

МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ УКРАИНЫ
КИЕВСКИЙ ИНСТИТУТ ИНЖЕНЕРОВ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

На правах рукописи

КАЧАТРИЯ Гегаи Ашотович

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ОРГАНИЗАЦИОННЫХ СТРУКТУР УПРАВЛЕНИЯ
ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИЕЙ В УСЛОВИЯХ ИЗМЕНЕНИЯ
ФОРМ СОБСТВЕННОСТИ

Специальность: 08.00.05 Экономика, планирование,
организация управления
народным хозяйством и его
отраслями (транспорт и связь)

АВТОРЕФЕРАТ

диссертации на соискание ученой степени
кандидата экономических наук

Киев 1994

АВ 29.637

Работа выполнена на кафедре экономики гражданской авиации
Киевского института инженеров гражданской авиации.

Научный руководитель - доктор экономических наук, профессор
Коба Вячеслав Григорьевич

Официальные оппоненты - доктор экономических наук, профессор
Яшенко Леонид Андреевич,
кандидат экономических наук
Евстифеев Валерий Степанович

Ведущая организация - Институт комплексных транспортных
проблем, г. Киев


Защита состоится 11 мая 1994 г. в 14.00 на заседании Специализированного совета К 072.04.06 в Киевском институте инженеров гражданской авиации по адресу: 252501, г. Киев, пр. Космонавта Комарова, 1, конференцзал.

С диссертацией можно ознакомиться в библиотеке института.

Отзывы на автореферат в двух экземплярах, заверенные печатью, просим направлять ученому секретарю специализированного совета.

Автореферат разослан 11 апреля 1994 г.

Ученый секретарь Специализированного
совета, кандидат экономических наук,
доцент

 Городецкая Л. А.

ЛНБ України ім.В.Стефаніка



00810446 (N)

ЛНБ ім. В. Стефаніка
АН України

АВ - 29.657

ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Актуальность темы. Решение проблемы повышения эффективности производства посредством внедрения рыночных отношений в экономику требует проведения радикальной экономической реформы, которая в свою очередь обуславливает необходимость коренного совершенствования организации и развития структур управления в ГА.

Происходящий в стране процесс изменения хозяйственных отношений требует изменения форм собственности на средства производства, как важнейшего фактора формирования новых хозяйственных отношений. Отсюда вытекает необходимость создания новой системы управления гражданской авиацией (ГА) и соответственно требуются новые структуры управления.

В работах по управлению таких ученых, как В. А. Кулик, В. Н. Курило, Г. Х. Попов, В. В. Годченко, С. А. Саркисян, Т. С. Хачатуров, В. Н. Шендрик и др. рассматриваются проблемы их совершенствования при административно-командных хозяйственных отношениях, однако в условиях перехода к рыночным отношениям в т. ч. в ГА, исследования по проблемам радикального изменения организационных структур, связанных с формированием различных форм собственности, не проводились.

Между тем, отсутствие такого рода исследований сдерживает переход к новым структурам управления, вносит беспорядок в выполнение функций в новообразованных органах управления, приводит к появлению излишних управленческих звеньев.

Таким образом, выбранная тема диссертационного исследования представляется актуальной, важной и своевременной в условиях перехода ГА к рыночным отношениям.

Цель исследования - совершенствование организационных структур управления гражданской авиацией в условиях изменения форм собственности.

Задачи исследования:

- провести анализ отечественного и зарубежного опыта по совершенствованию оргструктур управления ГА с учетом различных форм собственности;
- определить функции управления ГА в условиях переходного периода и распределить их между структурными звеньями управления;
- разработать оргструктуру управления ГА для переходного периода;

- разработать концепцию изменения форм собственности предприятий ГА, как основу дальнейшего совершенствования оргструктур;
- выявить новые функции управления в переходный период и разработать методы их реализации.

Предмет исследования - организационные структуры управления гражданской авиацией.

Объект исследования - авиационный транспорт Украины и Армении, их структурные подразделения и предприятия.

Методика исследования. Теоретической и методологической основой исследования являются комплексный подход к системе управления ГА, системный анализ данной проблемы, основанные на трудах отечественных и зарубежных ученых, проработках и предложениях научных и учебных заведений.

В исследовании использованы методы экономического, статистического и логического анализа, структуризации.

На защиту выносятся:

- организационные структуры управления авиакомпаниями, аэропорта;
- концепция по развитию форм собственности при разгосударствлении и приватизации предприятия ГА;
- методика оценки финансово-экономической состоятельности предприятий авиационного транспорта при их рассмотрении как эксплуатантов.

Научная новизна результатов, выносимых на защиту:

- разработанные оргструктуры управления предприятиями авиатранспорта дают возможность привести структуру управления производством в соответствие с рыночной концепцией управления;
- рекомендации по развитию форм собственности позволяют проводить регулируемую трансформацию государственной собственности, с учетом особенностей переходного периода;
- обоснование необходимости лицензирования авиационной деятельности, как новой функции структурных органов управления;
- в рамках впервые разработанной методики предлагается осуществлять управляющее воздействие на процесс хозяйственной деятельности, направленное на обеспечение высокого уровня качества перевозок и безопасности полетов в условиях изменившейся структуры управления авиационным транспортом.

