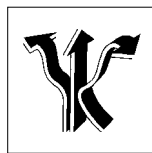


МІЖРЕГІОНАЛЬНА АКАДЕМІЯ УПРАВЛІННЯ ПЕРСОНАЛОМ



МАУП

НАУКОВІ ПРАЦІ МАУП

Засновано у 2001 р.

Випуск 3(19)

Київ
ДП «Видавничий дім «Персонал»
2008

УДК 330-339; 321.7; 159.9
ББК 65.9(4УКР)я43
М43

Редакційна колегія

Головатий М. Ф., д-р політ. наук, проф. — головний редактор
Саєвич І. Г., канд. філол. наук — відповідальний редактор
Чирков В. М. — відповідальний редактор за випуск

Економічні науки

Баєва О. В., д-р біол. наук, проф., Дахно І. І., д-р екон. наук, проф., Дмитренко Г. А., д-р екон. наук, проф., Захожай В. Б., д-р екон. наук, проф., Кривобороденко Г. П., д-р екон. наук, проф., Куроченко О. В., д-р екон. наук, проф., Поляков О. М., д-р екон. наук, проф., Радзівський О. І., д-р екон. наук, Федоренко В. Г., д-р екон. наук, проф., Швець В. Я., д-р екон. наук, проф., Шостак Л. Б., д-р екон. наук, проф.

Політичні науки

Антонюк О. В., д-р політ. наук, проф., Бабкіна О. В., д-р політ. наук, проф., Бідзюра І. П., д-р політ. наук, проф., Варзар І. М., д-р політ. наук, проф., Головатий М. Ф., д-р політ. наук, проф., Джинчарадзе Н. Г., д-р філос. наук, проф., Хижняк І. А., д-р іст. наук, проф., Храмов В. О., д-р політ. наук, проф., Шуба О. В., д-р політ. наук, проф.

Психологічні науки

Балл Г. А., д-р психол. наук, проф., Лігоцький А. О., д-р пед. наук, проф., Ложкін Г. В., д-р психол. наук, проф., Охременко О. Р., д-р психол. наук, проф., Приходько Ю. О., д-р психол. наук, проф., Синьов В. М., д-р пед. наук, проф., Чуприков А. П., д-р мед. наук, проф.

Юридичні науки

Александров Ю. В., канд. юрид. наук, проф., Ануфрієв М. І., канд. юрид. наук, проф., Бородин І. Л., д-р юрид. наук, проф., Бандурка О. О., д-р юрид. наук, проф., Корнієнко М. І., канд. юрид. наук, проф., Марчук В. М., д-р юрид. наук, проф., Подоляка А. М., канд. юрид. наук

М43 Міжрегіональна Академія управління персоналом.

Наукові праці МАУП / Редкол.: М. Ф. Головатий (голов. ред.) та ін. — К. : МАУП, 2001. — Вип. 1. — ISBN 966-608-120-2

К. : ДП «Вид. дім «Персонал», 2008. — Вип. 3(19). — 244 с.: іл. — Бібліогр. в кінці ст. — ISBN 978-966-608-923-9

У збірнику наукових праць публікуються статті науковців, які займаються проблемами розвитку економіки, політології, психології і права.

Для науковців, викладачів, студентів, а також усіх, кого цікавить розвиток науки в Україні.

Збірник "Наукові праці МАУП" зареєстровано Державним комітетом інформаційної політики, телебачення та радіомовлення України (свідоцтво від 11.04.02 за № 6048, серія КВ) як наукове видання, в якому висвітлюються результати наукових досліджень в галузях економіки, політології, соціології, психології, права, матеріалів наукових конференцій.

Вищою атестаційною комісією України "Наукові праці МАУП" визнано як фахове видання з економічних і психологічних наук (за постановою Президії ВАК України № 1-05/6 від 14 червня 2007 р.).

