

УДК 338.47 (477.7) «71»

И.И. Соколы, к.э.н., Е.А. Олейникова
Одесский Национальный Политехнический Университет**ЭВОЛЮЦИЯ АВИАТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА
ЮЖНОГО РЕГИОНА УКРАИНЫ**

Исследование процессов эволюции аэропортовых хозяйств регионов Украины является важным научно–практическим вопросом в современных условиях. Выводы о сущности и условиях, преимуществах и недостатках, характере и особенностях регионального развития организационных структур аэропортового хозяйства Украины составляют научно–практическую базу для разработки новых эффективных форм данной категории авиапредприятий. Для разработки эффективных программ долгосрочного и качественного развития регионального сектора отрасли гражданской авиации Украины требуется научное понимание и систематизация тех процессов, результатами которых стало то неудовлетворительное состояние регионального сектора отрасли, в котором она находится на настоящий момент, как научно–практической базы для определения направлений и методологии формирования новых эффективных и перспективных организационных структур аэропортовых хозяйств Украины, способных выстоять в условиях жёсткой конкуренции и ограниченности возможностей по привлечению ресурсов. Отдельные аспекты процессов эволюции организационных структур в гражданской авиации Украины изучались рабочими группами Департамента авиатранспорта Украины и научными работниками КНАУ, однако всесторонние и комплексные исследования процессов эволюции аэропортовых хозяйств регионов Украины за последние 10 лет практически не проводились.

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

Аэроузел Юго–Западной части Украины, в центре которого находился аэропорт «Одесса» всегда играл очень важную роль в авиатранспортной системе Советского Союза. В силу выгодного географического положения, а также глубоко интегрированных хозяйственных связей со всеми регионами СССР, Одесский аэропорт всегда отличался значительными уровнями пассажиропотоков и большой концентрацией рейсов, которые делились на две категории: рейсы, которые связывали Одессу со всеми частями территории СССР, и рейсы регионального значения, связывавшие Одесский аэропорт как с системой местных аэропортов Одесской области. Аэропорты соседних крупных областей Украины – Херсонской и Николаевской – «Херсон» и «Николаев» по объёмам пассажиропотоков и концентрации рейсов значительно отставали от Одесского аэропорта в силу гораздо меньшей политико–хозяйственной значимости данных областных центров. В отличие от Одесского аэропорта, обладавшего широким спектром рейсов во все регионы СССР, номенклатура рейсов из Херсона и Николаева характеризовалась узкой направленностью – главным образом рейсы, связывающие эти аэропорты с крупнейшими узловыми центрами СССР Киевом и Москвой, что обеспечивало пассажиру возможность следования через эти пункты в любую точку СССР. Также эти аэропорты служили в свою очередь узловыми центрами систем местных авиаперевозок в рамках своих областей.

Распад СССР в 1991 г. вызвал значительные негативные последствия в авиатранспортной структуре и на региональном уровне. Существенным образом сократился спектр выполняемых из Одесского аэропорта рейсов, которые главным образом были ориентированы на ставшие независимыми республики бывшего СССР. По причине сведения к минимуму хозяйственно–культурных связей полностью исчезли рейсы в направлении в Сибири, Дальнего Востока, и Средней Азии, а традиционные и наработанные рейсы в Москву и в Европейскую часть Российской Федерации сократились до минимума. С другой стороны, их место в определённой степени заняли рейсы отечественных и зарубежных авиакомпаний в международном направлении, однако по уровню пассажирозагрузки и особенно по количеству частот выполняемых рейсов, данные новшества не стали им равноценной заменой. Достаточно сказать, что в общереспубликанском масштабе спад

авиаперевозок уже в 1992 г. составлял почти 300% к уровню предыдущего года, и такая же тенденция наблюдалась и на региональном уровне [1, с.17]. В дальнейшем гиперинфляция и социальноболезненные процессы в 1992–1995 гг. в существенной степени подорвали платёжеспособность широких слоёв населения, что немедленно сказалось на уровне внутренних и особенно местных авиаперевозок. Внутренние авиаперевозки были сведены к минимуму как по уровню пассажирозагрузки так и по географии, практически система внутренних регулярных авиаперевозок в Украине редуцировалась до небольшого количества рейсов из аэропортов крупных областных центров в столицу Киев, отличающихся низкой (примерно 2 рейса в сутки) частотой. Система внутренних местных авиаперевозок, осуществлявшихся малой авиацией, практически перестала существовать в первые кризисные годы 1992–1994 гг. по причине практического обнищания населения сельской местности, из которого состоял пассажиропоток на МВЛ. К середине 1990-х гг. пассажирские перевозки на местных воздушных линиях в Украине исчезла, как категория полётов.