Практическая ценность работы заключается в том, что ее результаты дают возможность руководителям структур управления ГА

принять обоснованные управленческие решения по реализации проблем совершенствования оргструктур в условиях перехода к рыночным отношениям и к различным формам собственности. Реализация рекомендованных оргструктур управления, предназначенных для проведения работ по разделению объединенных авиаотрядов на авиакомпании и аэропорты обеспечивает повышение конкурентоспособности предприятий на рынке авиатранспортных услуг. Концепция изменения форм собственности предприятий ГА может являться основой для разработки и принятия планов приватизации и дальнейшего формирования оргструктур управления в условиях различных форм собственности. Разработанная методика оценки финансово-экономической состоятельности предприятий авиатранспорта при их рассмотрении как эксплуатантов способствует принятию обоснованных решений при реализации задач управления. Она дает возможность выполнить одну из функций государственного регулирования авиационной деятельности, состоящую в сертификации авиационных эксплуатантов. Она является важной частью процедуры оценки и выдачи сертификатов и лицензий на вид авиационной деятельности эксплуатантам Департаментом авиатранспорта Украины.

Реализация результатов работы. Результаты исследования используются предприятиями ГА при разработке оргструктур управления при разделении объединенных авиаотрядов.

Методика оценки финансово-экономической состоятельности предприятий воздушного транспорта при их рассмотрении как эксплуатантов используется Департаментом авиатранспорта Министерства транспорта Украины для лицензирования авиационной деятельности.

Предложения и рекомендации по развитию разных форм собственности при разгосударствлении предприятий авиатранспорта использованы в целевой комплексной научно-технической программе "Транспорт" (Тема 1.8. "Разработка предложений по развитию разных форм собственности на авиатранспорте").

Результаты исследования используются в учебном процессе КИИГА.

Апробация работы. Основные положения работы докладывались и обсуждались на Всесоюзной, республиканской и отраслевой конференциях в 1991-1993 гг., а также на научных конференциях КИИГА.

Публикации. По материалам диссертационной работы опубликовано пять печатных работ общим объемом 1,6 печатных листов.

Структура и объем работы. Диссертационная работа состоит из

введения, трех глав, выводов и предложений, списка литературы, приложений. Объем работы составляет 158 страниц.

СОДЕРЖАНИЕ РАБОТЫ

Во введении обоснована актуальность темы диссертации. сформулированы цель, задачи, предмет, объект и методы исследования, научная новизна и практическая ценность работы.

В первой главе - "Система управления гражданской авиацией в переходный период к рыночным отношениям" - проведен анализ отечественного опыта по совершенствованию оргструктур управления ГА.

Гражданская авиация, как одна из составляющих единой транспортной системы бывшего СССР, развивалась до середины 80-х годов достаточно высокими темпами. Сложившаяся централизованная административно-командная структура управления ГА имела определенные положительные стороны. К ним относятся обеспечение: устойчивого роста объема перевозок; высокого уровня дисциплины; достаточно высокого уровня безопасности полетов.

Наряду с положительными моментами, в развитии ГА проявились и отрицательные стороны централизованного управления. К ним относятся: низкое качество обслуживания пассажиров; монополизм, отсутствие конкуренции - как главного двигателя прогресса; единая государственная форма собственности, которая не обеспечила заинтересованность в улучшении результатов труда; наличие планово-убыточных предприятий. Отмеченные отрицательные стороны административно-командной системы управления привели к замедлению темпов развития ГА во второй половине 80-х годов из-за недостатка средств на самофинансирование отрасли. Развал государства и единого народного хозяйства в 1991 году, разрушение финансовой системы, отставание темпов роста авиатарифов на перевозки в сравнении с темпами роста цен на ресурсы явились причинами того, что отрасль, как и все народное хозяйство вновь образованных государств, оказались в экономическом кризисе, признаками которого являются: инфляция, дефицит авиатоплива, изношенный на 75% самолетно-вертолетный парк (СВП), устаревшее наземное оборудование, предзабастовочные ситуации в трудовых коллективах, снижение уровня безопасности и регулярности полетов, убыточность большинства авиапредприятий, высокий процент безквартирных авиаработников, низкая культура обслуживания пассажиров.

1991-1993 гг. характеризуются резким падением объемов работ ГА по всем показателям в сравнении с предыдущими годами. Так, в Украине по сравнению с 1990г. объем перевозок пассажиров снизился на 65%, грузов - 66%, почты - 85%, авиахимработ - 67%, занятость кресел - 25%, коммерческая загрузка - 30%. Поэтому резко ухудшилось финансовое состояние авиапредприятий. Достаточно сказать, что если в 1991 г. в Украине убыточными были 12 предприятий из 30, состоящих на самостоятельном балансе, то в 1992 г. их число возросло до 22. убытки от деятельности ГА Украины составили 1650 млн крб. (в ценах 1992 г.). Подобные ситуации имеет место и в других вновь образованных государствах.

