

– формування спеціалізованого експертного суспільства з питань розвитку інформаційного потенціалу;

– публічне висвітлення та суспільне обговорення планів і програм прогресивного розвитку.

Результатом діяльності нових форм інституалізації методів Форсайт повинні стати «дорожні карти», визнані на державному рівні як офіційний документ, що визначає стратегічне бачення та пріоритети інформаційного потенціалу як ключового ресурсу економічного та соціального розвитку у майбутньому. Фактично дорожні карти – це короткі завдання з формування майбутніх прогресивних станів у галузях, на територіях, у суспільних процесах, де також запроваджуються механізми реалізації поставлених завдань.

Інформаційний потенціал сучасного українського суспільства є тим краєугольним каменем, ресурсом розвитку, який забезпечить перехід до інформаційного суспільства, ефективних форм інформаційної економіки та успішної інтеграції у глобальне світове інформаційне та ринкове суспільство.

Висновок. Пріоритетною та стратегічно важливою проблемою наукового порядку є формування не тільки методики оцінки інформаційного потенціалу країни та її складових у регіональній економіці, але й постановка проблеми оцінки інформаційної розвиненості територій із позицій політичної, економічної, технічної та соціокультурної безпеки. Проблеми та особливості оцінювання і використання категорії «інформаційний потенціал» у регіональному менеджменті передбачають формування системних досліджень, що повинні бути спрямовані на систематизацію та розв'язання ключових проблем у сфері використання інформаційних ресурсів; окреслення пріоритетів та можливостей розвитку; визначення засад інформаційної, економічної та соціальної безпеки. У контексті найбільш актуальних проблем та підходів до оцінювання рекомендовано використовувати методи Форсайт як найбільш відкриті та апробовані в системі регулювання інформаційної діяльності й інформаційних ринків.

Література

1. Каныгин Ю. М. Информатизация управления: социальные аспекты / Ю. М. Каныгин. – К. : Наук. думка, 1991. – 156 с.
2. Мащенко Н. Є. Інформаційний потенціал ВНЗ у складі інформаційного суспільства / Н. Є. Мащенко // Вісник економіки транспорту і промисловості : зб. наук.-практ. ст. – № 29. – Х., 2010. – С. 444-449.
3. Дубищев В. П. Регион в системе отношений хозяйственного комплекса страны / В. П. Дубищев. – Полтава, 1996. – 184 с.
4. Гапоненко Н. В. Форсайт. Теория. Методология. Опыт : монография / Н. В. Гапоненко. – М. : ЮНИТИ-ДАНА, 2008. – 239 с.

УДК 656.7

*Швец Л.І., асистент кафедри обліку та аудиту.
Донецький інститут залізничного транспорту Української
державної академії залізничного транспорту.*

АКТУАЛЬНІ ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ СУЧАСНОЇ АВІАЦІЙНОЇ ГАЛУЗІ ЯК СКЛАДОВОЇ СИСТЕМИ СЕРВІСНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ

Стаття присвячена актуальним проблемам авіаційної галузі, визначено її місце у загальній системі сервісного обслуговування, представлені переваги та недоліки сучасного сервісного обслуговування країни.

Постановка проблеми. Авіаційна галузь України є найбільш наукоємним, технологічно складним, капіталомістким бізнесом з особливо великими ризиками, що сполучаються з масштабними інвестиціями в нові проекти, період окупності яких складає понад 20 років. Низька технічна оснащеність, дефіцит технологічних розробок та інтелектуальних ресурсів уповільнюють темп розвитку вітчизняного авіаційного комплексу.

Авіаційна галузь в Україні формувалась ще за часів СРСР, але після здобуття незалежності та розвитку ринкових відносин, що вимагало змін структури авіаційної галузі, розмежування функцій аеропортів та авіакомпаній та утворення українських авіаційних компаній, було сформовано національну систему організації та управління авіаційним транспортом.

У країнах колишнього СРСР функціонувала потужна авіаційна система із замкнутим циклом, до якої входили підприємства та організації, що займались розробкою, виробництвом, ремонтом, сертифікацією авіаційної техніки та засобів її експлуатації, науковим супроводженням й забезпеченням, проблемами раціонального застосування авіації, також підготовкою кадрів авіаспеціалістів. Після розпаду Радянського союзу в Україні залишилась частина цієї системи, до складу якої входили підприємства Міністерства авіаційної промисловості (МАП), 4 підприємства Міністерства цивільної авіації (МЦА), 12 ремонтних заводів та баз Міністерства Оборони (МО) СРСР, а також ряд підприємств інших міністерств та відомств, що займались аерокосмічною діяльністю (ДП «Антонов», ДП «Івченко-Прогрес», КиДАЗ, ХДАПП, ПАТ «Мотор-Січ» та інші). [5]

Після значного спаду обсягів авіаперевезень у 90-х роках (з 15 млн. пасажирів у 1990 році до 1,3 млн. у 1999 році), практичного зникнення ринку внутрішніх авіаційних перевезень, поступового занепаду регіональних аеропортів. З 2000 року спостерігався розвиток ринку авіаційних перевезень в Україні, відбувся перерозподіл пасажирських потоків між аеропортами, поступово повернувся попит на внутрішні авіаперевезення та почали відроджуватись вантажні перевезення авіатранспортом.