ББК 65.9(4УКР)я43+88я43

ISBN 966-608-120-2
ISBN 978-966-608-981-9

© Міжрегіональна Академія управління персоналом (МАУП), 2008
© ДП «Видавничий дім «Персонал», 2008

ЗМІСТ

ЕКОНОМІЧНІ НАУКИ	5	Ус М. И. Современные подходы к процессам управления	70
Дікарев О. І. Інвестування паливно-енергетичного комплексу: світовий досвід для України	5	Булавін П. Г. Загальна характеристика формування цілей державного управління у зовнішньоекономічних відносинах	76
Мойсеєнко І. П. Індикативний метод оцінювання інтелектуального потенціалу	11	Колосінський Є. Ю., Масалжовська Л. Вплив економічної глобалізації на діяльність суб'єктів господарювання	80
Чернуха Н. М., Чернуха Г. О. Інтеграція у сучасному освітньому просторі	15	Аль-Тмейзі А. Ю. Авіаційний комплекс України та його вплив на якість транспортних послуг	88
Рибак О. М., Білоус А. О. Досвід реформування вищої освіти у країнах Центральної та Східної Європи і його значення для України	19	Лугова Г. В. Санітарно-епідеміологічний моніторинг як інструмент управління профілактикою кишкових інфекцій серед військовослужбовців військових частин, що розташовані в басейні Дніпра	92
Мушкин И. М. Развитие дистанционного образования в высшей школе	26	Сафонова А. С. Генезис розвитку процесів фінансової глобалізації світової економіки в контексті інтеграційної взаємодії країн	96
Мироненко В. В., Саєвич І. Г. Інтернет як сучасна технологія навчання	30	Арбузов А. Б. Ризики кредитного портфеля в системі банківських ризиків	102
Мельник П. П. Економіко-екологічна збалансованість у системі захисту рослин	34	Чабаненко В. В. Формування загальноєвропейського ринку праці у процесі європейської економічної інтеграції	111
Топчий С. П. Інтеграційні об'єднання на ринку зерна України: переваги і недоліки	38	Шарапов С. В. Адміністративне управління в системі загального управління підприємством	118
Кулик Р. О. Методологія створення регіональних кластерів та оцінювання їх ефективності	43	Янгалічев Р. Н. Теоретичні основи розподілу і перекладання податків	124
Кузнецов М. С. Сущность коллективного трудового конфликта как объекта государственного управления	50	Мамедов А. Проект трубопровода “Баку–Одесса–Броды”: реалии и перспективы реализации	132
Халамендик В. Д. Професійна підготовка випускників вищих навчальних закладів: проблема управління	57		
Давиденко А. П. Роль держави в підтримці розвитку ринку послуг в Україні	63		

АВІАЦІЙНИЙ КОМПЛЕКС УКРАЇНИ ТА ЙОГО ВПЛИВ НА ЯКІСТЬ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ

Наукові праці МАУП, 2008, вип. 3(19), с. 88–91

Розглянуто специфічні особливості авіаційних послуг, які відіграють одну з провідних ролей у процесі реалізації транспортної складової якості життя. Розкрито поняття та основні складові авіаційного комплексу України, який включає в себе авіаційну промисловість, авіатранспортні підприємства, виробничу та соціальну інфраструктуру. Запропоновано шляхи підвищення якості авіаційних послуг.

В останні десятиліття значно зросла транспортна складова якості життя, що відображує зростання потреби в територіальних переміщеннях, особливо на далекі відстані. Сучасний розвиток ринку послуг, у тому числі транспортних, його перетворення в ринок “споживача”, посилення конкурентної боротьби виробників послуг за кожного споживача призвели до перегляду традиційних поглядів на роль і місце сектора послуг у світовій економіці, на взаємодію виробників і споживачів у процесі надання і використання транспортних послуг.

Цей процес супроводжується як збільшенням кількості авіаційних організацій — авіакомпаній, аеропортів та ін., які гостро конкурують на ринку авіаперевезень, так і зростанням вимогливості з боку авіапасажирів до рівня якості авіаційних послуг і супутнього сервісу.

