

ВПЛИВ ДЕРЖАВНИХ ЗАКУПІВЕЛЬ НА ПОДАЛЬШИЙ РОЗВИТОК АВІАЦІЙНОЇ ГАЛУЗІ В УКРАЇНІ В КОНТЕКСТІ ЄВРОПЕЙСЬКОЇ ІНТЕГРАЦІЇ

ВОДОЛАСКОВА Катерина Юріївна - провідний фахівець тендерно-договірної відділу Державного підприємства «Міжнародний аеропорт «Бориспіль»

УДК 381.73:629.13

Стаття посвячена определению взаимозависимости функционирования системы государственных закупок и развития авиационной отрасли в Украине, учитывая во внимание адаптацию законодательства Украины до законодательства Европейского Союза.

Ключові слова: державні закупівлі, авіаційний транспорт, європейська інтеграція, транспортне право Європейського Союзу.

Вступ

Україна задекларувала готовність здійснити все можливе для модернізації своєї транспортної системи шляхом підписання та ратифікації низки відповідних міжнародних конвенцій, а також участі в міжнародних організаціях, гармонізації внутрішніх норм і стандартів щодо роботи транспорту з вимогами європейських *acquis communautaire*. Зближення українського права з *acquis communautaire* Європейського Союзу (ЄС) є не тільки інструментом поглиблення економічної кооперації з ЄС, але також важливим засобом підвищення подальшого розвитку України в цілому [1].

Аналіз досліджень і публікацій з проблеми

Питання наближення та гармонізації українського законодавства до вимог нормативно-правових актів ЄС досліджувалися переважно у працях фахівців у галузі теорії права, у поєднанні з вивченням міжнародного та європейського права, серед яких праці українських та російських науковців

М.М. Бірюкова, В.Н. Денисова, М.М. Гнатівського, І.А. Грицяка, Л.М. Ентіна, А.Я. Капустіна, Б.М. Топорніна, О.В. Кресіна, М.Ю. Григорака, М.В. Новикової, В.Г. Пилипчука, Р.А. Калюжного, В.М. Брижка, В.Ф. Опришка, Л.Д. Тимченка, А.О. Четверікова, Ю.С. Шемшученка та ін.

Постановка завдання

Метою цієї статті є визначення рівня взаємозв'язку між станом функціонування системи державних закупівель та розвитку авіаційного транспорту в Україні. Для цього автор ставить перед собою наступні завдання:

- дослідити стан використання повітряного транспорту в Україні та окреслити наявні проблеми, що стримують розвиток авіаційної галузі в Україні;
- охарактеризувати пріоритетні завдання та напрямки політики ЄС щодо розвитку повітряного транспорту;
- визначити стан державних закупівель в секторі авіації в Україні;
- встановити критерії впливу державних закупівель на розвиток авіаційної галузі в Україні.

Основний матеріал

Унікальне географічне розташування на перехресті торговельних шляхів потенційно дозволяє Україні отримувати більше переваг від глобалізації у разі забезпечення динамічного розвитку та реалізації потенціалу транспортної інфраструктури. Транспортна

система є однією з базових галузей економіки, стабільне та ефективне функціонування якої забезпечує необхідні умови обороноздатності, національної безпеки, цілісності держави, підвищення рівня життя населення, валютних надходжень до України. Транспортний сектор також відіграє важливу роль у соціально-економічному розвитку країни, адже розвинена транспортна система є передумовою економічного зростання, підвищення конкурентоспроможності національної економіки і якості життя населення [2].

На сьогоднішній день основними проблемами розвитку авіаційної галузі України являється зношеність основних фондів (60%), дефіцит кваліфікованих кадрів (57%), невідповідність технічних можливостей аеропортів сучасним міжнародним вимогам (65%), відсутність державної підтримки створення нової техніки й впровадження сучасних технологій (30%), відсутність державної програми підтримки розвитку авіатransпортної та авіабудівної систем, втрати керуваності інвестиційною на транспорті (60%), жорстка податкова політика держави відносно авіаційної галузі (40%), недостатній рівень правової бази сертифікації експлуатантів, невизначеність умов діяльності та підвищений економічний ризик управління авіакомпаній (55%), недостатня модернізація парку повітряних суден (65%), велика кількість формальностей при міжнародних авіап перевезеннях (70%), завантаженість аеропортів та повітряного простору та інші [3].