Сложившаяся к середине 1970-х гг. и просуществовавшая без изменений до распада СССР в 1991 г. система местных воздушных линий Одесского аэроузла складывалась из аэропорта «Одесса», как узлового центра, достаточно крупного и неплохо оснащённого аэропорта местного значения «Измаил», приравненных к категории «местных аэропортов», но фактически представляющих собой хорошо оборудованные посадочные площадки районных центров Болграда и Килии, а также значительного количества посадочных площадок в районных центрах (Белгород–Днестровский, Татарбунары, Саврань, Ананьев, Балта, Кодыма) и крупных сёлах Одесской области. Уровень пассажирозагрузки и концентрация рейсов на местных воздушных линиях Одесского аэроузла всегда отличался высокими показателями, период максимальной активности в этой сфере наблюдался с середины 1960-х до середины 1980-х гг., когда сеть авиаперевозок покрывала практически все районные центры Одесской области и многие крупные сёла, причём частота рейсов в эти пункты составляла два–три рейса в сутки, направление Измаил–Одесса обслуживалось реактивным лайнером ЯК–40 с частотой 1–2 рейса в сутки, помимо 3–4-х рейсов в сутки выполняемых малой авиацией. После начала перестройки в 1985 г. и общего ухудшения экономического положения СССР количество и номенклатура рейсов на МВЛ Одесского региона было несколько сокращено. В период с 1985 г. по 1992 г. система рейсов на МВЛ Одесского региона складывалась из направлений Одесса–Измаил (частота 1–2 рейса в день) с транзитными посадками в некоторых крупных населённых пунктах юго–западной части Одесской области (Белгород–Днестровск, Татарбунары), а также нескольких направлений в ряд крупных районных центров (Килия, Рени) выполняемых с частотой 2–3 рейса в неделю, также с транзитными посадками в нескольких населённых пунктах, находящихся на пути следования [10].

Кардинальные перемены в негативную сторону в сфере малой авиации Одесского региона начались после распада СССР. В течении определённого непродолжительного времени (1991–1992 гг.) транспортная сеть местных воздушных линий региона продолжала работать по инерции, выполняя ограниченное количество рейсов на самых основных направлениях МВЛ. Но сравнительно быстро, начиная с 1993 г., открывшего период гиперинфляции, экономических потрясений и существенного подрыва платёжеспособности широких слоёв населения полностью разрушилась, и к 1994 г. практически перестала существовать. Главными причинами разрушения авиатранспортной сети МВЛ стали:

- критический спад спроса на авиаперевозки на МВЛ из–за резкого падения платёжеспособности жителей районов и областей, определяющих пассажиропоток по МВЛ;
- гиперинфляция 1993–1996 гг. в значительной степени разбалансировавшая ценовую политику обслуживающих МВЛ авиакомпаний, что обусловило неадекватность цен на авиабилеты, оттолкнувшую часть всё ещё остававшихся платёжеспособных пассажиров
- нежелание руководства ГАП, в ведении которых на тот момент находилась вся система МВЛ, заниматься низкорентабельными и неперспективными видами авиационной деятельности, которыми являлись внутренние рейсы МВЛ на тот момент [2, 3].

Из региональных узловых аэропортов Одессы, Херсона, Николаева полностью перестали выполняться регулярные пассажирские рейсы по МВЛ, следствиями чего стало:

- практически полное прихождение в негодность парка воздушных судов пассажирской малой авиации;
- прихождение в негодность оборудования и сооружений местных аэропортов, следствие чего стало закрытие практически всех местных аэропортов Одесской, Николаевской и Херсонской областей;
- утрата кадрового потенциала работников авиакомпаний и аэропортов, работавших в сфере обслуживания рейсов МВЛ.