Таким образом, распад СССР и неизбежный в связи с этим раздел собственности, переход к рыночным отношениям экономики страны, в т.ч. авиапредприятий, объективно потребовал создания новой системы управления ГА во вновь образованных государствах. Для этого созрели следующие объективные предпосылки: образование независимых государств и соответственно независимых авиатранспортных систем; переход от административно-командной к рыночной системе управления экономикой; установление новых, прогрессивных стратегий и тактик хозяйственной деятельности; сокращение функций центральных органов власти, усиление региональных и местных органов самоуправления; необходимость разгосударствления собственности; высокий технический уровень появляющейся на авиалиниях техники, в т.ч. зарубежной, новые требования к ее эксплуатации и ремонту.

Итак, на основе анализа можно сделать выводы, что в современных условиях возникла объективная необходимость создания новых оргструктур управления с учетом факторов изменения форм собственности, демонополизации, образования национальных авиатранспортных систем, усложнения техники и технологий.

Во второй главе - "Анализ организационных структур управления гражданской авиацией в рыночных условиях" - проведен анализ зарубежного опыта по управлению ГА в развитых странах мира, определены функции управления ГА в условиях переходного периода и обоснованы оргструктуры управления авиакомпанией, аэропортом.

Зарубежный опыт в управлении ГА показывает, что в большинстве стран мира она является составной частью единого министерства транспорта. Министерство координирует работу всех видов транспорта и выполняет в основном функции общего планирова-

ния, лицензирования транспортной деятельности, сертификации воздушных судов и аэродромов, разработки и контроля за выполнением летных и технических стандартов, обеспечения безопасности полетов и экологии, контроля за использованием воздушного пространства, налаживания и расширения воздушной навигации, расследования летных происшествий.

Степень регулирования деятельности авиационного транспорта за рубежом зависит от многих факторов: технического и организационного уровня производства, уровня квалификации кадров, специфических особенностей в работе авиапредприятий, которые, как правило, исторически сложились, степени специализации и концентрации производства. Степень регулирования деятельности воздушного транспорта со стороны государства постоянно изменяется, как правило, в сторону дерегулирования хозяйственной деятельности и усиления регулирующих воздействий на повышение уровня безопасности полетов и снижение влияния авиации на окружающую среду.

На основе анализа зарубежного опыта можно сделать выводы:

- в большинстве развитых и развивающихся стран мира министерства транспорта осуществляют регулирование и управление транспортным комплексом, включая ГА, не вмешиваясь в хозяйственно-финансовую деятельность предприятий;

- в отличие от Украины (и стран СНГ), где аэропорты и летные отряды объединены в одном эксплуатационном предприятии, за рубежом эти предприятия функционируют отдельно, так как выполняют различные функции;

- как правило, авиакомпании мира являются акционерными, со смешанным капиталом государства, физических и юридических лиц. По крупнейшим авиакомпаниям контрольные пакеты акций принадлежат государству;

- аэропорты за рубежом являются акционерными, как правило, контрольный пакет акций принадлежит муниципалитету Региона расположения аэропорта.

Систему управления ГА за рубежом можно рассматривать как сложившуюся для государства с рыночной экономикой. Однако для реализации такой же системы в Украине и других странах СНГ необходимо пройти целый ряд этапов, связанных с перераспределением функций, спецификой производства и сложившимися историческими связями, общеэкономическими тенденциями развития и психологическими особенностями коллективов работников предприятий. Поэтому

в работе в дальнейшем рассматриваются переходные процессы к рыночной системе управления, которые складываются в Украине.

В настоящее время в авиатранспорте Украины проходят процессы перераспределения функций между сложившимися органами управления. Как известно, с 1992 г. органами управления авиатранспорта Украины являлись Министерство транспорта (в котором управление ГА осуществлял Департамент авиатранспорта), объединение ГА (ОГА) "Авиалинии Украины" и органы управления эксплуатационных авиапредприятий (ЭАП). Нами был проведен анализ функций управления каждого из перечисленных органов управления. Крупнейшее общее число функций оказалось 44, в т.ч. выполняемые Министерством транспорта 11, ОГА "Авиалинии Украины" - 30, авиапредприятиями - 3. Анализ этих функций показал, что функции ОГА "Авиалинии Украины" достаточно квалифицированно могут быть выполнены с одной стороны Департаментом авиатранспорта (АТ) Министерства транспорта Украины, с другой - органами управления ЭАП. Поэтому целесообразно ликвидировать ОГА "Авиалинии Украины" как лишнее структурное подразделение между авиапредприятиями и Департаментом авиатранспорта. В дальнейшем практика козьяствования показала обоснованность этого вывода и ОГА "Авиалинии Украины" с 1 декабря 1993 г. было ликвидировано.

В настоящее время функции управления между Министерством и предприятиями практически распределены в соответствии с теми предложениями, которые обоснованы в диссертации. При этом Департамент авиатранспорта взял на себя функции государственного регулирования авиационной деятельности, не вмешиваясь в хозяйственную деятельность предприятий. К функциям государственного управления относятся: выбор и периодическое уточнение на макроуровне стратегических приоритетов в развитии транспортного обслуживания, а значит, и развитии мощностей транспорта, определение политики, выбор путей и методов достижения приоритетов, способов регулирования социально-экономической деятельности предприятий (объединений) транспорта; разработка и принятие соответствующих законов, создание правовых основ регулирования транспортного производства в новых условиях на макро- и микроуровне; государственный контроль за выполнением требований законодательства и реализацией приоритетов в сфере транспорта.