Однією з головних проблем розвитку сучасної авіаційної галузі є недорозвиненість внутрішнього ринку через слабку купівельну спроможність замовників, відсутність лізингових схем та недосконалість кредитно-фінансової схеми. І така ситуація притаманна всім підприємствам, що входять до системи сервісного обслуговування країни.

Що стосується сфери послуг взагалі, то вона нещодавно стала диференціюватися як самостійна галузь підприємництва. Формування самостійного статусу в економіці затримувалося через нерозвиненість ринкових відносин, низький рівень життя населення України, а також невимогливість споживачів послуг. Надання громадських послуг раніше розглядалося як різновид непродуктивної праці, що перетворювало сферу послуг на другорядний об'єкт науково-теоретичного аналізу на відміну від промислового і сільськогосподарського виробництва.

У структурі вітчизняної економіки сфера послуг виступала периферійною складовою частиною, розвиток якої фінансувався за залишковим принципом. Це помітно гальмувало процеси її оновлення, визначало наявність в ній обмеженого числа напрямів і форм обслуговування. Поступово на території країни склалася єдина соціокультурна інфраструктура, що включає мережу інформаційних, наукових і освітніх центрів. Сьогодні в Україні спостерігається значна невідповідність рівня пропонованих послуг міжнародним вимогам і стандартам, хоча український ринок є частиною світового ринку, орієнтованого на споживачів, і українська авіаційна транспортна система знаходиться на шляху інтеграції до загальноєвропейської [6].

Для впровадження в Україні програми «Єдиного європейського неба» приведено у відповідність до стандартів Євроконтролю лише систему стягнення аеронавігаційних зборів, автоматизовано всі районні центри управління повітряним рухом [1]. Інтеграція у Спільний авіаційний простір, що передбачає адаптацію системи економічного регулювання авіаційних перевезень до європейського законодавства, є сьогодні одним із пріоритетів розвитку цієї галузі.

Аналіз основних досліджень і публікацій.

Аналіз наукових розробок засвідчив, що окремі питання функціонування підприємств авіатранспортної галузі освітлені у роботах таких вітчизняних учених як В. Єлагін, В. Єременко, В. Загорулько, Ю. Кулаєв, О. Ложачевська, В. Матвеев, М. Панченко,

В. Щелкунов, Г. Юн, але недостатньо висвітлені проблеми розвитку сучасної авіаційної галузі як складової системи сервісного обслуговування.

Метою даної статі є визначення основних проблем розвитку сучасної авіаційної галузі та її місця у системі сервісного обслуговування України.

Виклад основного матеріалу дослідження. Сьогодні сфера авіаційних послуг з позиції громадських потреб продовжує залишатися не функціональною в економічному і організаційному плані. Багато нових видів сервісу генерують послуги високодохідного характеру в той час, коли приватний капітал не схильний освоювати малорентабельні сервісні виробництва.

Безумовним є неможливість реалізації повітряних суден без наявності їхнього центру обслуговування. Іноземні економісти застосовують вираз «aftermarket» – «подальший ринок», маючи на увазі, що обслуговування продається одночасно з реалізацією товару. Але ринок сервісних послуг вже давно не залежить від постачання товарів, а навпаки, постачання можливе тільки при наявності сервісного ринку, частину якого доцільно повернути до обслуговування товарів нових постачальників. Що стосується запасних частин, то значні потоки неоригінальних, стандартизованих, уніфікованих, уживаних і відновлених вузлів і деталей є доказом існування такого ринку. Розвиток незалежних ремонтних підприємств і фірм, що забезпечують ринок різними видами запасних частин, гостра конкуренція між ними є переконливими підтвердженнями цього. [6]

Відлагоджений авіаційний сервіс допомагає виробнику формувати перспективний, досить стабільний ринок для своїх товарів; висока конкурентоспроможність товару в значній, а нерідко у вирішальній мірі залежить від високоякісного обслуговування; відмінно відлагоджений сервіс виступає неодмінною умовою високого авторитету підприємства-виробника, тому в умовах конкуренції виробник бере на себе відповідальність за підтримку працездатності продукції впродовж усього часу її економічно доцільної експлуатації з позицій споживача.