В настоящий момент (на 2007 г.) внутренние пассажирские рейсы по МВЛ в Одесской, Херсонской и Николаевской областях не выполняются вообще. Но в тоже время в последние годы (2003–2007 гг.) резко возрос спрос на авиаперевозки на МВЛ по причине существенного повышения благосостояния всех слоёв населения. Однако отреагировать на этот спрос Одесский региональный рынок авиаперевозок не в состоянии: отсутствует отлаженная инфраструктура и авиатехника для обслуживания МВЛ. В настоящий момент аэропортовская сфера Южного региона Украины представлена следующими гражданскими аэропортами, имеющие сертификат аэропорта государственных авиационных властей Украины:

- Международный аэропорт «Одесса», являющийся одним из восьми аэропортов-лидеров. В аэропорту «Одесса» базируются три пассажирских авиакомпании, обладающих воздушными судами 1–4 классов, способных выполнять рейсы любых категорий;
- Международный аэропорт «Николаев», весьма мощный по потенциалу, но относящийся к категории убыточных и депрессивных по количеству принимаемых и выпускаемых рейсов. На сегодняшний день в аэропорту «Николаев» не базируются авиакомпании, способные выполнять пассажирские рейсы средней и большой дальности, но присутствует достаточно крупная авиакомпания малой авиации «Николаев-аэро», обладающая большим количеством самолётов Ан-2 и вертолётов Ка-26, и являющаяся наследницей Николаевского авиаотряда, обслуживавшего сеть МВЛ в Николаевской области;
- Аэропорт «Херсон», обладающий как и Николаев достаточным производственным потенциалом, но так же являющийся депрессивным из-за низкого количества обслуживаемых рейсов. В аэропорту «Херсон» также отсутствуют крупные и средние пассажирские авиакомпании, но базируется крупная компания спецприменения «Херсон-авиа», обладающая значительным количеством воздушных судов малой авиации, способных обслужить областную сеть МВЛ;
- «Международный аэропорт Измаил», в целом сохранивший и последние годы улучшивший свой производственный потенциал. В настоящее время в аэропорту «Измаил» не базируются какие-либо авиакомпании;
- Международный аэропорт «Лиманское», реконструированная в гражданский аэропорт бывшая военно-воздушная база. В настоящее время в аэропорту «Лиманское» также не базируются авиакомпании, способные выполнять пассажирские рейсы.

Местные аэропорты, находившиеся в крупных сёлах и небольших районных центрах, находятся в состоянии полного развала и вообще не функционируют. Деятельность вышеперечисленных сертифицированных гражданских аэропортов, кроме аэропорта-лидера «Одесса», характеризуется очень низкими показателями (табл. 1) [4, с. 2–5; 5, с. 11–14]. Рейсы, выполнявшиеся в 2002–2006 гг. из вышеприведённых аэропортов Южного региона, характеризовались следующим образом:

Таблица 1

Пассажиры потоки через аэропорты Южного региона Украины в 2002–2006 гг.

Пассажиропоток через аэропорты Южного региона Украины, тыс. чел	Год				
	2002	2003	2004	2005	2006
Региональный аэропорт-лидер (Одесса)					
Одесса	260,6	311,6	406,6	445,3	527,4
Слабые региональные аэропорты					
Измаил	10,2	1,0	1,3	13,0	13,6
Николаев	17,3	11,2	15,8	11,1	7,0
Херсон	3,6	2,0	1,1	0,4	0,4

Из аэропорта «Одесса» выполнялось значительное количество рейсов всех категорий, доминирующими из которых являлись регулярные рейсы международной направленности, выполняемые иностранными и отечественными (главным образом столичными авиакомпаниями-лидерами «МАУ» и «Аэросвит» и в гораздо меньшей степени одесской авиакомпанией «Таврия») авиакомпаниями, и рейсы в столицу, выполнявшиеся с начала 90-х гг. до 2004 г. ГАК «Одесские авиалинии» в аэропорт «Киев-Жуляны», а с 2004 г. по настоящее время совместно авиакомпаниями «Аэросвит» и «Южные авиалинии» в международный аэропорт «Киев-Борисполь». Эпизодически, в течении 1998–2006 гг. различные одесские авиакомпании и авиакомпании из других городов Украины («Донбасс-Аэро», «АРП-410») предпринимали попытки возобновить регулярный рейс из Одессы в аэропорт «Киев-Жуляны», но ввиду отвлечения основной массы пассажиропотока на

удобный рейс в «Борисполь», выполнявшийся с частотой 3 раза в день, данные попытки успеха не имели. Рейсы из аэропортов Херсона, Николаева и Измаила характеризовались фактически идентичной направленностью: регулярные или серийные чартерные рейсы в центр мелкооптовой торговли Стамбул, и периодически повторяющиеся попытки регулярных рейсов в Киев (как правило, в аэропорт «Жуляны»), на практике представляющие собой серии часто отменяющихся из-за низкой загрузки и носящих сезонный всплесковый характер нерегулярных рейсов, заявленных в расписании как регулярные.