Анализ происходящих процессов, опыта в дальнем зарубежье, России и Украине показал, что процессу разгосударствления и при-

ватизации должна предшествовать структурная перестройка управления производством. Также в соответствии с приказами Министра транспорта Украины № 65, 111, 263, 313, 377 за 1993 г. объединенные авиаотряды (ОАО) должны быть разделены на авиакомпании, аэропорты и предприятия по управлению воздушным движением (УВД). Следовательно, перед наукой стоит задача организационного совершенствования структур управления и разработки методических и технологических документов по данному вопросу, а также по приватизации собственности и взаиморасчетам между авиапредприятиями.

Поэтому наряду с перераспределением функций между министерством и предприятиями транспорта в диссертации был проведен анализ функций управления структурных подразделений авиапредприятий. Он показал, что экономический механизм отношений между структурными подразделениями авиапредприятия основывается на действующей в ГА централизованной системе управления, которая не обеспечивает достаточные стимулы и мотивацию к высокоэффективному труду. В условиях перехода к рынку необходимо создание конкурентоспособных транспортных структур на основе функционального обособления структурных подразделений, которые были бы в состоянии вести эффективную хозяйственную деятельность в условиях изменяющегося рынка транспортных услуг, цен, тарифов и т. п.

По этим вопросам имеются ряд исследований, в которых рассматриваются хозяйственные отношения между и внутри структурных подразделений, например, создания равных стартовых условий для каждого работника предприятия с учетом эффективности основных фондов, определения величин основных фондов, относимой к собственности коллектива структурного подразделения в зависимости от численности (зарплаты) работников подразделения. Используя результаты этих исследований, а также отечественный и зарубежный опыт, исходя из анализа функций управления и тенденций в развитии управленческих структур нами разработаны типовые оргструктуры управления авиакомпанией (рис. 1) и аэропортом (рис. 2). В разработку этих структур были заложены следующие основные принципы:

- функциональный, т. е. деление производится для выделения определенной функции и специализации вновь образовавшихся предприятий на ее выполнении;

- самофинансирование и самоокупаемость, каждое предприятие должно функционировать за счет собственных доходов;

- самообеспеченность и самодостаточность, каждое вновь обра-

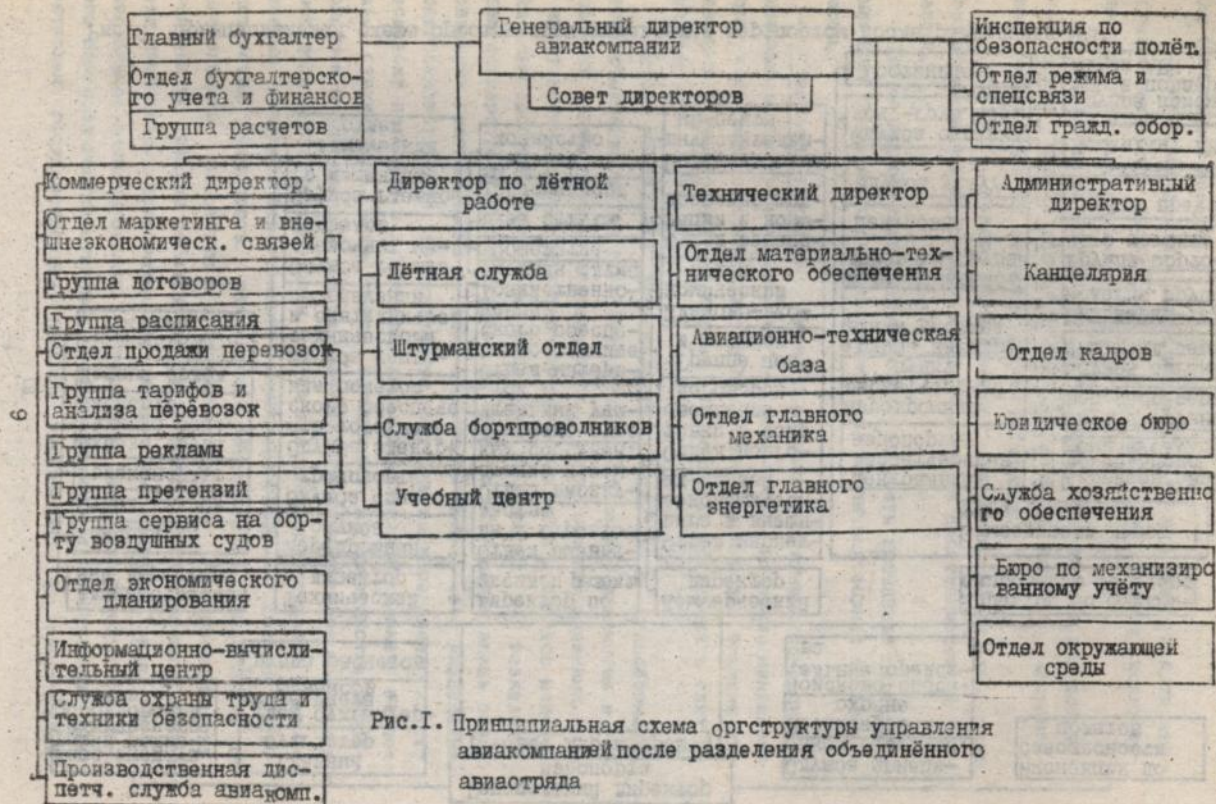


Рис. I. Принципиальная схема оргструктуры управления авиакомпанией после разделения объединённого авиаотряда