Послуга може бути надзвичайно важливою для споживачів і, проте, не є вирішальною при виборі постачальника, якщо усі наявні постачальники надають її на одному і тому ж якісному рівні. Так, підприємства-виробники для забезпечення певного рівня обслуговування розробляють спеціальні стандарти та правила, які передбачають систематичне навчання та тренінг персоналу, зайнятого у сервісному обслуговуванні покупців товарів цих підприємств, забезпечують ідентичний рівень обслуговування в усій сервісній мережі та є обов'язковими для виконання.

Організація сервісу авіаційного підприємства є досить складним комплексом технічних, маркетингових і комерційних елементів, які залежать від специфіки продукції, міри розвитку ринку, гостроти конкуренції і інших ринкових чинників. Україна одна з небагатьох країн, що мають науково-технічну базу для створення і виробництва сучасного авіаційного обладнання. Створення міжнародних консорціумів, організація спільних підприємств, довгострокова кооперація, транскордонні злиття і поглинання, державна підтримка аерокосмічної промисловості сприяють зміцненню позиції на ринку та збільшенню рентабельності. Сьогодні активно встановлюються міжнародні зв'язки, що позитивно сприяють, подальшому розвитку авіаційної галузі, розширенню маршрутної мережі та збільшенню пасажирських потоків. Простежити динаміку загального обсягу пасажирських перевезень авіакомпаніями України можна на рисунку 1.

Сучасним підприємствам доцільно при розробці стратегії виробництва авіаційної техніки враховувати кон'юнктуру зовнішнього ринку, науково-технічний, виробничий і фінансовий потенціал. Ефективним для підприємств авіаційної галузі є дотримання інноваційної політики, завойовування вільних ніш ринку та організація субконтракції або кооперації для зниження рівня конкурентоспроможності без змін обсягу обслуговування [3].

Бюджетне фінансування ключових напрямків розвитку країни є безумовним важливим інструментом державного управління. Необхідним є державне стратегічне плану-

вання у напрямку проведення чіткої продуктивної політики та формування нової ефективної організаційної системи, орієнтованої на ринкову модель розвитку, модернізація виробничого, конструкторського та науково-дослідницького потенціалу галузі.

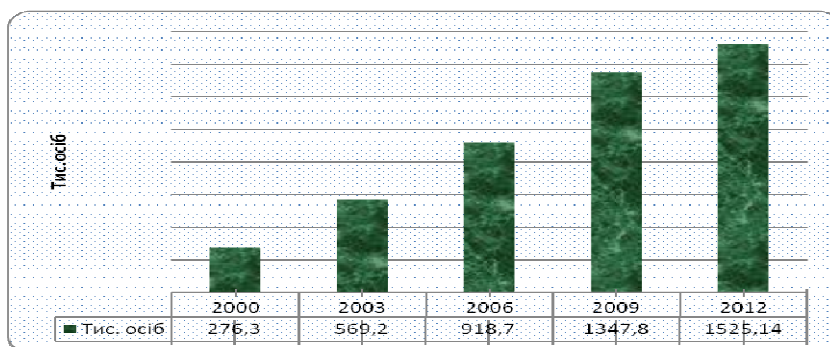


Рисунок 1 – Загальний обсяг пасажирських перевезень авіакомпаніями України

Для підприємств авіаційної промисловості, що мають великий потенціал, пріоритетним повинно бути збільшення обсягу серійного виробництва продукції. Задля уникнення впливання тимчасових криз на авіаційну галузь підприємства повинні використовувати довгострокове планування зі збільшенням виробництва якісного авіаційного транспорту, що у подальшому вплине позитивно на ефективність діяльності підприємства і галузі в цілому. Корпоратизація та приватизація авіаційної галузі повинні проводитися зі збереженням основного профілю діяльності її підприємств.

Сьогодні авіаційна промисловість в світі працює з приватним бізнесом та під державним контролем, але в ринковому секторі. Українські авіаційні підприємства повинні працювати в ринкових умовах як відкритий бізнес. Державному керівництву доцільно підтримати можливість якісного прориву виробництва авіаційної галузі.

Для стабільної роботи підприємств авіаційної галузі необхідно налагодити виробництво конкурентоспроможної продукції, знайти ринки збуту та збільшити обсяг державних замовлень. Стратегія розвитку авіаційної галузі та відповідна державна підтримка повинні будуватись, враховуючи перспективи, що Україна бачить для свого авіаційного будівництва: в яких формах власності та в якому співвідношенні буде авіаційна галузь у майбутньому, який буде рівень та формат корпоратизації авіаційних підприємств.