У стратегії посткризового розвитку України транспорт відіграє одну з ключових ролей. Безперебійно діюча система транспортних комунікацій є матеріальною основою, без якої досягнення стійкого економічного зростання неможливе.

Авіаційний транспорт має можливість налаштувати і розвивати зв'язки практично з усіма державами. Розвиток авіаційного транспорту, як самостійної галузі, почався після проголошення незалежності України в результаті створення спільних підприємств. Одним із провідних авіапідприємств є СП «Міжнародні авіалінії України», Період формування авіаційного транспорту як

галузі економіки почався із використання здебільшого застарілих літаків колишнього «Аерофлоту», залученням іноземних літаків нових типів, в тому числі «Боїнг-737».

Діяльність авіаційного транспорту в значній мірі залежить від стану та використання його наземної бази – аеропортів. Три-валій час зберігаються істотні диспропорції у розвитку наземної бази. Виробничі потужності аеропортів не забезпечують виконання зростаючих обсягів транспортної роботи, відстають, таким чином, від перевізної здатності парку літаків, що призводить до обмеження обсягів перевезень. Крім того, сервіс багатьох аеропортів не відповідає міжнародним стандартам. В Україні із 36 зареєстрованих аеропортів статус міжнародних мають тільки 17, тоді як у Франції, яка за територією та населенням дорівнює Україні, статус міжнародних мають 50 аеропортів, у Німеччині – 43, Італії – 38, США – 66 міжнародних портів. При цьому, оснащеність цих аеропортів значно вища від вітчизняних [4].

Україна має значний потенціал розвитку авіаційного транспорту та нарощування обсягів вантажних і пасажирських перевезень повітряним флотом іноземного і вітчизняного виробництва. Але для реалізації цього потенціалу важливими є адаптація законодавства до європейських стандартів, оновлення матеріально-технічної бази, модернізація аеропортової інфраструктури, забезпечення захисту національних інтересів при реалізації завдань з відкриття українського повітряного простору [5].

Мета політики ЄС в секторі повітряного транспорту полягає в контролюванні збільшення повітряного транспорту, розв'язання проблеми завантаженості повітряних коридорів, встановленні стандартів безпеки та впливу на навколишнє середовище. Пріоритетним завданням виступає створення Єдиного Європейського Неба шляхом впровадження наступних заходів:

- регуляторної програми, що ґрунтується на загальних правилах використання повітряного простору;
- спільного цивільного та військового керування повітряним транспортом;
- діалогу між зацікавленими організаціями для досягнення згоди;