Інтенсивний розвиток однієї з найважливіших транспортних галузей — повітряного транспорту — в умовах жорсткої конкуренції авіакомпаній та інших авіаційних організацій вимагає постійного поліпшення якості авіаційних послуг.

Авіаційні послуги є особливою категорією послуг зі специфічним набором параметрів якості, форма вияву яких властива тільки повітряному транспорту і пов'язана з процесами формування сприйняття цього виду послуг [1].

Динаміка експорту-імпорту послуг повітряного транспорту України у 2001–2006 рр. свідчить про стійку тенденцію їх зростання (рис. 1) [3–8].

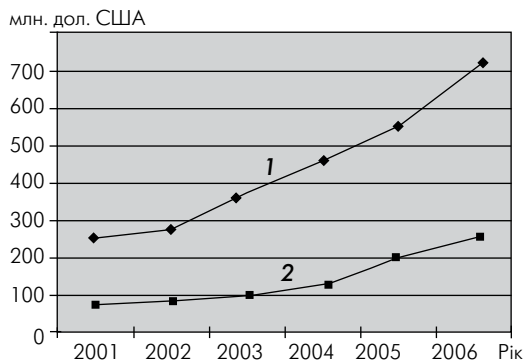


Рис. 1. Експорт — імпорт послуг повітряного транспорту України:

1 — експорт послуг; 2 — імпорт послуг

Авіаційним послугам притаманні специфічні особливості, завдяки яким їх виокремлюють в особливу категорію послуг населенню:

- за найважливішим параметром призначення послуги — авіаперевезення орієнтовані не просто на переміщення у просторі пасажирів і вантажів, а на задоволення потреби в особливій якості переміщення — швидкості. Це особлива категорія споживачів, для яких чинник часу, особливо при далеких перельотах або перевезеннях термінових вантажів, має першорядне значення;
- незважаючи на відсутність матеріалізованої форми авіаційних послуг, переміщення об'єкта (пасажира або вантажу) змінює його просторове положення відповідно до

- мети польоту, а отже, змінює часові й просторові параметри існування об'єкта;
- авіапасажир або вантаж, зазнаючи значного перепаду тиску, швидкої зміни часових і кліматичних поясів, нестабільного температурного режиму, підвищеного космічного опромінення, через непередбачені екстремальні ситуації може погіршити свій фізичний стан. Звідси випливає підвищена увага і можливість до безпеки польотів і збереження об'єкта переміщення;
 - нематеріальна авіаційна послуга у процесі реалізації неминує вимагати значних матеріальних витрат на авіапаливо, підтримку авіаційної техніки у справному стані та ін. Тому на якість авіаційних послуг істотно впливають якість і рівень досконалості матеріальних об'єктів, які використовуються авіакомпаніями, — повітряних суден, паливно-мастильних матеріалів тощо. Зростає значення специфічних параметрів якості цих об'єктів — надійність авіатехніки, її паливна ефективність, пасажиромісткість салонів, розміщення крісел;
 - на відміну від послуг звичайного виду, зберігання як у принципі неможливе, для здійснення авіаперевезень необхідне попереднє накопичення попиту на ці послуги до раціональних економічно виправданих об'ємів завантаження рейсів, що природньо впливає на часові параметри надання цієї послуги. Внаслідок цього стають важливими такі параметри якості, як доступність і своєчасність транспортної послуги;
 - практично неможливим є створення резерву (запасу) авіаційних послуг (черга на отримання цих послуг оформляється у вигляді листа очікування). Водночас в обов'язковому порядку створюються резерви необхідних для надання послуг у галузі авіаційних перевезень ресурсів: резерв льотних екіпажів, літаків, палива та ін. Ступінь їх резервування — важлива умова забезпечення регулярності польотів;
 - об'єктивно існує сезонна і територіальна нерівномірність попиту і надання послуг з авіаперевезень. Якість та ефективність авіаційних послуг забезпечуються тоді, коли параметри нерівномірності попиту збігаються з можливостями його задоволення;
 - у зв'язку з узагальнюючим комплексним характером авіаційної послуги, у створен-