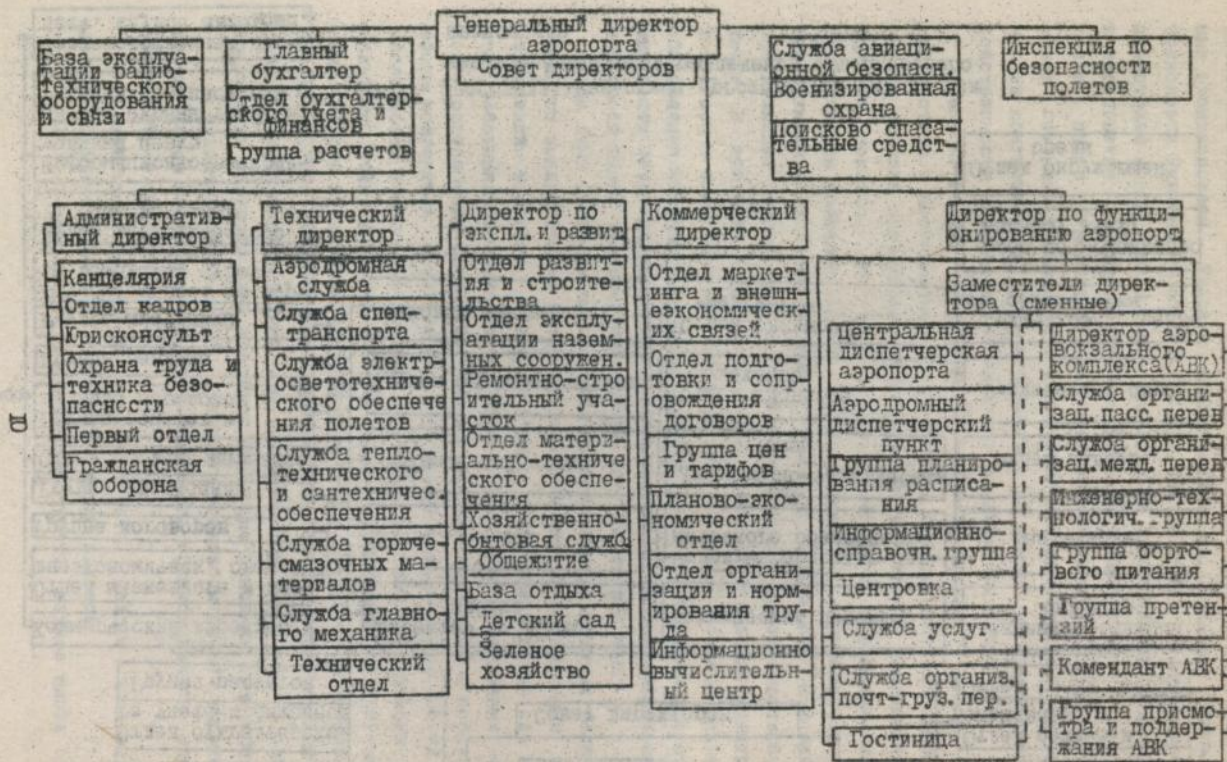


Рис.2. Принципиальная схема оргструктуры управления аэропортом после разделения ОАО

зовавшееся предприятие стремится обеспечить себя всем необходимым для устойчивой работы:

- демонаполизация, появление в регионе как минимум двух авиапредприятий, что будет создавать условия для усиления конкуренции между перевозчиками;

- возможность функционирования новых оргструктур при переходе к новым формам хозяйственных отношений (например, акционерным), основанных на отношениях собственности;

- Развитие новых хозяйственных отношений между субъектами хозяйствования при появлении различных форм собственности на имущество.

Такой подход дает возможность обеспечить поэтапный переход к рыночным отношениям, базирующимся на различных формах собственности.

В третьей главе - "Переход от административно-командных к рыночным структурам управления" - рассмотрены вопросы изменения форм собственности предприятий ГА, обоснованы новые функции управления и разработана методика, позволяющая реализовать одну из функций.

