

4. Норберт Т. Управление изменениями / Т. Норберт // Проблемы теории и практики управления. – 1998. – № 1. – С. 68–74.
5. Садеков А.А. Сталий розвиток як мотивація еколого-економічної діяльності / А.А. Садеков // Вісник ДонДУЕТ. – 2003. – № 3(19). – С. 4–11
6. Буга Н.Ю. Модель організації інформаційного забезпечення управління розвитком економічних суб'єктів регіону / Н.Ю. Буга // Менеджмент та підприємництво в Україні: етапи становлення і проблеми розвитку. – 2012. – С. 322–326.
7. Бакуменко В. Підходи до обґрунтування моделі управління сталим регіональним розвитком / В. Бакуменко // Ефективність державного управління. – Львів, 2011. – Вип. 27. – С. 21–28.
8. Додонов О.В. Адаптація інформаційної системи торговельного підприємства до концепції маркетингового менеджменту / О.В. Додонов // Науковий вісник. – Полтава, 2012. – № 1(52). – С. 128–132.
9. Демешок О.О. Побудова механізму розв'язання проблем управління потенціалом сталого розвитку: регулятори та закономірності руху / О.О. Демешок // Управління розвитком складних систем. – Київ, 2014. – Вип. 19. – Ч. 2. – С. 43–46.
10. Васюткіна Н.В. Механізм управління сталим розвитком підприємства / Н.В. Васюткіна // Науковий вісник Чернівецького університету. Економіка. – 2014. – С. 120–124.

УДК 656.71

Павелко В.Ю., к.е.н.,
директор
ТОВ «Запорізька хендлінгова компанія»
Міжнародний аеропорт «Запоріжжя»

КОНКУРЕНЦІЯ ЯК ФАКТОР РОЗВИТКУ РИНКУ НАЗЕМНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ В АЕРОПОРТАХ УКРАЇНИ

Павелко В.Ю. Конкуренція як фактор розвитку ринку наземного обслуговування в аеропортах України. У статті обґрунтовано, що однією з передумов розвитку ринку наземного обслуговування в аеропортах України є конкуренція операторів з наземного обслуговування. Доведено, що ефективна конкуренція в наданні послуг із наземного обслуговування в аеропортах сприятиме не тільки формуванню ринкових конкурентоспроможних тарифів але й покращанню якості обслуговування та вдосконаленню аеропортової інфраструктури.

Ключові слова: конкуренція, ефективне конкурентне середовище, аеропорт, послуга, наземне обслуговування.

Павелко В.Ю. Конкуренция как фактор развития рынка наземного обслуживания в аэропортах Украины. В статье обосновано, что одним из условий развития рынка наземного обслуживания в аэропортах Украины является наличие конкуренции операторов по наземному обслуживанию. Доказано, что эффективная конкуренция в предоставлении услуг по наземному обслуживанию в аэропортах будет способствовать не только формированию рыночных конкурентных тарифов и улучшению качества обслуживания, но и развитию аэропортовой инфраструктуры.

Ключевые слова: конкуренция, эффективная конкурентная среда, аэропорт, услуга, наземное обслуживание.

Pavelko V. Competition as a development factor of ground handling market at airports of Ukraine. The article substantiates the conception that one of the conditions of the ground handling market development at the airports of Ukraine is the existence of competitive operators in ground handling services. The author has proved that effective competition in the provision of ground handling services at airports will contribute not only to the formation of market competitive tariffs and services' quality, but to the airport infrastructure development as well.

Keywords: competition, effective competition environment, airport, service, ground handling.

Постановка проблеми. Сучасний стан розвитку ринку авіаційних перевезень зумовлений низкою проблем, що пов'язані у тому числі з незадовільним станом наземного обслуговування в аеропортах України. Одним із головних факторів цього є від-

сутність або недостатність розвитку конкуренції та ефективного конкурентного середовища, що, своєю чергою, негативно впливає на ефективність функціонування та розвиток ринку наземного обслуговування.