Задля зниження собівартості виробництва авіаційних транспортних засобів необхідно впроваджувати уніфіковані деталі, визначати оптимальні терміни виконання оцінки трудоемності, що дозволить зробити його більш конкурентоспроможним на ринку. Але українські державні підприємства не в змозі конкурувати з приватними та акціонерними компаніями, бо згідно з українським законодавством необхідно проводити тендери, що значно уповільнюють строки будівництва, також, закупаючи комплектуючі деталі за кордоном, потрібно сплачувати ввізний ПДВ у розмірі 20 %. Тобто для перевізника ефективним є отримання імпоротної готової продукції на умовах лізингу, тим самим звільняючись від сплати ПДВ.

Висновки. На сучасному етапі розвитку авіаційної галузі України практично відсутні структури фундаментальної та прикладної науки, що були б спроможні забезпечити створення ефективної авіаційної техніки нового покоління та її сертифікацію. Авіаційна система України потребує значного розвитку своєї структури для ефективного її функціонування. Авіаційна промисловість України має досить вагомий потенціал для її подальшого розвитку, проте основними причинами уповільнення темпів розвитку вітчизняного авіаційного комплексу є скорочення технологічних розробок та інтелектуальних ресурсів, а також відсутність активної міжнародної кооперації.

Для ефективної організації сервісного обслуговування авіаційних транспортних засобів виробнику необхідно дотримуватися ефективної стратегії, стандартів обслугову-

вання, чіткої системи постачання. Для підвищення рівня сервісного обслуговування підприємств авіаційної галузі мають бути ефективною стратегія, зв'язок з покупцем, стандарти обслуговування, чітка система постачання, кваліфікований персонал. Таким чином, торговельні підприємства мають працювати за принципом: хто продає, повинен і обслуговувати, і реалізовувати запасні частини. Питома вага таких підприємств на ринку України стає все більше, і є перспективи, що вони стануть основними продавцями в умовах ринкової економіки, орієнтованої на споживача.

Підсумовуючи вищесказане, можна зробити висновки, що українське авіаційне будівництво, як стратегічна галузь вітчизняної промисловості, сьогодні залишається у скрутному становищі. Державою має бути розроблено програму з фінансового оздоровлення підприємств авіаційної галузі, надано довгострокові кредитні лінії підприємствам авіаційної промисловості України та затверджено цільову комплексну науково-технічну програму авіаційної промисловості, відсутність якої негативно впливає на стан галузі. Підприємствам авіаційної галузі потрібно впровадити технічне переоснащення, створити виробничі та технологічні умови для організації на сучасному рівні розробок, випробовувань та серійного виробництва авіатранспортних засобів, різноманітних компонентів, агрегатів та двигунів для постачання в умовах міжнародної виробничої кооперації, а також створення високоефективної технологічної бази з обслуговування та ремонту авіаційних транспортних засобів, двигунів та агрегатів.

Література

1. «Відкрите небо»? Мова чергового міністра транспорту й зв'язку про прискорене приєднання України до Open Sky не більш ніж слова, які не відомо коли фактично втіляться в життя [Електронний ресурс]. – Режим доступу : www.avianews.com/ukraine/2008/february/19.htm. – Назва з екрану.
2. Джобулда Ю. П. Аналіз міжнародної конкурентоспроможності авіаційної галузі України / Ю. П. Джобулда [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://www.rusnauka.com/32_PWMN_2009/Economics/55250.doc.htm – Назва з екрану.
3. Лейнш Н. В. Конкурентоспроможність авіаційної промисловості України на світовому ринку / Н. В. Лейнш [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://nauka.kushnir.mk.ua/?p=15945>. – Назва з екрану.
4. Напрямки розвитку сервісного обслуговування на автомобільному транспорті / В. В. Біліченко и др. – Режим доступу : <http://cyberleninka.ru/article/n/directions-of-service-development-of-motor-transport>. – Назва з екрану.
5. Павлюченко Ю. В. Некоторые проблемы авиационной промышленности Украины [Електронний ресурс] / Ю. В. Павлюченко. – Режим доступу : <http://bookre.org/reader?file=62991>. – Названіє с екрана.
6. Шохин А. Н. Взаимодействие бизнеса и власти в Европейском Союзе / А. Н. Шохин, Е. А. Королев. – М. : Издательский дом ГУ-ВШЭ, 2008. – 160 с.

УДК 330.35.01+330.354

*Горшков В.П., канд. техн. наук, професор кафедри математики та інформатики.
Донецький університет економіки та права.*

СОЦИАЛЬНАЯ СОСТАВЛЯЮЩАЯ ЭКОНОМИЧЕСКОГО РОСТА

В работе конкретизировано понятие «социальный капитал» как соотношение информации и энтропии экономической системы и понятий капитала, связанных с социальным капиталом. Раскрыты особенности проявления синергетического эффекта коллектива как составляющей социального капитала.

Постановка проблемы. Конец XX и начало XI столетия характеризуются тем, что развитые страны, кто раньше, а кто позже, переходят на высшую ступень цивилизованного прогресса, на стадию постиндустриального развития. Для этой стадии характерно: