты местных воздушных линий районных центров, аэровокзальный комплекс и оборудование которых позволяет принимать малые воздушные суда (самолёты 4-го и реже 3-го класса, вертолёты). В эту категорию нами определяются бывшие военные или двойного назначения аэропорты, параметры взлётно-посадочной полосы и технического оборудования которых позволяют принимать воздушные суда 3-го и выше классов, но у которых фактически отсутствуют необходимый гражданский аэропортовый грузо-пассажирский терминал, и аэродромы общества содействия обороны Украины.

В категорию слабых региональных аэропортов нами причисляются аэропортовые хозяйства, способные принимать воздушные суда 2-3-го класса, имеющие полноценный аэропортовой грузо-пассажирский терминал, расположенные в районных и областных центрах Украины, которые находятся в упадочном состоянии и рейсы из которых выполняются реже 1 раза в день. Фактически, данную категорию составляют определённые нами выше средние аэропорты, подавляющее большинство которых в настоящее время переживают кризис.

Категорию сильных региональных аэропортов-лидеров составляют указанные ранее восемь чётко определившихся аэропортов крупных региональных центров Украины, часто и стабильно выполняющие приём-выпуск воздушных судов Украины и иностранных государств. В эту категорию нами включён и столичный аэропортовый комплекс, под которым мы понимаем сам международный аэропорт «Борисполь», обслуживающие его структуры и фирмы (как в г. Борисполь, так и в г. Киев и области), систему связанных с ним пассажиро-грузовых потоков через аэропорт «Жуляны», железнодорожные и автовокзалы, систему авиатехнических предприятий г. Киев и области, задействованных в системе обеспечения авиаперевозок через аэропорт «Борисполь».

В целом, из-за общего спада авиаперевозок и сокращения объёмов основной деятельности аэропортов инфраструктуры малых и большинства средних аэропортов на протяжении периода исследования в значительной степени в организационно-экономическом смысле деградировали – утрачивался и не восстанавливался потенциал этих аэропортов в технической, кадровой, финансовой сферах. В итоге данные аэропорты (местные и слабые региональные) по своему общему состоянию опустились на очень низкий уровень. Лишь удовлетворительно обеспечивающиеся пока их основные функции отделяют эти аэропорты от лишения государственного сертификата и дальнейшего закрытия.

Аэропорты-лидеры за рассмотренный период сохранили и упрочили свои инфраструктуры – были наращены финансовые и кадровые позиции, в ряде аэропортов в определённой степени обновлены технические средства. Аэропорты-лидеры эффективно адаптировали и сбалансировали свои инфраструктуры в соответствии с требованиями существующей рыночной среды.

Главными чертами эволюции структур аэропортовых предприятий Украины явились выход аэропортов из структур, объединённых в государственное авиационное предприятие, в отдельные организации в 1999-2002 гг., вливание в систему гражданских аэропортов прошедших демилитаризацию и государственную сертификацию бывших военных аэродромов, резко выраженное расслоение системы аэропортов Украины на ограниченное количество крупных, эффективно работающих аэропортов-лидеров, и основную массу реально невостребуемых слабых региональных и местных аэропортов. За период исследования аэропорты-лидеры упрочили и адаптировали к рынку свои инфраструктуры, у остальной массы аэропортов наблюдалась общая организационно-экономическая деградация инфраструктур и значительное ослабление производственного потенциала по причине значительного сокращения объёмов основной деятельности.

Литература

1. Державна авіаційна служба України “Концепція реформування та розвитку авіаційної галузі України до 2010 року”.- Київ, 2006.
2. Звіт про підсумки роботи авіаційного транспорту за 2000р. Міністерство транспорту України. Державний Департамент авіаційного транспорту України. Київ, 2001.- 64 с.
3. Звіти про підсумки роботи авіаційного транспорту за 2001 р. Міністерство транспорту України. Державний Департамент авіаційного транспорту України.- Київ, 2002.- 84 с.
4. Звіти про підсумки роботи авіаційного транспорту за 2003 р. Міністерство транспорту України. Державний Департамент авіаційного транспорту України.- Київ, 2004.- 73 с.
5. Кононова Л.М. Оцінка конкурентоздатності авіакомпаній на авіатранспортному ринку України.- Дисертація на здобуття наукового ступеня к.е.н., Національний авіаційний університет, Київ – 2002.
6. Кононова Л.Н. Конкурентоспособность авиапредприятий в условиях рыночной экономики // Проблемы системного подхода в экономике.- Выпуск 2. К.: КМУЦА, 1998. - С. 136-138.
7. Кононова Л.Н. Формы конкуренции на рынке авиатранспортных услуг Украины // Проблемы системного подхода в экономике. Выпуск 5.-К.: КНАУ.- 2001. -С. 205- 207.
8. Экономия ресурсов в гражданской авиации / В.А. Русол, В.Е. Брусиловский, К.П.Иванов, Б.А.Лихачёв.- Под ред. В.А. Русола. – М.: Транспорт, 1991. – 262 с.
9. Хозяйственный механизм гражданской авиации: Проблемы совершенствования / Под ред. А.В. Мирошникова. – Мн.: Наука и техника, 1991. – 272 с.

УДК 332.14 (477.75)

А.И. Пашенцев, к.т.н., доцент,
Таврический национальный университет им. В.И. Вернадского

ПОЗИЦИОНИРОВАНИЕ ПРЕДПРИЯТИЙ КРЫМА ПО СТЕПЕНИ НЕГАТИВНОГО ВОЗДЕЙСТВИЯ НА ОКРУЖАЮЩУЮ ПРИРОДНУЮ СРЕДУ

Предприятия как хозяйствующие субъекты оказывают негативное воздействие на окружающую природную среду выбросами вредных веществ в атмосферу, водные бассейны и почву. Все экономические субъекты различаются между собой не только степенью выполнения производственной программы, качественным составом персонала, результатами операционной и финансовой деятельности, но и степенью негативного воздействия на окружающую среду. От этого показателя зависит не только перспектива расширения производственной деятельности предприятия,