Ознаками недостатнього розвитку конкурентного середовища на ринку наземного обслуговування в аеропортах України є:

- зростання тарифів та ставок, яке не може бути пояснене впливом об'єктивних факторів;
- надмірний ринок концентрації та монополізації у сфері надання послуг із наземного обслуговування одним оператором ринку;
- низький рівень інноваційної та інвестиційної спрямованості діяльності операторів ринку з наземного обслуговування та розвитку аеропортової інфраструктури;
- недостатній рівень якості надання послуг із наземного обслуговування.

Таким чином, питання формування ефективного конкурентного середовища на ринку надання послуг із наземного обслуговування в аеропортах посідає одне з головних завдань у стратегії розвитку авіаційної галузі України.

Аналіз останніх досліджень і публікацій.

Питання розвитку конкуренції та ефективного конкурентного середовища достатньо розглянуто та висвітлено в роботах іноземних та вітчизняних учених, таких як: А. Сміт, Д. Рікардо, Дж. С. Миль, Дж. Кейнс, К.Р. Макконелл, Л.П. Кураков, Л.Г. Раменський та ін.

В економічній літературі, присвяченій проблемам удосконалення управління аеропортовими підприємствами, переважна більшість досліджень

стосується взаємодії управління аеропорту, аеродрому та авіакомпаній [1], обґрунтування використання певної моделі управління, розгляду принципів управління (О.О. Корогодова [2]), адаптації міжнародних вимог системи управління якістю до вітчизняних підприємств [3], ефективності управління (Л.М. Христенко [4], Г.О. Дудкало [5]) тощо.

Постановка завдання. Незважаючи на велику кількість досліджень із зазначених питань, проблема розвитку конкурентного середовища на ринку наземного обслуговування аеропортів України розглянута недостатньо та потребує подальшого вивчення. Метою даної статті є дослідження сучасного стану конкурентного середовища на ринку наземного обслуговування аеропортів України та розробка рекомендацій щодо його покращання.

Виклад основних результатів. Економіка аеропорту як система виробничо-господарських відносин має власну специфіку, яка визначається складністю суб'єкта господарювання – аеропортового комплексу, де узгоджено надаються послуги авіакомпанії та наземного обслуговування. Відповідно до розробленої автором класифікації, за якою всі види діяльності аеропортового комплексу можна поділити на авіаційні та неавіаційні, основні та допоміжні, на підставі проведених досліджень пропонується функціональна схема аеропорту, елементи якої виділено за функціональною ознакою (рис. 1) [6].



Рис. 1. Функціональна схема аеропорту

Джерело: розробка автора

Відповідно до запропонованої функціональної схеми, споживачами послуг аеропортової структури є сегменти В2В (авіаперевізники (авіакомпанії), експлуатанти, вантажовласники, вантажовідправники, вантажоотримувачі) та В2С (авіапасажири, відвідувачі аеропорту, особи, що здійснюють відправлення вантажу та багажу).

Держава є найбільш ефективним інструментом у підтримці потенціалу авіаційного ринку України, але за умови ринкових чинників на перше місце виходять приватні компанії, їх інвестиційні програми та доступ у сферу авіаційного ринку (продаж акційних пакетів авіакомпанії, отримання дозволів на розбудову аеропортів із метою розширення мережі пасажирських перевезень), а також розвиток авіапромисловості в цілому [7; 8].

Більшість вітчизняних аеропортів перебуває в комунальній власності. Однак державна/комунальна власність на аеропортові об'єкти через брак державних коштів для їх модернізації та реконструкції стримує розвиток конкурентних відносин у сфері аеропортового обслуговування та, як наслідок, не сприяє поліпшенню якості послуг.

Світовий досвід свідчить, що наприкінці ХХ – початку ХХІ ст. склалася тенденція приватизації діючих аеропортів та залучення приватного капіталу під час будівництва нових. Здійснено приватизацію більшості італійських, індійських, австралійських, новозеландських та японських аеропортів. Великобританія майже повністю передала аеропорти у власність приватного сектору [9].