ні якої бере участь значна кількість різних організацій і виконавців, створюється специфічна система формування кошторису витрат з участю контрагентів і своєрідна структура експлуатаційних витрат і собівартості авіаперевезень, калькуляційні статті якої значно відрізняються від типової як за складом, так і величиною окремих видів витрат. Найважливіший економічний параметр якості авіаційних послуг — її ціна (тариф) формується не тільки під впливом ринкових законів, а й під контролем відповідних міжнародних та урядових організацій. Рівень тарифів формується за багатофакторною моделлю, яка враховує показники якості і вартості об'єктів, що беруть участь у створенні авіаційної послуги;

- з позицій економічної теорії, структуру інтегральної якості авіаційної послуги можна уявити як систему, що складається з узагальнених характеристик якості основних елементів виробництва і споживаних послуг (праця, засоби, об'єкти праці), що включають в себе якість повітряних суден (ПС), якість наземних технічних засобів і систем, якість експлуатації ПС і наземної техніки, якість передпольотного і післяпольотного обслуговування пасажирів, якість обслуговування на борту ПС, якість споживання послуг, тобто інформаційна, технологічна і психологічна готовність, культура потенційних пасажирів [1].

Нині поняття "авіаційний комплекс України" повністю не визначене. Це пов'язане з тим, що виробництво авіаційної техніки (АТ) (літаків, гелікоптерів, авіадвигунів) здійснює авіаційна промисловість, що входить до Міністерства промислової політики, а експлуатацію і ремонт — підприємства авіаційного транспорту Міністерства транспорту. Проте часто ці складові треба розглядати разом, щоб обґрунтовано розробити стратегію розвитку авіаційного виробництва.

Під поняттям "авіаційний комплекс України" розуміється комплекс виробництв з дослідження, проектування, випробування, сертифікації, експлуатації і ремонту, утилізації авіаційної техніки, тобто комплекс із забезпечення всього життєвого циклу АТ як цивільного, так і військового призначення незалежно від відомчої приналежності. Звичайно, цей комплекс має розгалужену структуру, він значний за обсягами робіт, високотехнологічний, вміщує суттєву частку інтелектуальної власності України.

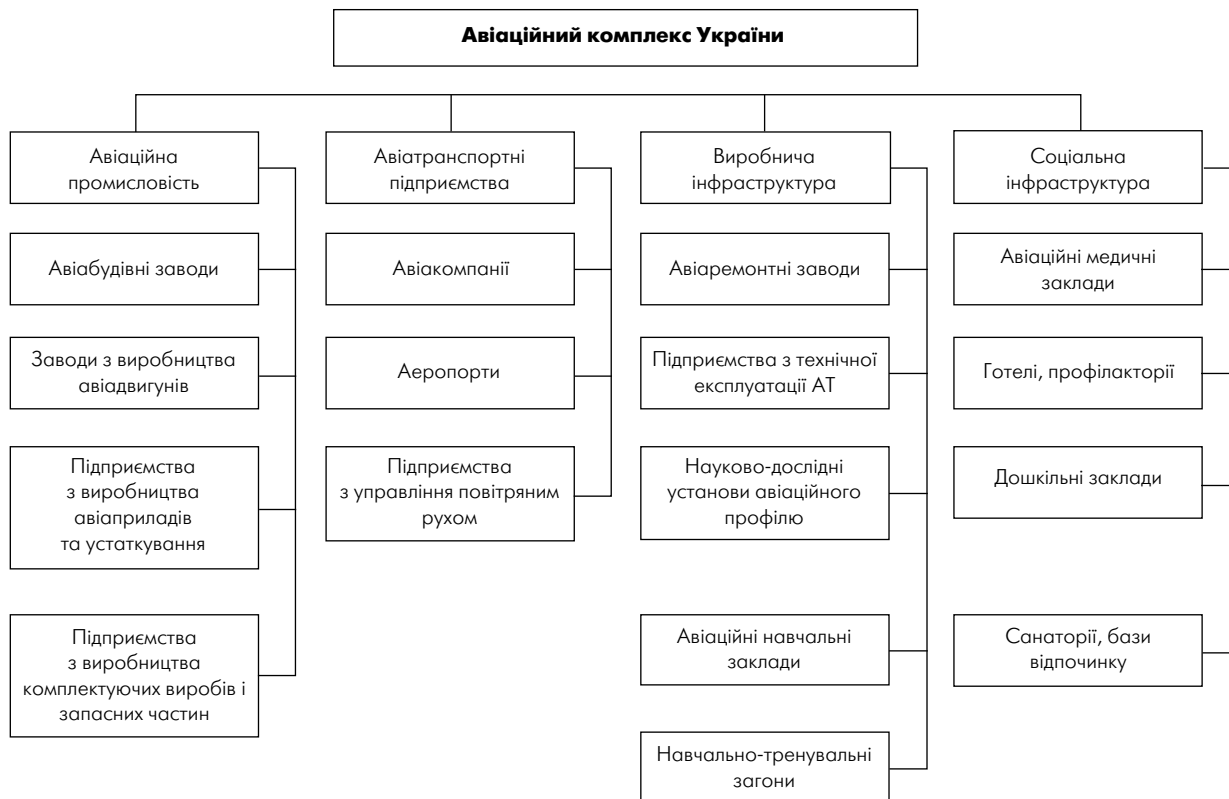


Рис. 2. Основні складові авіаційного комплексу України

В нього також входять інші виробництва, які мають відношення передусім до експлуатації і ремонту авіаційної техніки. Це транспортні авіа-підприємства — авіакомпанії, аеропорти, підприємства з обслуговування повітряних шляхів, ремонтні заводи, організації з технічного обслуговування АТ, підприємства і фірми виробничої та соціальної інфраструктури [2]. Як показує аналіз, в Україні створений повний комплекс замкнутого і самодостатнього виробництва АТ, спроможний випускати авіаційну техніку, яка відповідає світовим вимогам.

Аналіз структури авіаційного комплексу показує, що його структурні елементи мають різне відомче підпорядкування. Так, авіаційна промисловість повністю і деякі підприємства виробничої та соціальної інфраструктури (науково-дослідні установи авіаційного профілю, деякі авіаремонтні заводи, профілакторії, санаторії, бази відпочинку) входять до складу Міністерства промислової політики України.

Авіатранспортні підприємства, підприємства з технічної експлуатації АТ, навчально-тренувальні загони, авіаційно-медичні заклади, готелі, профілакторії, підприємства соціальної інфраструктури входять до складу Міністерства транс-

порту. Авіаційні навчальні заклади підпорядковані Міністерству освіти і науки України. Таке положення склалося історично, а вдосконалення структури авіаційного комплексу проходить у напрямі впорядкування основних функціональних обов'язків кожного структурного елемента (рис. 2).

Як і будь-яка галузь, в умовах ринкового господарства авіаційне виробництво має формуватись і розвиватись під впливом попиту та пропозиції. Ці ринкові фактори служать головним орієнтиром розвитку авіації, визначаючи її майбутню структуру, можливості експортних поставок, просторове розміщення, вироблення інвестиційної політики і державних заходів управління. Тому при розробленні концептуальних положень державної програми регулювання авіаційного виробництва необхідно насамперед враховувати сукупний вплив на неї таких факторів:

- 1) потреба внутрішнього ринку у товарах і послугах;
- 2) потенційна можливість експортних поставок;
- 3) сформована технологічна спеціалізація і просторове розміщення авіаційних підприємств;

- 4) інвестиційні можливості держави і комерційних структур;
- 5) інноваційний потенціал, пов'язаний з випуском конкурентоспроможної продукції.