Исходя из анализа происходящих процессов и трансформации форм собственности за 1991-1993 гг. кардинальные изменения в управлении хозяйственной деятельности, вызванные как внешними, так и внутренними факторами экономического развития и процесс изменения форм собственности можно разделить на этапы: 1) разделение общегосударственной собственности бывшего СССР между вновь образованными государствами в связи с распадом Союза; 2) разделение общегосударственной собственности Украины на управляемую по отраслевому принципу и муниципальную (управляемую в рамках региона), структурная перестройка управления и руководства производством в направлении поиска эффективного управляющего имеющимся производственным потенциалом. В ГА это процессы создания и определения функций Департамента авиатранспорта в составе Министерства транспорта, разделения объединенных авиаотрядов на авиакомпании, аэропорты и предприятия по ВВД; 3) корпоратизация предприятий Украины согласно соответствующим постановлениям Кабинета Министров. Корпоратизацию можно рассматривать как государственное акционирование, первый этап принудительного и массового перевода государственной собственности в акционерную под контролем государственных органов управления; 4) приватизация

собственности предприятий, образование смешанного капитала, переход к различным формам собственности, вовлекая в этот процесс все более широкий круг производств, ресурсов с целью определения эффективного собственника; 5) стабилизация экономического положения страны на основе роста эффективности производства за счет использования разнообразных форм собственности как важнейшего фактора создания рыночной экономики.

В настоящее время (начало 1994 г.) Украина находится на втором этапе процесса монополизации, разгосударствления и приватизации. Практически завершилось разделение общегосударственной собственности между Украиной и другими вновь образовавшимися государствами. Сейчас идет организационная перестройка и подготовка предприятий ГА к корпоратизации. Как и любое организационно-правовое воздействие на хозяйственную деятельность предприятий, корпоратизация имеет сильные и слабые стороны по ожидаемым результатам (табл. 1). Исходя из приведенного анализа, можно прогнозировать, что в 1994 г. будет в основном закончено разделение ОАО на авиакомпании и аэропорты. В 1995-1996 гг. ряд авиапредприятий будет корпоратизировано, а в дальнейшем и приватизировано. Развитие негосударственного сектора авиационного транспорта подтверждает данный прогноз.

Для обеспечения наиболее благоприятных экономических и организационно-правовых условий эффективного функционирования ГА вновь образованные государственные органы управления Украины должны выполнять функции по созданию правовых основ регулирования авиатранспортного производства в новых условиях, а также реализовать государственный контроль за выполнением требований законодательства и реализацией приоритетов в сфере транспорта.

В условиях изменения форм собственности одной из проблем эффективного управления авиатранспортом является пересмотр существующих, и появление новых функций управления производством. Одним из методов государственного регулирования авиатранспортным производством является лицензирование в сфере перевозок и транспортных услуг. Лицензии как рычаг государственного регулирования в сфере транспорта используются прежде всего для обеспечения высокого качества перевозок и безопасности полетов.

К 1993 г. в Украине образовалось значительное число негосударственных авиакомпаний, что потребовало дополнительных мер по обеспечению безопасности полетов. К концу 1993 г. зарегистрирова-

**Этапы изменения форм собственности
и сильные, слабые стороны
корпоратизации авиапредприятий**

1 этап	2 этап	3 этап	4 этап	5 этап
Разделение общегосударственной собственности бывшего СССР между республиками	Создание Департамента АТ. Разделение ОАО на авиакомпании, аэропорты, предприятия ВВД	Корпоратизация предприятий АТ	Приватизация собственности предприятий, переход к различным формам собственности	Стабилизация экономического положения за счет роста эффективности производства
Сильные стороны корпоратизации			Слабые стороны корпоратизации	
<ol style="list-style-type: none"> 1. Рост ответственности предприятий за результаты деятельности 2. Ответственность подразделений предприятия за свои хозяйственные результаты 3. Переход в акционерное общество под государственным контролем 4. Подготовка к передаче собственности новым собственникам 5. Развитие предприятий за счет собственных средств 6. Плавный переход к приватизации государственной собственности 			<ol style="list-style-type: none"> 1. Собственные средства предприятий на развитие сократятся, так как прибыль уйдет на уплату дивидендов государству, другим держателям акций 2. Недостаточная разработка вопросов корпоратизации убыточных авиапредприятий 	

но около 70 авиакомпаний разных форм собственности, не входящих в прежнюю структуру, которые используют около 120 воздушных судов разных типов и, по экспертным оценкам, осуществляют в год около 30% всех грузовых и 5-10% пассажирских воздушных перевозок. Деятельность негосударственных авиакомпаний регулируется путем их сертификации и лицензирования. Для успешной, качественной и безопасной их работы требуются значительные денежные средства, поэтому у департамента авиационного транспорта появилась новая функция - проверка финансово-экономической состоятельности функционирующих и вновь образующихся авиапредприятий.

В связи с этим в диссертации разработана методика оценки финансово-экономической состоятельности предприятий авиационного транспорта при их рассмотрении как эксплуатантов. Она является важной частью процедуры оценки и выдачи сертификатов и лицензий на вид авиационной деятельности эксплуатантам Департаментом авиатранспорта Украины. Методика предназначена для субъектов хозяйственной деятельности независимо от форм собственности и отраслевой принадлежности, предлагающих свои услуги в области авиaperезовок, и зарегистрированных в Украине. Рассчитана как для вновь созданных авиaperезовозчиков, так и для действующих авиапредприятий, проходящих дальнейшую сертификацию и лицензирование.