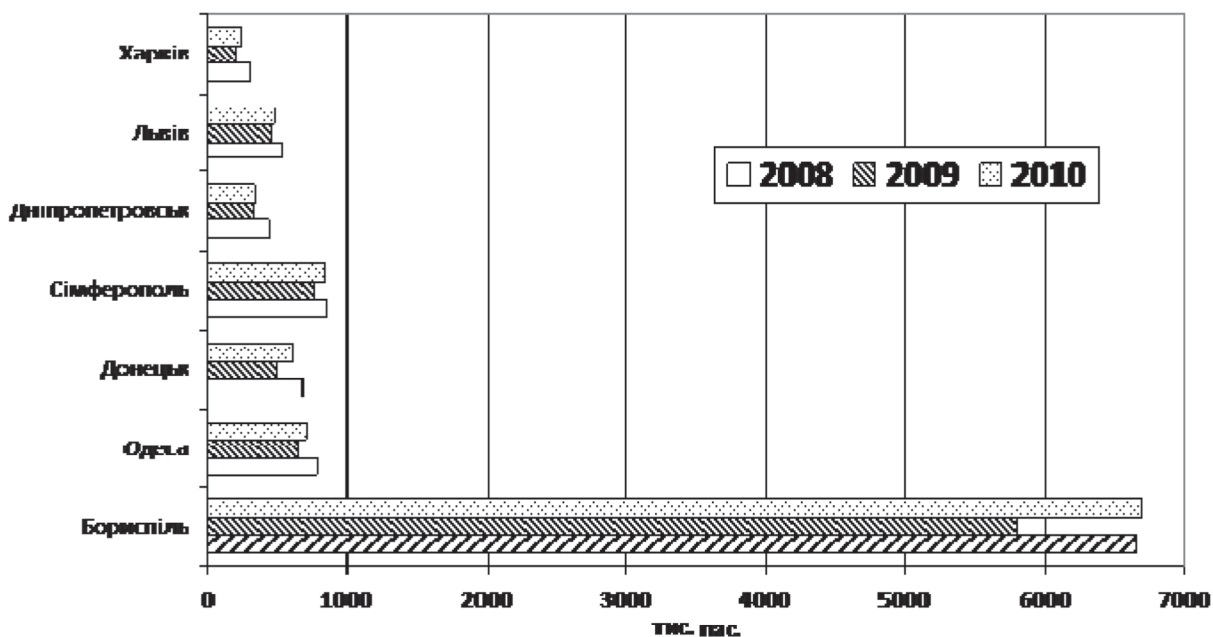


Рис. 1. Пасажиропотік через основні аеропорти України [9]

- співробітництва з Європейською організацією з безпеки аеронавігації (Євроконтролем);

- системи спостереження, інспекції й стягнення штрафів, яка забезпечить дотримання правил [6].

Відповідно до статті 51 Угоди про партнерство та співробітництво між Європейськими співтовариствами і Україною Сторони визнають, що важливою умовою для зміцнення економічних зв'язків між Україною та Співтовариством є зближення існуючого і майбутнього законодавства України з законодавством Співтовариства. Україна вживе заходів для забезпечення того, щоб її законодавство поступово було приведене у відповідність до законодавства Співтовариства [7].

Приведення інфраструктури авіаційного транспорту у відповідність з міжнародними вимогами – важлива складова стратегії держави, спрямованої на забезпечення конкурентоспроможності України на світовому ринку.

Згідно з прогнозом Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО), у період з 1997 по 2020 рік загальний попит на повітряні перевезення в середньому щороку зростатиме на 4,5 відсотка. З урахуванням цього світовий парк повітряних суден збільшиться майже вдвічі. Це означає, що у період до

2020 року обсяг пасажирських повітряних перевезень збільшиться майже в 2,7 рази, а обсяг вантажних перевезень перевищить цей показник. В Україні, починаючи з 2000 року, намітилося повільне зростання обсягу повітряних перевезень, відбувся перерозподіл пасажирських потоків між аеропортами. Проте основні засоби виробництва морально та фізично застаріли, зменшився ресурс аеродромного покриття, авіаційної наземної техніки, споруд та обладнання. На даний час економічно самодостатнім є тільки Міжнародний аеропорт «Бориспіль», що підтверджується даними пасажиро потоку через основні аеропорти України (Рис. 1). Лише частина аеропортів підтримує свою сертифікаційну придатність, але не має власних коштів для проведення в значних обсягах заходів з реконструкції та модернізації [8].

Таким чином надзвичайно актуальним є розвиток авіаційної галузі шляхом забезпечення матеріально-технічними ресурсами експлуатантів, аеропортів, аеродромів тощо. Фактичний стан зношеності основних фондів головних аеропортів України становить 66,2 % і має тенденцію до збільшення. Оновлення основних фондів за період 2005-2009 рр. проводилось переважно за Рахунок власних коштів підприємств (60,8 %), бюджетних коштів (31,6%) та інших джерел (7,6 %).