З економічної точки зору при розробленні виробничої політики мають враховуватися такі принципи [2]:

- найбільш повне задоволення виробничих і невиробничих потреб країни в авіаційній продукції і послугах;
- досягнення максимальних фінансово-економічних результатів функціонування авіа-підприємств з метою збільшення дохідної частини державного бюджету;
- усілякий розвиток та активізація зовнішньоекономічних зв'язків,
- посилення соціальної спрямованості розвитку авіації за рахунок збільшення зайнятості і скорочення безробіття, а також зростання добробуту працівників сфери матеріального виробництва;
- економне витрачання природних ресурсів і поліпшення екологічної ситуації.

Основними шляхами підвищення якості авіаційних послуг є збільшення кількості регулярних рейсів, підвищення якості обслуговування споживачів послуг повітряного транспорту, встановлення зручного розкладу польотів, диференціація та зниження тарифів, вибір типу літака з урахуванням характеристик маршрутів, розширення кола неавіаційних послуг, здійснення інноваційних процесів, зростання обсягу авіатransпортних послуг, збільшення комерційного завантаження рейсів, застосування сучасних форм продажу та комп'ютерного бронювання квитків, формуван-

ня сучасного парку повітряних суден з метою забезпечення необхідної продуктивності та економічної ефективності польотів, модернізація та оптимізація структури аеропортів, їх інфраструктурної частини.

Запропоновані шляхи та характеристики розвитку авіапідприємства враховують те, що розвиток підприємства має забезпечити конкурентоспроможність на ринку авіаційних перевезень, задоволення попиту в авіаційних послугах, впровадження сучасної техніки і технологій, фінансово-економічний стан — усе це дає змогу здійснювати безпечну експлуатаційну діяльність [1].



Література

1. Кучерук Г. Ю., Назаренко А. С. Шляхи підвищення якості авіатransпортних послуг // Економіка. — 2006. — № 5. — С. 3–6.
2. Подреза С. М. Організаційно-економічний механізм розвитку інфраструктури технічного забезпечення авіаційного транспорту: Автореф. дис. ... канд. екон. наук. — К.: НАУ, 2005. — 16 с.
3. Статистичний щорічник України за 2001 р. / За ред. О. Г. Осауленко. — К.: Техніка, 2002. — 644 с.
4. Статистичний щорічник України за 2002 р. / За ред. О. Г. Осауленко. — К.: Консультант, 2003. — 664 с.
5. Статистичний щорічник України за 2003 р. / За ред. О. Г. Осауленко. — К.: Консультант, 2004. — 632 с.
6. Статистичний щорічник України за 2004 р. / За ред. О. Г. Осауленко. — К.: Консультант, 2005. — 592 с.
7. Статистичний щорічник України за 2005 р. / За ред. О. Г. Осауленко. — К.: Консультант, 2006. — 576 с.
8. Статистичний щорічник України за 2006 р. / За ред. О. Г. Осауленко. — К.: Консультант, 2007. — 576 с.

Зважаючи на підвищення ролі авіаційних перевезень в Україні, а також на те, що наша держава є своєрідним транзитним пунктом, що сполучає південь і північ, схід і захід, актуальним є надання якісних авіаційних послуг, що передбачає активний розвиток авіакомпаній, аеропортів і підприємств.

Ввиду повышения роли авиационных перевозок в Украине, а также принимая во внимание то, что наше государство является своеобразным транзитным пунктом, который соединяет юг и север, восток и запад, актуальным является предоставление качественных авиационных услуг, что предусматривает активное развитие авиакомпаний, аэропортов и предприятий.

To conclude, quality is a key point of aerial services due to the increasing importance in Ukraine on a whole as well as due to the fact that our state is like a transit point between South and North, East and West. Therefore, improvement of aerial services means fast progress of Airlines, Airports and enterprises.

Надійшла 10 червня 2008 р.