На первый взгляд благополучное положение аэропорта-лидера «Одесса», имеющего в целом достаточно высокие показатели обслуживания пассажиро- и грузопотоков, таит в себе ряд тесно связанных народнохозяйственных проблем. В первую очередь необходимо отметить, что несмотря на кажущуюся перспективной тенденцию увеличения с каждым годом обслуживаемых рейсов, данная тенденция носит негативный для развития авиационной отрасли региона характер. Весомую долю и ежегодный прирост новых рейсов в аэропорт «Одесса» составляют рейсы иностранных и мощных столичных авиакомпаний, притом что количество рейсов местных одесских авиакомпаний стремительно уменьшается год от года. Местные авиакомпании, безнадежно уступающие своим иностранным и столичным конкурентам по авиапарку и финансовому потенциалу, не выдерживают конкурентного прессинга, следствием чего становится сокращение ими своей производственной инфраструктуры до критических уровней на грани банкротства. Так, например, государственная авиакомпания «Одесские авиалинии» в период активной экспансии столичных и иностранных авиакомпаний в 1999–2004 гг. утратила практически весь свой авиапарк и была вынуждена отдать конкурентам все свои рейсы, и в настоящий момент находится в состоянии банкротства *de-facto*, хотя сохраняет сертификат эксплуатанта благодаря особому распоряжению государственных авиационных властей. Авиакомпания «Таврия» в этот же период сократила свой авиапарк с трёх до одного воздушного судна и была вынуждена передать коммерческие права на очень перспективные рейсы Одесса–Дубай, Одесса–Варшава и большую часть частот на рейс Одесса–Стамбул своим иностранным и столичным конкурентам. Третья базовая одесская авиакомпания «Южные авиалинии» вытеснена конкурентами со всех регулярных международных рейсов, причём столичная авиакомпания «Аэросвит» также вытесняет «Южные авиалинии» с внутреннего авиарейса Одесса–Киев. Видимый синюминутный эффект от увеличения поступлений в местный бюджет от аэропортовых сборов за взлёт–посадку и обслуживание пассажиров, а также сверхприбыли частных нефтетрейдеров от продажи авиатоплива по неадекватно завышенным ценам являются платой за отказ от возможности долгосрочного качественного развития региональной гражданской авиации. В итоге, подобная государственная политика пассивности и полного отказа от стимуляции и содействия развитию региональной пассажирской авиации в контексте Южного региона привела к деградации некогда очень мощного авиационно-технического комплекса Одесского аэроузла и авиапредприятий Херсона и Николаева к нескольким финансово очень слабым и технически слабо конкурентноспособным авиакомпаниям, выполняющим в совокупности один–два регулярных рейса и эпизодические чартерные рейсы. Аэропорт «Одесса» является единственным аэропортом Южного региона Украины, осуществляющим успешную и стабильную производственную деятельность с достаточно высокими показателями прибыльности.

Два следующих больших аэропорта региона «Херсон» и «Николаев» в настоящий момент переживают глубокий кризис и являются убыточными и нерентабельными. Номенклатура рейсов, выполняемых из международного аэропорта «Николаев» сводится к одному–двум чартерным рейсам не чаще, чем один раз в две недели и введённому с 2006 г. регулярному рейсу «Николаев–Киев» (Борисполь), являющимся потенциально и фактически нерентабельным. Так же из аэропорта «Николаев» выполняются полёты ВС Ка–26 и Ан–2 по применению авиации в народном хозяйстве. Финансовое состояние аэропорта характеризуется, как хронически дефицитное и неликвидное, следствием чего является полное отсутствие обновления основных фондов, хроническая задержка зарплаты работникам и поддержание работы оборудования аэропорта на нижней грани допустимого. Аэропорт «Николаев» считается депрессивным, бесперспективным и требующим санации. Аэропорт «Херсон» находится ещё в более худшем состоянии, чем аэропорт «Николаев». Из аэропорта «Херсон» практически не выполняется пассажирских рейсов, деятельность аэропорта сводится к обслуживанию сезонных полётов по ПАНХ, выполняемых местной авиакомпанией «Херсон–Авиа». Финансовое состояние аэропорта «Херсон» характеризуется как латентное фактическое банкротство, в 2003–2005 гг. аэропорт «Херсон» не мог пройти процедуру сертификации в Укрaviaтранс по причине совершенно неудовлетворительного финансового состояния и невозможности приобретения оборудования, необходимого для поддержания минимального уровня безопасности полётов, и

формально был закрыт. Функционирование аэропорта «Херсон» как и аэропорта «Николаев» обеспечивается исключительно за счет дотаций из областных бюджетов, что является предметом постоянного острого недовольства областных советов, что обуславливает нерегулярное и недостаточное их финансирование.