Інтеграція України в міжнародний ринок авіаційних перевезень та орієнтація авіаційної системи країни на іноземних партнерів та інвесторів вимагають удосконалення функціонування аеропортів як структур забезпечення обслуговування клієнтів, а отже, поліпшення якості послуг, які надає аеропортовий комплекс.

Аеропорт є чи не основним постачальником послуг для авіаперевізника, оскільки несе відпо-

відальність в районі аеродрому, а авіакомпанія відповідає перед пасажирями, у тому числі за безпеку та якість. Це два фундаментальних принципи під час організації повітряних перевезень на всіх етапах створення відповідного продукту. Спільно вони утворюють аеропортовий комплекс, під яким слід розуміти сукупність спеціалізованих підприємств з обслуговування пасажирів, багажу, вантажів і пошти, комерційного і технічного обслуговування повітряних суден (ПС) із гарантованим рівнем безпеки польотів та авіаційної безпеки.

Найбільш поширене застосування як у світовій практиці, так і в Україні набуває передача непрофільних видів діяльності спеціалізованим компаніям та підприємствам із метою підвищення ефективності діяльності аеропорту, тобто механізм аутсорсингу (рис. 2).

У практиці управління аеропортовими комплексами в Україні це відображається у відмові аеропортів від надання авіаційних допоміжних послуг та неавіаційних послуг та передачу їх сертифікованим суб'єктам комерційного обслуговування (СКО). Причому сертифікація СКО відбувається на підставі встановлених сертифікаційною комісією Державної авіаційної служби Міністерства інфраструктури України нормативів і правил.

Потрібно також зазначити, що низка неавіаційних послуг, не пов'язаних із діяльністю аеропорту (пральні, готелі тощо), можуть бути виведені за рамки структури підприємства, та їх діяльність може будуватися винятково на контрактних принципах.

Український ринок наземного обслуговування нині є монополізованим, на ньому діють кілька сильних учасників, які мають у своєму розпорядженні мережу локальних представництв. Поява нових фігурантів, що сприяє посиленню ринкової конкуренції, є позитивною тенденцією вдосконалення українського ринку авіаційних послуг.

Однак із боку експлуатантів аеродромів існують певні перешкоди та бар'єри для суб'єктів господа-



Рис. 2. Світова практика взаємодії суб'єктів авіаційної діяльності в міжнародних аеропортах

Джерело: розробка автора

рювання, які надають або бажають надавати послуги з наземного обслуговування в аеропортах [10].

Така ситуація була б неможлива в разі наявності прозорого та чітко регламентованого порядку доступу на конкурентних та недискримінаційних умовах суб'єктів господарювання на ринок послуг із наземного обслуговування в аеропортах.

На даний час в Україні діяльність суб'єктів комерційного обслуговування регламентується Повітряним кодексом України, відповідно до якого суб'єкти авіаційної діяльності, які надають послуги з наземного обслуговування, що підлягають обов'язковій сертифікації, провадять свою діяльність на території аеропорту та аеродрому на підставі відповідного сертифіката, виданого уповноваженим органом із питань цивільної авіації, а також договору, укладеного з експлуатантом аеропорту (аеродрому) [11].

Види аеропортової діяльності, що підлягають сертифікації, передбачено в Додатку 1 до Правил сертифікації аеропортів, затверджених Наказом Державної служби з нагляду за забезпеченням безпеки авіації від 13.06.2006 № 407 та зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 23.06.2006 за №740/12614 [12].

Водночас у країнах Європейського Союзу порядок доступу на ринки наземного обслуговування врегульовано Директивою Ради ЄС від 15.10.1996 № 96/67/ЄС «Про доступ до ринку наземного обслуговування в аеропортах Співтовариства». Зазначеною Директивою визначено критерії та вимоги необхідності розробки конкурентної процедури відбору постачальників послуг із наземного обслуговування в аеропортах, установлення стандартів якості обслуговування, рівня обслуговування та розвитку інфраструктури [13].

Відсутність подібного чіткого порядку доступу на ринки з наземного обслуговування в аеропортах України створює перешкоди для розвитку конкуренції та стримує розвиток авіаційної галузі в цілому.

Під час розробки відповідного порядку обов'язково необхідно:

- забезпечити прозорий і вільний доступ суб'єктів господарювання на ринок послуг із наземного забезпечення;
- розробити чіткі критерії та процедури відбору суб'єктів господарювання на недискримінаційних умовах;
- створити конкурсні комітети з відбору суб'єктів господарювання;
- надати право авіакомпаніям, за умови отримання відповідного сертифікату, здійснювати наземне обслуговування власними силами;
- гарантувати всім суб'єктам господарювання право вільного доступу до об'єктів інфраструктури аеропортів (аеродромів), необхідних для здійснення діяльності, за умови забезпечення відповідного рівня авіаційної безпеки.

Додаткову увагу необхідно приділити розвитку ринку послуг із наземного обслуговування в регіональних аеропортах з урахуванням обсягів перевезень та стану аеропортової інфраструктури.

Враховуючи важливість питання доступу на ринок послуг із наземного обслуговування в аеропортах України, нині Державна авіаційна служба Міністерства інфраструктури України розробляє Авіаційні правила «Доступ на ринок послуг із наземного обслуговування в аеропортах».

Висновки. Послуги з наземного обслуговування в аеропортах є одним із найважливіших факторів для належного функціонування авіаційної галузі. Вони забезпечують значний внесок в ефективне використання аеропортової інфраструктури.

Формування ефективного конкурентного середовища на ринку послуг із наземного обслуговування України та забезпечення вільного доступу до нього допоможуть зменшити експлуатаційні витрати авіакомпаній та підвищити якість послуг, що надаються користувачам аеропорту. Зниження експлуатаційних витрат, своєю чергою, створить умови для зменшення вартості авіаперевезень для пасажирів та сприятиме подальшому розвитку авіаційної галузі України.

Список літератури:

1. Никулин А. Взаимозависимость развития авиакомпании и аэропорта / А. Никулин // Авиатранспортное обозрение. – 2014. – Май. – С. 162–166.
2. Корогодова О.О. Концептуальні засади управління ефективністю підприємств сфери послуг / О.О. Корогодова [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://archive.nbuv.gov.ua/portal/soc_gum/znpn/2012_8/16KZU.pdf.
3. Качалов В.А. О каких «ответственности и полномочиях» говорится в п. 5.5.1 ГОСТР ИСО 9001–2008? / В.А. Качалов // Методы менеджмента качества. – 2012. – № 09–10. – С.15–21.
4. Христенко Л.М. Оцінка внутрішньої ефективності управління підприємством / Л.М. Христенко [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://www.nbuv.gov.ua/portal/Soc_Gum/Emp/2009_21/11Khris.htm.
5. Дудукало Г.О. Аналіз методів оцінювання ефективності управління діяльністю підприємства / Г.О. Дудукало [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.economy.nauka.com.ua/index.php?operation=1&iid=103>.
6. Павелко В.Ю. Забезпечення підвищення ефективності управління аеропортовим комплексом на основі концепції якості : [монографія] / В.Ю. Павелко. – Запоріжжя : ЗНТУ, 2014. – 320 с.
7. Геєць І.О. Управління формами власності міжнародних аеропортів / І.О. Геєць, Н.О. Жорняк [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://archive.nbuv.gov.ua/e-journals/pspe/2011_2/Geets_211.htm.
8. Полянська Н.О. Вплив процесу глобалізації на суб'єктів авіаційного ринку / Н.О. Полянська // Проблеми підвищення ефективності інфраструктури : зб. наук. праць. – К. : НАУ, 2008. – № 1 – С. 42–52.
9. Акімова Т.А. Аналіз зарубіжного досвіду інвестування в розвиток аеропортів / Т.А. Акімова [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://archive.nbuv.gov.ua/e-journals/pspe/2011_2/Akimova_211.htm.

10. Рекомендації Антимонопольного комітету України «Про усунення причин і умов, що сприяють вчиненню порушення законодавства про захист економічної конкуренції» від 29.09.2015 №14-рк [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.amc.gov.ua/amku/doccatalog/document?id=118729&schema=main>.

11. Повітряний кодекс України від 19.05.2011 № 3393-VI [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/3167-12>.

12. Правила сертифікації аеропортів, затверджених Наказом Державної служби з нагляду за забезпеченням безпеки авіації від 13.06.2006 № 407 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/z0740-06>.

13. Директива Ради ЄС «Про доступ до ринку наземного обслуговування в аеропортах Співтовариства» від 15.10.1996 №96/67/ЄС [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://old.minjust.gov.ua/file/31565>.

УДК 621.311 (477)

Севастьянов Р.В., к.е.н., доцент,
доцент кафедри економіки підприємства
Запорізька державна інженерна академія
Садовська Ю.І., студентка
Запорізька державна інженерна академія

ОСОБЛИВОСТІ СИНЕРГЕТИЧНОГО ЕФЕКТУ ЕНЕРГОЗБЕРЕЖЕННЯ

Севастьянов Р.В., Садовська Ю.І. Особливості синергетичного ефекту енергозбереження. У статті розглянуто рівень енерговитрат у системі суспільного виробництва та здійснено їх аналіз. Досліджено фактори, які впливають на високий рівень енергоємності промисловості України: досить висока залежність від імпортованих енергоносіїв; застаріле обладнання та технології; нестача інвестицій в інноваційні методи енергозбереження. Встановлено потенційний синергетичний ефект від упровадження енергозберігаючих технологій. З'ясовано, що в енергозбереженні проявляється сукупний ефект накопичення віддачі на кожному наступному етапі виробничих процесів від енергозбереження на попередніх етапах. У результаті збільшення числа учасників виробництва приводить до зростання рівня енергозбереження. Визначено, що лише системний зв'язок галузей економіки забезпечує ефект ланцюгової реакції, котрий поширюється на всі підприємства, забезпечуючи синергетичний ефект зниження цін в економіці. Доведено, що підвищення рівня енергозбереження зможе заощадити близько 470 млн. т умовного палива.

Ключові слова: синергетичний ефект, енергозбереження, енерговитрати, енергоефективність, сталий розвиток.

Севастьянов Р.В., Садовская Ю.И. Особенности синергетического эффекта энергосбережения. В статье рассмотрены уровень энергозатрат в системе общественного производства и осуществлен их анализ. Исследованы факторы, которые влияют на высокий уровень энергоёмкости промышленности Украины: высокая зависимость от импортных энергоносителей; устаревшее оборудование и технологии; нехватка инвестиций в инновационные методы энергосбережения. Проведена оценка потенциального синергетического эффекта от внедрения энергосберегающих технологий. Установлено, что в энергосбережении проявляется совокупный эффект накопления отдачи на каждом последующем этапе производственных процессов от энергосбережения на предыдущих этапах. В результате увеличение числа участников производства приводит к росту уровня энергосбережения. Определено, что только системная связь отраслей экономики обеспечивает эффект цепной реакции, который распространяется на все предприятия, обеспечивая синергетический эффект снижения цен в экономике. Доказано, что повышение уровня энергосбережения сможет сэкономить около 470 млн. т условного топлива.

Ключевые слова: синергетический эффект, энергосбережение, энергозатраты, энергоэффективность, устойчивое развитие.

Sevastyanov R., Sadovskaya J. Features of synergistics effect of energy conservation. In the work the degree of energy in the system of social production are considered. Ukrainian industry is marked a rather high of energy costs. The factors that are affecting the high level of energy intensity of industry of Ukraine are investigated. They include the following: Ukraine is having quite high dependence on imported energy; outdated equipment and technologies; the lack of investment in the innovative methods of energy conservation. The potential synergistic effect of energy conservation from the introduction technologies is set. In the energy conservation is manifested cumulative effect of accumulation efficiency at each stage of the production processes from energy saving on the previous stages are ascertain. As a result, the increased of number of participants production leads to increase of energy efficiency. The only systematic communication of sectors of economy