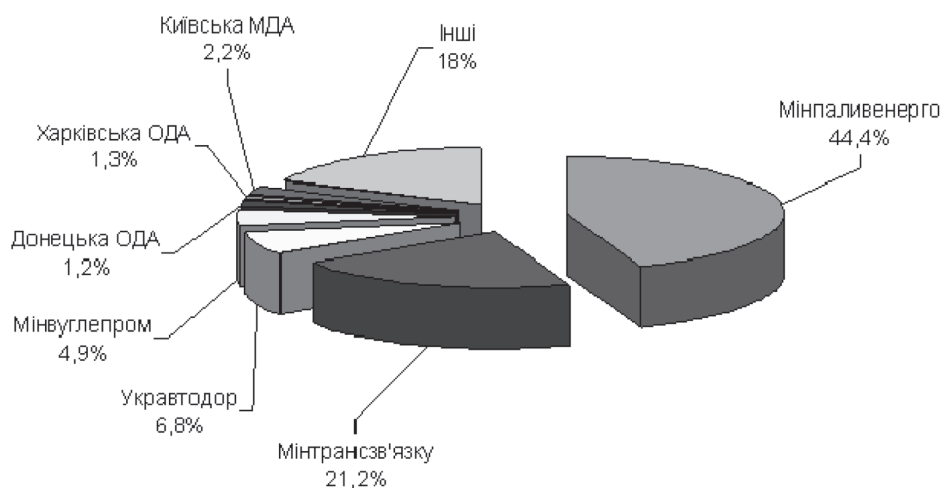


Рис. 2. Структура розподілу коштів за укладеними договорами у першому півріччі 2009 року в розрізі замовників.

Із загальної кількості аеропортів 4 аеропорти (14%) мають акціонерну форму власності, 5 (16%) – державні, а ще 19 (68%) комунальні [10], тому питання закупівель товарів, робіт та послуг для потреб розвитку аеропортової діяльності за державні кошти є актуальним.

Законом України «Про Загальнодержавну програму адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу» (Програма), яка визначає механізм досягнення Україною відповідності третьому Копенгагенському та Мадридському критеріям набуття членства в Європейському Союзі, встановлено сфери, в яких здійснюється адаптація законодавства України на першому етапі виконання Програми, серед яких державні закупівлі [11].

Ситуація із технічним оснащенням вітчизняних експлуатантів також перебуває у залежності від державної літакобудівної промисловості. Законом України «Про розвиток літакобудівної промисловості» визнано

літакобудування пріоритетною галуззю економіки України і віднесено науково-дослідні та дослідно-конструкторські роботи по створенню нової авіаційної техніки до категорії критичних технологій [12]. Проте за міжнародними показниками літаки вітчизняних авіакомпаній за результатами контролю безпеки

польотів у європейських аеропортах за програмою SAFA неодноразово потрапляли до «чорного списку». [13].

Незважаючи на це, за даними Звітів щодо функціонування системи державних закупівель та державного замовлення Міністерства економічного розвитку і торгівлі України за період 2009-2012 років, опублікованих на офіційному сайті, обсяг коштів за укладеними договорами Міністерством транспорту України, а після реорганізації – Міністерством інфраструктури України, та Укравтодору, зменшився (Рис. 2 та Рис. 3) [14].

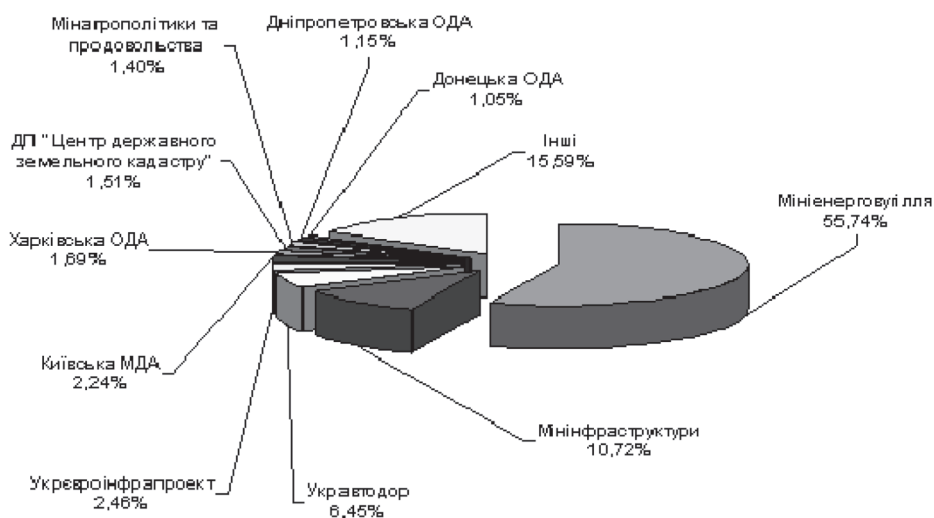


Рис. 3. Структура розподілу коштів за укладеними договорами у 2011 році в розрізі замовників.

АНОТАЦІЯ

Стаття присвячена визначенню взаємозалежності функціонування системи державних закупівель та розвитку авіаційної галузі в Україні з урахуванням адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу.

Висновки

Таким чином розвиток авіаційної галузі неможливе без матеріально-технічного оснащення, що можливе, зокрема, за допомогою державної фінансової підтримки. Проте рівень корупції при проведенні процедур конкурсних торгів та складність їх проведення може бути причиною низької результативності тендерів.

На думку автора, тенденції щодо реорганізації державних, комунальних підприємств або тих, у статутному капіталі яких є державна частка, шляхом приватизації, передачі у концесію тощо, не може бути виходом із ситуації, що склалася, та сумнівно сприятиме розвитку авіаційної галузі в Україні.

Найбільш дієвими заходами для забезпечення удосконалення функціонування авіаційної галузі в Україні є адаптація у галузі державних закупівель законодавства України до стандартів ЄС з метою спрощення проведення процедур конкурсних торгів, з однієї сторони, та збільшення розмірів фінансування, спрямованих на розвиток авіаційної галузі в Україні, з метою прозорого та об'єктивного освоєння виділених коштів.

Література

1. Сирийчик Т., Фургальська А., Клімкевич Ч., Камола М., Дяченко Т., Пугачов М., Філіпенко О. Транспортна політика України та її наближення до норм Європейського Союзу / За ред. Марчіна Свенчіцкі. – Київ: Аналітично-дорадчий центр Блакитної стрічки, 2010. – 102 с.
2. Прейгер Д. К., Собкевич О. В., Ємельянова О. Ю. Реалізація потенціалу транспортної інфраструктури України в стратегії посткризового економічного розвитку. – К.: НІСД, 2011. – 37 с.
3. Григорак М.Ю. Глобальна логістика і перспективи розвитку повітряного транспорту/ М.Ю. Григорак, О.Й. Косарев – // Проблеми підвищення ефективності інфраструктури:

SUMMARY

The article is dedicated to interdependency of the procurement system functioning and aviation sphere in Ukraine development taking into consideration adaptation of Ukrainian legislation to the EU legislation.

Зб.наук.праць . – Вип.10. – 2008.

4. Зінь Е.А. Регіональна економіка. Підручник. – К.: «ВД «Професіонал», 2007. – 528 с.
5. Стратегічні напрями розвитку транспортної галузі України у післякризовий період [Авторський колектив: Собкевич О. В., Прейгер Д. Ємельянова О. Ю. За ред. Я. А. Жаліла] – К.: НІСД, 2011 – 48 с.
6. Паппас С. Транспортна політика ЄС. – Українською мовою. Навчальний посібник. К.: ІМВ КНУ імені Тараса Шевченка, 2004. – 80.
7. Угода про партнерство та співробітництво між Європейськими співтовариствами і Україною. Багатостороння угода 14.06.1994 // Офіційний вісник України, 2006, N 24 (29.06.2006), ст. 1794.
8. Про схвалення Концепції Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2020 року. Розпорядження КМ України № 506-р від 05.03.2008 // Офіційний вісник України від 11.04.2008, № 25, стор. 112, стаття 798, код акту 42679/2008.
9. Ареф'єва О.В., Штангрет А.М. Сучасний стан та ключові загрози для розвитку підприємств авіаційної галузі в Україні // Проблеми системного підходу в економіці. Електронне наукове фахове видання. – 2011. – № 1 [Електронний ресурс. Режим доступу: http://www.nbu.gov.ua/e-journals/PSPE/2011_1/Arefeva_111.htm].
10. Урсул Л. І. Аеропорти України як суб'єкти інвестування // Проблеми підвищення ефективності інфраструктури. – 2008. – №2. – С. 101-104.
11. Про Загальнодержавну програму адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу. Закон України. 18.03.2004 № 1629-IV. – Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2004. – № 29. – ст.367.
12. Про розвиток літакобудівної промисловості. Закон України. – Урядовий кур'єр. – 2001. – № 146. – с. 11-12.
13. Прейгер Д. К., Собкевич О. В., Ємельянова О. Ю. Реалізація потенціалу транспортної інфраструктури України в стратегії посткризового економічного розвитку. – К.: НІСД, 2011. – 37 с.
14. http://www.me.gov.ua/control/uk/publish/article?art_id=193989&cat_id=129962