Аэропорт «Измаил» в настоящее время находится в достаточно сложном положении, несмотря на то, что в последние годы его руководству удалось обеспечить определённое количество выполняемых рейсов и поступления прибыли. В 1995–2002 гг. аэропорт переживал кризисный период. Но в 2002 г. из аэропорта «Измаил» начали выполняться серийные чартерные рейсы на Стамбул с частотой не менее одного раза в неделю. Также из аэропорта выполняются сезонные регулярные рейсы в Киев. В настоящее время Аэропорт «Измаил» функционирует относительно стабильно, но с минимальными уровнями прибыльности, значительная часть доходов аэропорта покрывается за счёт дотаций из городского и областного бюджетов, притом что в целом предприятие международный аэропорт «Измаил» является нерентабельным. Уровень оснащения аэропорта в целом признаётся удовлетворительным, но фактически находится на нижней границе нормы.

Аэропорт «Лиманское» в настоящее время практически не функционирует. Задуманный в своё время как альтернативный для аэропорта «Одесса» для принятия многотоннажных конечных и транзитных грузовых рейсов и получивший в дальнейшем сертификат международного, аэропорт «Лиманское» так и не смог выйти ни на расчётные ни на минимальные объёмы обслуживания рейсов. Объективными причинами неудачи данного проекта, несмотря на весомые объёмы вложенных инвестиций, явился резкий спад грузовых авиаперевозок в регион из-за значительного подорожания авиатоплива в 1999–2005 гг. и падение спроса на импортные потребительские товары. Субъективными причинами стало неумение руководства аэропорта привлечь грузопотоки и обеспечить гибкую коммерческую политику, а также гибкую транспортную связку «ПТТ Лиманское – Одесса». В итоге оставшиеся грузовые рейсы выполняются в аэропорт «Одесса», а основная деятельность аэропорта «Лиманское» сводится к предоставлению мест стоянок воздушных судов, у которых закончились ресурсы, и предоставление статуса формального базового аэропорта для авиакомпаний ПАНХ, реально осуществляющих свою деятельность в других регионах Украины. Также из аэропорта «Лиманское» осуществляются полёты легкомоторной и спортивной авиации и десантирование парашютистов. Аэропорт «Лиманское», являясь коммерческим предприятием в форме ООО является убыточным и нерентабельным и существует за счёт средств учредителей и инвесторов, по-прежнему сохраняющих реальный интерес к аэропорту и имеющих планы по его возрождению в будущем.

Система местных аэропортов и взлётно-посадочных площадок для перевозки пассажиров в небольших районных центрах и крупных сёлах в настоящее время практически не существует. Местные аэропорты даже в таких крупных районных центрах, как Белгород–Днестровский, Килия, Балта и Котовск закрыты для полётов пассажирской авиации даже формально, хотя сохраняют ещё остатки прежней производственной инфраструктуры, находящиеся на консервации, которые можно привести в рабочее состояние при условии достаточного финансирования.

В итоге, на основании вышеприведённого анализа мы приходим к выводу, что общее состояние аэропортового комплекса Южного региона Украины в современных условиях можно определить как неудовлетворительное. В первую очередь необходимо отметить, что понятие «Одесский аэроузел» или «аэроузел Южного региона» как сбалансированный, систематизированный и синхронно функционирующий комплекс не существует. В настоящее время аэротранспортная система Южного региона, понимаемая нами как «Одесский аэроузел», представляет собой практически не упорядоченную и очень слабо связанную друг с другом совокупность аэропортовых хозяйств и базирующихся в них авиаперевозчиков. На основании мирового опыта, особенно резко контрастирующего в последние годы, можно заключить, что подобное положение дел в рамках европейской цивилизованной страны с рыночной экономикой является абсолютно неприемлимым. Практически во всех развитых странах мира и стремящихся к ним развивающихся странах в рамках регионов формируются комплексные, тесно взаимосвязанные и синхронно функционирующие аэроузлы, обеспечивающие наиболее оптимальную коммерческую загрузку авиаперевозчиков и аэропортов, максимальные возможности следования, удобства и комфорта пассажиру, и эффективное противодействие внешним конкурентам за счёт консолидации и синергии собственных ресурсов и возможностей. Работающие самостоятельно друг от друга аэропорты и авиакомпании дробят и дезорганизуют пассажиропотоки, истощая тем самым себя внутренней конкурентной борьбой, результатом которой является распределённый пассажиропоток, не дающий рентабельной загрузки каждому отдельному аэропорту или авиакомпании, следствием чего являются убытки и кризисное

состояние, которое имеет место в сфере аэропортов южного региона Украины в настоящее время. В условиях жёсткой внешней конкурентной угрозы, согласно общепринятым современным научным позициям, когда конкуренты являются заведомо сильнее, наиболее эффективным средством противостояния конкуренции является гармоничная консолидация субъектов внутреннего рынка, в противном случае непринятие таких мер приводит к достаточно быстрому уничтожению внешними конкурентами субъектов внутреннего рынка, процесс которого мы наблюдаем в настоящий момент в ракурсе местных одесских авиакомпаний. Руководством региона осознаётся реальная угроза внешних конкурентов, грозящая полным банкротством местных региональных авиакомпаний, однако ввиду отсутствия чётко оформленных, сбалансированных и реально выполнимых программ, данный серьёзный аспект экономики региона остаётся без реального содействия, защиты и стимуляции государства. Согласно прогнозам экспертов, при сохранении подобного положения дел, пассажирская авиация южного региона Украины может быть полностью уничтожена конкурентами за 2–3 года.

Несколько видоизменённая ситуация просматривается в сфере аэропортов региона. Невнимание государства к проблемам загрузки региональных аэропортов приводит в итоге к потере весомой части доходов от обслуживания рейсов через эти аэропорты и деградации авиатранспортной сферы региона, ведущей к потере рабочих мест и потере капиталоемких и высокотехнологичных элементов экономики транспорта региона, приносящих высокие прибыли и являющиеся основами качественного развития региона. Простой и запредельно низкая загрузка всех аэропортов региона кроме «Международного аэропорта Одесса» привели к оттоку и потере ценных квалифицированных кадров аэропортов, устареванию, ветшанию и разрушению сооружений и оборудования аэропортов, что угрожает безопасности полётов и жизням людей с одной стороны, но с другой стороны содержание подобных нерентабельных объектов оборачивается весомой статьёй расходов для местных (областных и муниципальных) бюджетов, оправдание которых вызывает конфликты и споры, в связи с чем их финансирование ведётся в недостаточно малых объёмах и с неприемлемой регулярностью. Вследствие этого жители районов и областей, платежеспособность которых в настоящее время уже достигает приемлемого для авиации уровня, полностью лишены возможности пользования услугами воздушного транспорта местного значения, и вынуждены тратить значительное время на путь автомобильным транспортом в узловую аэропорт «Одесса».

Основной причиной кризисного состояния сферы гражданской авиации региона стала пассивная роль государства по стимуляции развития отрасли и его невмешательство в рыночные процессы с точки зрения защиты отечественных авиакомпаний от иностранных конкурентов. Пассивная роль государства по стимуляции развития отрасли базировалась на практически полном отсутствии планов и программ по укреплению позиций и развитию региональной гражданской авиации, и заключалась в:

- полном абстрагировании государства от вопросов обеспечения системы местных воздушных линий и его полном отказе от решения проблем местных аэропортов;
- полном абстрагировании государства от вопроса обеспечения нормальной производственной загрузки основной массы региональных аэропортов, хотя до 2000 – 2002 гг. эти аэропорты являлись субъектами государственной собственности;
- полном отсутствии каких-либо мер, направленных на стимуляцию развития региональной пассажирской и грузовой авиации (режим налоговых льгот, компенсация расходов на обеспечение авиационной деятельности и установление твёрдых льготных тарифов на авиационное топливо, прямые бюджетные инвестиции, льготное кредитование и инновационные программы);
- активное проведение в жизнь политики по дроблению, структурной деградации и декомпозиции сложных, жизнеспособных и устойчивых комплексных структур «Аэрофлота» и формированию неупорядоченной совокупности примитивных и слабых авиационных субъектов, не образующих между собой практически никаких качественных связей.