Суть методики состоит в том, что она позволяет, не вмешиваясь в хозяйственную деятельность эксплуатанта, контролировать его финансовое положение, которое необходимо для обеспечения требуемого уровня безопасности полетов. Финансово-экономическая состоятельность предприятий нужна также для того, чтобы они не экономили средства за счет безопасности полетов. Например, при плохой погоде, по требованиям норм безопасности, необходимо совершить посадку в запасном аэропорту, а для этого экипаж должен будет платить за прием и обслуживание самолета, пассажиров, экипажа, а при нарушении этих норм с целью экономии, может создаться угроза безопасности полета.

Поэтому финансовое положение эксплуатанта рассматривается как критический параметр, определяющий возможность выдачи сертификата. Эксплуатант должен доказать способность выполнить текущие и ожидаемые в течение одного года финансовые обязательства с учетом поступлений от продажи авиауслуг, а также доказать способность оплаты прямых и эксплуатационных расходов за период в 3 месяца с начала эксплуатации без учета поступлений за этот пери-

од. Трехмесячный срок введен в соответствии с правилами лицензирования авиаперевозчиков Европейского Сообщества, принятых в 1992 г. Но, учитывая плохую экономическую ситуацию в стране и соответствующее финансовое состояние предприятий, срок может быть сокращен до двух месяцев.

Для обоснования достоверности расчетов эксплуатант должен подать бизнес-план на год с описанием всех основных коммерческих аспектов деятельности предприятия. Наряду с бизнес-планом предприятие подает и другую необходимую информацию, в т.ч.: бухгалтерский отчет; ведомость расчета стоимости имущества предприятия; ведомость расчета стоимости оборотных средств; копию выписки банка о наличии средств на счету, в т.ч. валютном.

Для определения финансово-экономической состоятельности необходимо сравнить величину расходов на заявленный объем работ по эксплуатации воздушных судов на 2 месяца с количеством финансовых и оборотных средств, накопившихся в распоряжении эксплуатанта. Эти средства определяются по показателям таких статей баланса: производственные запасы, животные на выращивании и откорме, малоценные и быстро-изнашивающиеся предметы за вычетом износа, незавершенное производство, готовая продукция, товары за вычетом торговой наценки, наличные деньги в кассе, суммы на расчетном и валютном счетах, другие денежные средства, краткосрочные финансовые вложения (ценные бумаги и др.), расчеты с дебиторами за товары, работы и услуги, расчеты с бюджетом.

В основу определения расходов эксплуатанта положен расчет расходов на один летный час по типам воздушных судов $P_{лч.i}$ по формуле

$$P_{лч.i} = \frac{P_{у.п.i}}{W_i} + P_{п.i},$$

где $P_{у.п.i}$ - условно-постоянные расходы по i -му типу воздушного судна (ВС) на 2 месяца с момента сертификации;

$P_{п.i}$ - переменная часть расходов на один летный час i -го типа ВС;

W_i - заявленный объем летных часов по i -му типу ВС на 2 месяца с момента сертификации.

Расходы эксплуатанта за 2 месяца работы $P_{2м}$ будут равны

$$P_{2м} = \sum_i P_{лч.i} \cdot W_i^{2м},$$

Таблица 2

БАЛАНС
доходов и расходов эксплуатанта
на ближайшие 2 месяца

№ п/п	Показатели	Единица изме- нения	Месяцы		Всего
			апрель 1993г.	май 1993г.	
1.	Наличные средства (на конец месяца)	млн крб.	821	803	1624
2.	Средства на расчетном счете	" "	2881	3014	5895
3.	Кредит банка	" "	710	722	1432
4.	Средства находящиеся в распоряжении экс- плуатанта (1+2+3)	" "	4412	4539	8951
5.	Налет часов по типам ВС				
	Ту-154		684	658	1342
	Ту-134		406	476	882
	Ил-62	ч	413	448	861
6.	Себестоимость летного часа по типам ВС				
	Ту-154	крб	271258	459157	
	Ту-134	---	88831	184197	
	Ил-62	ч	339939	653856	
7.	Расходы на заявленный объем работ за 2 ме- сяца	млн крб.	362	682	1044
8.	Выплата налогов	" "	0,259	0,528	0,787
9.	Выплата процентов за кредит	" "	55	58	111
10.	Общая сумма расходов и платежей (7+8+9)	" "	417	738	1155
11.	Результат сопоставле- ния средств, находя- щихся в распоряжении эксплуатанта, с общей суммой расходов и платежей за 2 меся- ца (+ или -)	" "	3995	3801	7796

где W_i^{2M} - заявленный объем работ в летных часах i -го типа ВС на 2 месяца с момента действия сертификата;

n - количество эксплуатируемых типов ВС.

По результатам расчетов заполняется таблица (табл. 2). Эксплуатант признается состоятельным, если средства, находящиеся в его распоряжении будут больше или равны общей сумме расходов и платежей. Расчеты проводятся при условии, что поступлений денежных средств на счет эксплуатанта за эти два месяца не будут.

Аналогично рассчитываются расходы за год, однако при условии поступления денежных средств на счет эксплуатанта.

Результаты расчетов показывают, что методика работоспособна и позволяет выявлять финансово-экономическую состоятельность предприятий. Например, результаты расчетов финансово-экономической состоятельности Бориспольского регионального отделения Украинской государственной авиакомпании "Авиалинии Украины", приведенные в табл. 2, показывают, что данная авиакомпания имеет достаточные финансово-экономические возможности и в состоянии обеспечить требуемый уровень качества перевозок и безопасности полетов. Эффект от реализации результатов исследования - организационный, привести его количественную оценку не представляется возможным.

ВЫВОДЫ И ПРЕДЛОЖЕНИЯ

1. Централизованная административно-командная структура управления гражданской авиацией не в полной мере обеспечивала гармоничное развитие авиапредприятий. Поэтому требуется координальная перестройка организационных структур управления ГА и создание новой системы управления авиационным транспортом во вновь образованных государствах.

2. Для создания эффективной системы управления гражданской авиацией существуют объективные предпосылки: образование независимых государств и соответственно независимых авиатранспортных систем; переход от административно-командной к рыночной системе управления экономикой; установление новых, прогрессивных стратегий и тактик хозяйственной деятельности; сокращение функций центральных органов власти, усиление региональных и местных органов самоуправления; необходимость разгосударствления собственности; высокий технический уровень появляющейся на авиалиниях авиатехни-

ки. в т. ч. зарубежной, новые требования к ее эксплуатации и ремонту.

3. Изучение возможностей использования зарубежного опыта в управлении ГА показало, что: а) в большинстве развитых и развивающихся стран мира существуют министерства транспорта, осуществляющие регулирование и управление транспортным комплексом, включая ГА; б) за рубежом аэропорты и летные отряды функционируют как отдельные предприятия, так как выполняют различные функции; в) как правило, авиакомпании мира являются акционерными, со смешанным капиталом государства, физических и юридических лиц, контрольные пакеты акций крупнейших авиакомпаний принадлежат государству; г) аэропорты за рубежом являются акционерными, как правило, контрольный пакет акций принадлежит муниципалитету региона расположения аэропорта.

4. Комплексный анализ тенденций развития авиационного транспорта в странах СНГ и дальнего зарубежья, функции управления авиацией позволил концептуально установить, что в рыночных условиях ГА будет функционировать в виде государственного и негосударственного секторов с преобладанием акционерного капитала.

5. Этапы реализации концепции следующие: первый - создание новых структур в основном звене путем деления объединенных авиаотрядов на авиакомпании, аэропорты, авиапредприятия ВВД (1994 г.); второй - корпоратизация авиапредприятий как государственное акционирование (1995 г.); третий - приватизация собственности, образование авиапредприятий со смешанным капиталом, переход к различным формам собственности.

6. Для разделения объединенных авиаотрядов в диссертации разработаны предложения по созданию типовых структур авиакомпаний, аэропортов.

7. В компетенции государства при управлении авиатранспортом остаются функции регулирования и контроля, в частности, разработка единых правил, стандартов, требований, методик и др. Для вновь образованных авиатранспортных систем возникли новые задачи, связанные с регулированием - сертификация авиационных эксплуатантов. Проведение этой ответственной процедуры, наряду с лицензированием, требует обеспечения финансовой состоятельности авиатранспорта для поддержания требуемого качества авиаперевозок и уровня безопасности полетов. В связи с этим, в диссертации представлена методика оценки финансово-экономической состоятельности предприятия

авиационного транспорта при их рассмотрении как эксплуатантов.

8. Оценка предложенных в диссертации рекомендаций и организационно-экономических мероприятий, проведенные косвенными методами, показала целесообразность и социально-экономическую эффективность проведенной работы.

По теме диссертации опубликованы следующие работы:

1. Коба В. Г., Хачатрян Г. А., Бетховили Т. К. Форма собственности как фактор формирования структуры управления //Тез. докл. респ. конф. "Хозрасчетные отношения в гражданской авиации", 22-24 окт. 1991 г. - Киев: Общество "Знание" Украины, 1991. - С. 1-2.
2. Хачатрян Г. А. Об экономическом механизме приватизации собственности в гражданской авиации/ Киев. ин-т инж. гражд. авиации. -Киев, 1992. -6с. - Деп. в УкрИНТЭИ 08.07.92, № 1027 - Ук 92.
3. Хачатрян Г. А. Экономические задачи гражданской авиации в период перехода к рынку/ Киев. ин-т инж. гражд. авиации. - Киев, 1992. - 7с. - Деп. в УкрИНТЭИ 08.07.92, № 1028 - Ук 92.
4. Хачатрян Г. А. Взаимосвязь организационных форм управления производством с формами собственности в гражданской авиации/ Киев. ин-т гражд. авиации. - Киев, 1992. - 9с. - Деп. в УкрИНТЭИ 01.09.92, № 1381 - Ук 92.
5. Хачатрян Г. А. О собственности в гражданской авиации// Деловая Армения. - 1992. - № 2-3. - С. 57-58.

Григорьев

Подписано в печать 06.04.94. Формат 60x84/16. Бумага типограф.
Офсетная печать. Усл.кр.-отг. 6. Усл.печ.л.1,10. Уч.-изд.л.1,20.
Тираж 100 экз. Заказ № 68-1 . Цена . Изд. № 202/Л.

Издательство КИИГА.

20200. Киев-06, проспект Космонавта Комарова,1.

462.5115

AB 29.657