Невмешательство государства в рыночные процессы с точки зрения защиты интересов региональных авиакомпаний от иностранных конкурентов базировалось на отсутствии каких-либо программ и установок как на общегосударственном, так и на региональном уровне по защите от мощных иностранных конкурентов отечественных региональных авиакомпаний, находящихся в заведомо более худших условиях в плане финансовых возможностей и слабokonкурентноспособного устаревшего авиапарка, и заключалась в:

- применении в аэропортах регионов Украины практически идентичных систем тарифов для отечественных и иностранных авиакомпаний;

- абстрагирование государства от содействия в обеспечении технического перевооружения авиапарка на новую конкурентноспособную технику;
- полное отсутствие государственных программ по внедрению новых технологий менеджмента в области создания эффективных комплексных авиатранспортных структур, в которых государство выступает также в качестве участника проекта.

Следующей важной причиной спада в сфере гражданской авиации региона стал примитивный и недальновидный менеджмент региональных авиакомпаний и аэропортов, который выражался в:

- экстенсивном подходе к эксплуатации авиапарка, когда авиакомпании «жили сегодняшним днём», вырабатывая остаточные ресурсы устаревшей советской авиатехники, совершенно не заботясь о формировании фондов для обновления авиапарка;
- пассивном подходе к использованию методов коллективной структурной организации субъектов путём консолидации и интеграции для противостояния внешней жёсткой конкуренции;

Литература

1. Звіт про підсумки роботи авіаційного транспорту за 2001 рік (оперативні дані) / М-во транспорту України. – К.: Державний департамент авіаційного транспорту України, 2002.– 84 с.
2. Кононова Л.Н. Конкурентоспособность авиапредприятий в условиях рыночной экономики // Проблемы системного подхода в экономике. Вып.2. К.: Кмуца, 1998. – С. 136–138.
3. Кононова Л.Н. Формы конкуренции на рынке авиатранспортных услуг Украины // Проблемы системного подхода в экономике. Вып.5. –К.: КНАУ.– 2001. –С.205– 207.
4. Звіт про відправлення пасажирів та вантажів з аеропортів південного регіону України у 1998–2006 рр.(оперативні дані) / М-во транспорту України. – К.: Державна авіаційна адміністрація України, 2007.– 6 с.
5. Звіт про роботу галузі цивільної авіації України у 2004,2005, 2006 рр. (Оперативні дані) / М-во транспорту України. – К.: Державна авіаційна адміністрація України, 2007.– 17 с.

УДК 338.432 (477).011.76

В.А. Радченко, к.э.н., доцент,
ТНУ им. В.И. Вернадского

ПРЕОДОЛЕНИЕ КРИЗИСНЫХ ЯВЛЕНИЙ НА ПРЕДПРИЯТИЯХ АПК УКРАИНЫ

Функционирование аграрного сектора экономики на этапе перехода к рыночным отношениям сопровождалось углублением кризисных явлений во всех отраслях АПК. Однако экономическому развитию в целом присуща периодичность кризисов, появление которых сигнализирует о необходимости осуществления инноваций. Применение комплекса мероприятий, направленных на преодоление кризисных явлений в отраслях АПК, влияние (роль) менеджмента на формирование, развитие и нейтрализацию кризиса на предприятиях, не нашли надлежащего отображения в научных исследованиях. В этой связи перед автором данной статьи поставлена цель: разработка предложений по преодолению кризисных явлений и повышению эффективности деятельности агропромышленных формирований.

Проведенный анализ развития отраслей АПК свидетельствует о негативных тенденциях, кризисных явлениях в экономике этих отраслей. В частности, структурный кризис аграрной экономики, который привел к диспропорции в отраслях сельскохозяйственного производства, сопровождается упадком отраслей животноводства и кормопроизводства. Отсутствие политической и социально-экономической стабильности в стране, неотработанная финансово-кредитная система, углубление диспаритета цен на сельскохозяйственную и промышленную продукцию, отсутствие действенного мотивационного механизма стимулирования высокоэффективного труда, незавершенность аграрной реформы ухудшают инвестиционный климат в стране.

Сокращение инвестиций в сельское хозяйство ускорило процессы физического старения средств производства и обострило финансовое состояние сельскохозяйственных предприятий, что обусловило резкое снижение фондовооруженности и технической оснащенности. В результате усиления технико-технологического кризиса сократились объемы производства, повысилась