

## КОНЦЕПЦІЯ УЗГОДЖЕННЯ ЕКОНОМІЧНИХ ІНТЕРЕСІВ ПІД ЧАС ТЕХНІЧНОГО ПЕРЕОСНАЩЕННЯ СУБ'ЄКТІВ АВІАЦІЙНОЇ ГАЛУЗІ

© Косарев О.Й., Рибак О.М., 2007

Розглянуто проблеми цивільної авіації сьогодні та доведено необхідність додаткових досліджень з узгодження економічних інтересів авіа підприємств України під час їхнього технічного переоснащення. Дослідження містить аналіз сукупності інтересів суб'єктів галузі та закордонного досвіду роботи підприємств. Побудовано модель узгодження економічних інтересів суб'єктів авіаційного ринку. Запропонована модель передбачає налагодження структурних зв'язків між державою, авіакомпаніями, авіаремонтними заводами, авіаційно-конструкторськими бюро, аеропортовою мережею, системою обслуговування повітряного руху, фінансово-кредитними установами, лізинговими та страховими компаніями. Її основою є орієнтація на кінцевого споживача послуг перевезення.

Authors consider problems of civil aircraft today and necessity of researches of the coordination of economic interests of aviation enterprises of Ukraine is caused, at realization of their technical reequipment. The robot contains the analysis of set of interests of subjects of branch, and also an operational experience of the foreign enterprises. In research the model of the coordination of economic interests of subjects of the aviation market is constructed. The offered model provides an establishment of structural communications between the state, airlines, aircraft-repair factories, aviation – design offices, an aeroport network, system of service of air movement, financial – the credit organizations, the leasing and insurance companies. It is focused on the end user of services of transportation.

**Постановка проблеми.** Перспективи вступу України у Світову організацію торгівлі та введення режиму “відкритого неба” ставлять перед авіацією завдання забезпечення високої конкурентоспроможності на світовому ринку. Його виконання неможливе у разі невинного морального та фізичного старіння парку повітряних суден. Строк експлуатації радянської техніки добігає свого логічного кінця, а модернізація, що здійснюється у деяких поодиноких випадках, дає змогу цим літакам лише здійснювати нерегулярні рейси в так звані країни третього світу чи працювати на внутрішніх перевезеннях. Застаріла техніка спричиняє низку проблем: обмеження на польоти, особливо у нічний час; збільшення операційних витрат, що пов'язані з шумом, емісією, аеродромними зборами, збільшенням вартості палива та її обслуговування, так, наприклад, 4 липня 2006 року Європейський парламент більшістю голосів підтримав включення повітряного транспорту в схему торгівлі квотами на шкідливі викиди діоксиду вуглецю. Певні ускладнення виникають і під час модернізації. Окрім того, українські авіаперевізники програють своїм закордонним конкурентам за рівнем сервісу, регулярності рейсів, відомості брендів. Протиставити цьому можна тарифи та цінові характеристики, знання внутрішнього ринку, маршрутів.

Сьогодні Україна входить в сімку країн, що мають завершений цикл виробництва авіаційної техніки. На її території створено державну літакобудівну корпорацію “Національне об'єднання Антонов”, у яку входить державне підприємство “Авіаційний науково-технічний комплекс імені О.К. Антонова” (АНТК), яким за останні роки були створені нові модифікації літаків Ан-74ТК-200, Ан-74ТК-300 та нові регіональні літаки Ан-38, Ан-140. На цьому етапі виконують сертифікаційні випробування транспортного літака Ан-70 та пасажирського Ан-148; державне підприємство “Київський авіаційний завод “Авіант” буде літаки Ан-32Б та Ан-32П (пожежний варіант). На заводі розпочато також серійне будівництво літаків Ан-148 та Ан-70; Харківське державне

авіаційне орденів Жовтневої революції та Трудового червоного прапора виробниче підприємство (ХДАВП) серійно виробляє літаки Ан-74, його модифікації та літаки Ан-140. Має значні виробничі потужності і державне підприємство “Завод 410 цивільної авіації”.

Широко відомі в Україні та за її межами двигуни розробки Запорізького машинобудівного конструкторського бюро “Прогрес” імені академіка О.Г. Івченка та авіаційні двигуни, які серійно виготовляє Відкрите акціонерне товариство “Мотор-Січ” для літаків та вертольотів різних конструкторських бюро.

У галузі авіаційного приладобудування в Україні працюють 26 конструкторських бюро та заводів, що проектують та серійно виробляють різноманітне бортове обладнання. У Києві працює конструкторське бюро та серійний завод, що проектує та виробляє авіаційні метеолокатори. Відкрите акціонерне товариство “Науково-технічний комплекс “Електронприлад” проектує та виробляє бортові установки реєстрації режимів польоту. У місті Сміла працює державне підприємство “Орізон-навігація”, що проектує та виробляє супутникові навігаційні системи. В місті Харкові на державному підприємстві Харківський машинобудівний завод “ФЕД” виробляються різноманітні гідроагрегати та паливно-регулювальна апаратура для авіаційних двигунів. Працюють заводи, що виробляють обладнання для радіозв’язку, навігаційне та інше електронне бортове обладнання [1].

За цих виробничих потужностей одним з основних чинників, що стоїть на шляху оновлення авіаційної галузі, є неузгодженість інтересів виробників та експлуатантів авіаційної техніки. З позицій різних економічних інтересів проявляються певні відносини, які завдяки маркетинговій практиці мають стимулювати суб’єктів авіаційного ринку до здійснення технічного переоснащення. Система економічних інтересів України відображає специфіку умов та суперечностей, що є наслідком розвитку її суспільства. Система економічних інтересів в цивільній авіації радянського періоду функціонувала в умовах закритої економіки та абсолютного панування державних інтересів над інтересами окремих її суб’єктів. Сьогодні нові умови господарювання спонукають відмовитися від минулого диктату виробників авіаційної техніки над її користувачами та споживачами продукції перевезення. Здійснити це можна за допомогою побудови нової моделі узгодження інтересів суб’єктів авіаційної галузі, орієнтованої на кінцевого споживача цього виду послуг.

**Аналіз останніх досліджень та публікацій.** Про визначну роль економічних інтересів серед мотивів людської діяльності говорили ще французькі матеріалісти XVII століття, а також представники англійської класичної політичної економії. Однак самі інтереси вони розглядали поза розвитком суспільства і пояснювали незмінною природою людства. Науковий аналіз економічних інтересів було здійснено марксизмом, який виходив з того, що основою суспільних явищ є виробничі відносини людей, що віддзеркалюють відносини певних класів. Так, наприклад, К. Маркс та Ф. Енгельс вважали, що антагонізм буржуазного суспільства, оснований на приватній власності, виключає можливість постановки єдиних цілей суспільного розвитку та досягнення узгоджених дій з їхньої реалізації. Сутність та характер реалізації економічних інтересів можна знайти і в роботах А. Сміта, Д. Рікардо, А. Маршала. Теоретико-методологічні аспекти економічних інтересів як форм виявлення виробничих відносин розроблено також у монографічних дослідженнях Л. Абалкіна, Б.Я. Грешковича та ін. Форми проявів інтересів, їхні суперечності та необхідність їхньої гармонізації досліджували в своїх роботах В.В. Басов, Н.М. Железовський, В.Ф. Щербіна та ін. Проблему економічних інтересів у галузі цивільної авіації піднімали в своїх дослідженнях також В.М. Геєць, В.Т. Слагін, Ю.Ф. Кулієв та інші.

У цих роботах достатньо широко розглянуто та проаналізовано різноманітні аспекти економічних інтересів. Однак в умовах швидкоплинного зовнішнього середовища відбуваються зміни інституційного характеру, з’являються нові форми власності, здійснюється перехід до умов ринкової економіки внаслідок чого виникають нові економічні інтереси, що потребують додаткових досліджень у цій царині. Окрім того, практично відсутні комплексні дослідження трансформації економічних інтересів підприємств авіаційної галузі в умовах перехідної економіки. Недостатньо вивчені проблеми стабілізації економічних інтересів через встановлення рівноваги їхнього визначення

та реалізації. На нашу думку, особливу цікавість для авіапідприємств України в умовах неспинного науково-технічного прогресу становитиме розроблення та впровадження механізму узгодження інтересів при здійсненні технічного переоснащення та вивчення його стимулюючого ефекту.

**Формулювання цілей статті.** Метою роботи є удосконалення практики стимулювання за допомогою вивчення та використання економічних інтересів, що мають суперечливий характер, та створення дієвого механізму узгодження інтересів суб'єктів авіаційної галузі.

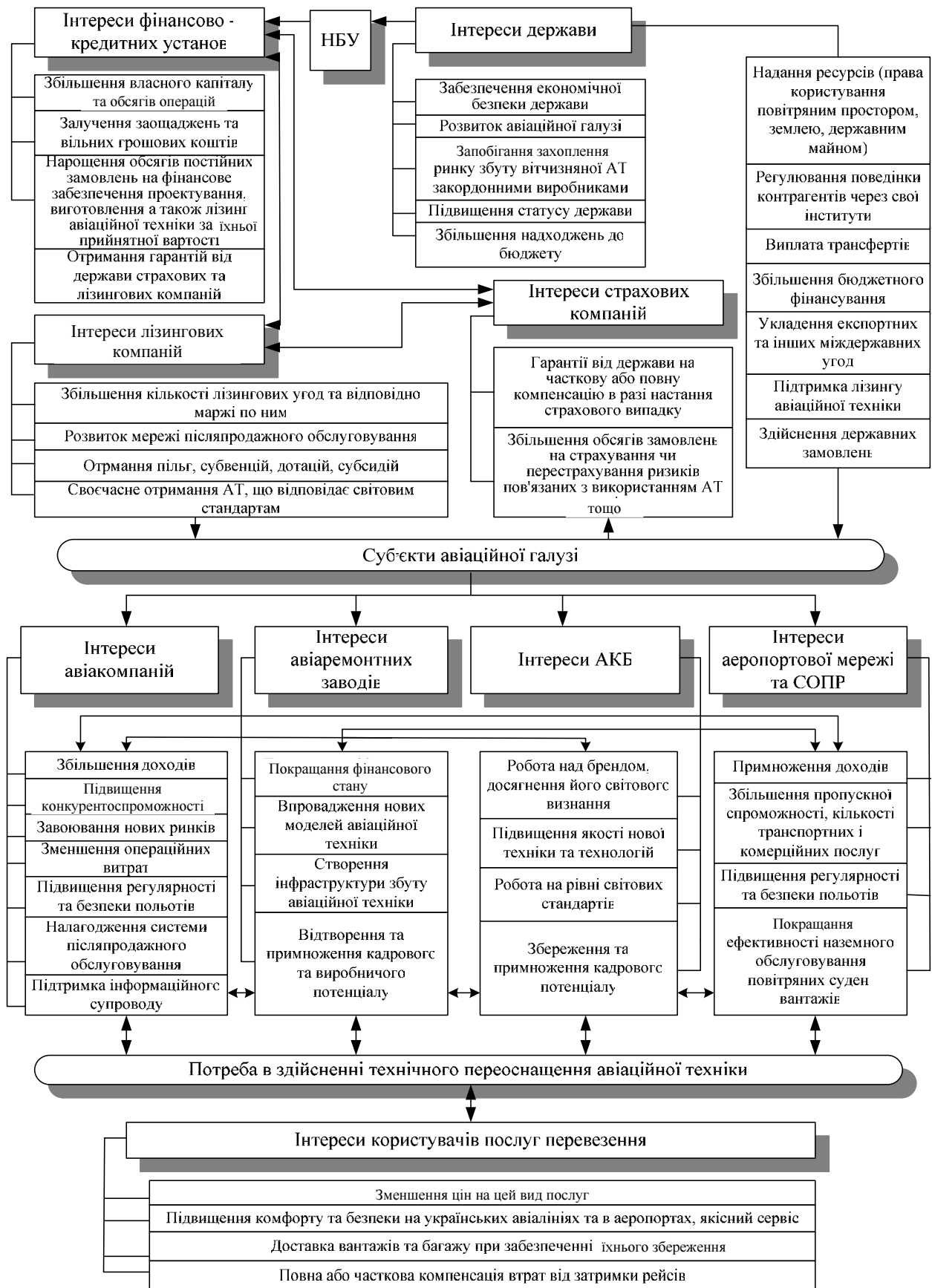
**Виклад основного матеріалу.** За визначенням “Великого економічного словника” економічний інтерес – це об'єктивні мотиви економічної діяльності, що пов'язані з прагненням людей до задоволення матеріальних та духовних потреб. Економічні інтереси є головною рушійною силою прогресу економіки. Узгодження особистих, колективних, суспільних економічних інтересів є основою побудови ефективного господарського механізму, що стимулює інтенсивний розвиток економіки [2]. Економічні інтереси є частиною механізму дії економічних законів і поряд з потребами та стимулами виступають як форма їхнього прояву.

Система інтересів авіапідприємств як єдність множини охоплює систему потреб, ключове місце серед яких займає потреба у технічному переоснащенні. В ньому існує зацікавленість всіх суб'єктів господарювання, що входять в систему взаємовідносин держави, авіакомпаній, авіапідприємств, авіаремонтних заводів та користувачів послуг перевезення. Технічне переоснащення авіапідприємств є вигідним і для фінансово-кредитних установ, що можуть, здійснивши його, реалізувати власні інтереси. Стимулювання суб'єктів авіаційного ринку проявляється через захист їхніх інтересів за допомогою досягнення консенсусу, вироблення та здійснення єдиної узгодженої позиції. Йдеться не про злиття інтересів, а про досягнення оптимального балансу між ними – створення такого становища, за якого кожен з суб'єктів авіаційної галузі міг би забезпечити собі стабільний прибуток.

Значна кількість суб'єктів господарювання в економіці цивільної авіації приводить до великої кількості інтересів, що мають різнонаправлені вектори та мають властивість змінюватись під впливом ринкових відносин, що розвиваються. За цих умов система економічних інтересів ринкової економіки повинна бути основана не на субординації інтересів та встановленні пріоритетів, а на їхній координації та узгодженні.

Основними агентами ринку авіаперевезень є: авіакомпанії, авіаремонтні заводи, авіа конструкторські бюро, аеропортові мережі та системи керування повітряним рухом. Встановлення стійких економічних зв'язків між ними є основою передумовою оновлення авіаційної техніки та технологій. Стимулювати економічні зв'язки між основними агентами ринку необхідно на кожній фазі створення та впровадження зразків нової техніки. Механізм узгодження інтересів при здійсненні технічного переоснащення зручно відобразити за допомогою схеми (див. рисунок). Здійснюючи стимулюючу функцію, необхідно охоплювати вертикальну структуру ринкових відносин, починаючи від державного рівня і закінчуючи рівнем авіапідприємств, а також систему горизонтальних зв'язків, що враховуватиме кількісні та якісні характеристики суб'єктів авіаційного ринку. У межах цих відносин повинно відбуватись збалансування економічних інтересів авіакомпаній та авіаремонтних заводів, авіаремонтних заводів з конструкторськими бюро, конструкторських бюро з авіакомпаніями, авіакомпаній з аеропортовими мережами, системами керування повітряним рухом та з користувачами авіаційних послуг, фінансово-кредитними установами, лізинговими і страховими компаніями.

Дослідження економічних інтересів під час функціонування суб'єктів авіаційної галузі базується на аналізі сутності потреб всіх підприємств авіації. Потреби лежать в основі інтересів та слугують тією категорією, без знання якої неможливо віднайти способи їхнього узгодження. Потреби характеризують відносини з приводу здійснення перевезення, підвищення його якості та збільшення обсягів, звідси постає проблема технічного переоснащення авіакомпаній, а, отже, і організації виробництва авіаційної техніки.



Механізм узгодження інтересів під час технічного переоснащення суб'єктів авіаційної галузі

Вирішальна роль в узгодженні інтересів суб'єктів авіаційної галузі, безперечно, належить державі. Вона концентрує значний обсяг ресурсів, що розподіляються по вертикалі до авіа-підприємств та здатна впливати через свої інститути на фінансово-кредитні установи, зокрема через Національний банк України (НБУ) для стимулювання технічного переоснащення. Необхідним є подальший горизонтальний рух цих ресурсів. Досягнення оптимального балансу між інтересами суб'єктів авіаційної галузі можливе за умови збалансованості та однорідності інтересів держави як власника частини авіапідприємств, землі, авіаційної інфраструктури тощо. Досягнення системи взаємопов'язаних стратегічних цілей між суб'єктами авіаційного ринку можливе лише за умови державного регулювання галузі узгодження їхніх економічних інтересів. Саме держава задає рамки для роботи своїх інститутів, фінансових організацій, страхових компаній. Вона формує значну частину доходу бюджету за рахунок стягнення податків з авіапідприємств та має захищати інтереси своїх громадян, що є користувачами послуг перевезення. Отже, інтереси держави полягають в розвитку авіаційної галузі, а також забезпеченні доступності та безпечності переміщення.

Звернувшись до закордонної та вітчизняної практики державного управління, можна помітити, що ефективно державне регулювання національної економіки здійснюється переважно не за рахунок збільшення обсягів фінансування, а за рахунок такого його розподілу, що забезпечує зацікавленість всіх суб'єктів господарювання та стимулює їхній розвиток. Держава має певні інтереси в галузі цивільної авіації, зокрема підвищення свого статусу, розвиток стратегічно важливої галузі, запобігання захопленню ринку збуту вітчизняної авіаційної техніки (АТ) закордонними виробниками, забезпечення економічної безпеки держави, збільшення надходжень до бюджету тощо, реалізувати які вона здатна через систему стимулів та санкцій. Прикладом спонукання до технічного переоснащення може бути система застосування санкцій до виробників та експлуатантів авіаційної техніки, що не відповідає світовим стандартам екологічної безпеки. Своєю чергою, реалізація інтересів суб'єктів авіаційної галузі можлива через: розміщення бюджетних коштів в інвестиційні проекти, надання трансфертів, податкових пільг, підтримку лізингу авіаційної техніки вітчизняного виробництва. Дієвим інструментом стимулювання здійснення технічного переоснащення авіапідприємств було і залишається державне замовлення як на виробництво авіаційної техніки, так і на здійснення послуг перевезення в інтересах держави. Доцільно застосовувати стратегію конкурсного відбору авіапідприємства – постачальника продукції чи послуг. Необхідно врахувати, що об'єднання декількох конкурсних процедур в одну дає синергетичний ефект, який приводить до економії бюджетних коштів.

Сьогодні технічне переоснащення можливе лише за умови взаємодії державних інститутів, фінансово-кредитних установ, лізингових, страхових компаній та суб'єктів авіаційної галузі. Надання необхідних фінансових ресурсів авіапідприємствам відбувається в ході торгів та переговорів з інноваційними банками, інвестиційними компаніями, венчурними фондами тощо. фінансово – кредитними установами, що прагнуть до реалізації власних інтересів, зокрема збільшення власного капіталу чи нарощування обсягів кредитних операцій, отримання постійних замовлень на фінансове забезпечення проектування, виготовлення, а також лізинг авіаційної техніки, надання гарантій державою, лізинговими та страховими компаніями на фінансування технічного переоснащення. Інструментами досягнення компромісів є сума інвестицій, ставка відсотка, строки повернення, забезпечення, страхування тощо.

Значною проблемою для експлуатантів авіаційної техніки в Україні є те, що, бажаючи отримати новий сучасний літак чи обладнання, вони, як правило, повинні сплатити аванс та зачекати, коли замовлення буде здійснено. Закордонний досвід показує, що іноземні авіазаводи тісно співпрацюють з лізинговими компаніями. Переваги такої співпраці очевидні – це можливість отримання авіакомпаніями техніки а вже потім, після початку експлуатації, виплати за її використання. Однією з основних проблем лізингових компаній, зокрема і української “Укртранслізинг”, є те, що їхні ресурси обмежені, а, отже, придбання авіаційної техніки в лізинг може здійснюватись лише за умови додаткової підтримки фінансово-кредитних установ. Здійснюючи свою діяльність, лізингові компанії прагнуть задовольнити такі інтереси, як: своєчасне отримання АТ, що відповідатиме всім світовим стандартам; збільшення кількості лізингових угод та гарантованих

виплат по них; розвиток мережі післяпродажного обслуговування; отримання від держави фінансової допомоги як при закупівлі, так і при експлуатації авіаційної техніки.

Невід'ємною частиною механізму узгодження інтересів під час технічного переоснащення авіапідприємств є страхові компанії. Окрім обов'язкового страхування, вони можуть здійснювати страхування ризиків проектування, виготовлення, поставки та використання авіаційної техніки, надавати додаткові гарантії лізинговим компаніям та фінансово-кредитним установам. Натомість вони бажають отримувати гарантії від держави на часткову або повну компенсацію в разі настання страхового випадку, збільшення обсягів замовлень на страхування чи перестраховування ризиків, пов'язаних з використанням АТ.

Під час досягнення своїх інтересів суб'єкти авіаційної галузі стикаються між собою, намагаючись реалізувати їх за рахунок доходів інших суб'єктів, що нерідко призводить до порушення системи господарських відносин. Яскравим прикладом може стати напруження у відносинах між корпорацією "Національне об'єднання Антонов" та Харківським державним авіаційним виробничим підприємством, яке не так давно існувало, внаслідок неоднозначності ситуації, що склалась з боргом ХДАВП по авторському супроводу. У цьому разі функцію регулювання поведінки контрагентів взяла на себе держава через свої інститути. Встановлюючи правила гри в суспільстві, держава повинна турбуватись не тільки про те, щоб вони охороняли права власності, спрощували передавання інформації та взаємодію суб'єктів, а і давали певний напрям розвитку та забезпечували його стабільність.

Інтереси авіакомпаній полягають у збільшенні прибутків, а також обсягів внутрішніх та міжнародних авіаперевезень, підвищенні власної конкурентоспроможності, а, отже, якості і рівня обслуговування, завоюванні нових ринків. На цей момент в основі цих інтересів лежить потреба заміни застарілої авіаційної техніки та технологій. Зумовлюють її темпи фізичного зношення повітряних суден, що постійно ростуть, їхнє моральне зношення (низька паливна ефективність, невідповідність екологічним нормам) тощо. За цих умов стає очевидним необхідність налагодження живого діалогу з виробниками авіаційної техніки та встановлення зв'язків з авіаційно-конструкторськими бюро (АКБ). Виробники авіаційної техніки можуть запропонувати експлуатантам: широкі гарантії, сучасні технології, конфігурацію під замовника, індивідуальний підхід до клієнта, стабільне і зручне після продажне обслуговування, підтримку постійного інформаційного супроводу тощо. Недоліки в роботі авіазаводів та АКБ лягають непосильним тягарем на плечі авіакомпаній України, а ті, своєю чергою, перекладають їх на кінцевого споживача послуг перевезення, позбавляючи користувачів можливості реалізувати власні інтереси, тобто отримати якісні послуги за розумною ціною.

У зв'язку з постійним зростанням можливостей виробництва АТ як на світовому рівні, так і на рівні держави, вітчизняні виробники авіаційної техніки мають істотні ускладнення зі збутом своєї продукції. Якісні зміни у виробництві, викликані науково-технічним прогресом, поява нової техніки, технологій, що мають властивість змінювати ринкову ситуацію, привели до необхідності створення системи відносин між виробниками і експлуатантами, що має керуватись шляхом вивчення, а також стимулювання виробництва та продажу авіаційної техніки відповідно до попиту і побажань авіакомпаній, аеропортів, організацій з керування повітряним рухом. Суперечливість інтересів впливає з економічної відокремленості виробників та експлуатантів. Між тим, вони взаємопов'язані – реалізація інтересів виробників авіаційної техніки можлива лише за умови реалізації інтересів її експлуатантів. Отже, взаємовигідна співпраця при здійсненні технічного переоснащення авіапідприємств можлива лише за умови орієнтації виробників авіаційної техніки на інтереси її користувачів. Планування збуту продукції та послуг авіапідприємств і авіаремонтних заводів повинно здійснюватись на основі довгострокових угод, контрактів на поставки техніки. У системі повинні формуватись два зустрічні інформаційні потоки – техніки та фінансів. Кожен з цих потоків має планову та фактичну складові. Система має забезпечувати план – факт – контроль та аналіз логістичного потоку. У межах системи керівники можуть не відстежувати самі події, а звертати увагу лише на їхнє відхилення.

Невід'ємною частиною перевезення пасажирів та вантажів є аеропортове господарство та система обслуговування повітряного руху (СОПР). За даними Міністерства транспорту та зв'язку України сьогодні відзначається зростання пасажиропотоків майже в усіх основних аеропортах держави. Протягом січня – червня 2006 року “Украерорух” обслужив 160,3 тис. повітряних суден, що на 12,5 % більше ніж за аналогічний період 2005 року. За цих умов на перший план виходить такий інтерес, як збільшення пропускної спроможності, кількості транспортних і комерційних послуг, що надають аеропорти. Проблема підвищення регулярності та безпеки польотів стосується не тільки аеропортового а і повітряного обслуговування. Вирішити її можна і за рахунок поставки нового, сучасного обладнання з авіаремонтних заводів, що співпрацюють з АКБ. Покращання обслуговування повітряних суден і вантажів доцільно буде здійснювати, враховуючи побажання українських авіакомпаній. Отже, реалізуючи власні інтереси за цією схемою, аеропортове господарство та господарство з обслуговування повітряного руху мають можливість реалізувати інтереси виробників авіаційної техніки, авіакомпаній, а в остаточному підсумку і користувачів авіаційних послуг.

Отже, останніми роками відбулись істотні зміни в орієнтації економічних інтересів авіа-підприємств. Так, традиційне узгодження інтересів виробників та експлуатантів авіаційної техніки сьогодні має бути зорієнтовано і на задоволення інтересів користувачів послуг перевезення. Для узгодження інтересів суб'єктів авіаційного ринку та користувачів послуг перевезень необхідно, передовсім, точно визначити коло користувачів. В Україні – це підприємства та фірми, що транспортують продукцію, яка швидко псується, на значні відстані, майже відсутній середній клас, що подорожує з метою туризму чи відпочинку, а також так звані ділові пасажирки. Для перших двох категорій вирішальним чинником у виборі авіакомпанії-перевізника є ціна послуги, доставка вантажів та багажу при забезпеченні їхнього збереження. Для третьої – це регулярність, комфорт та безпека польотів. Задоволення цих потреб користувачів надасть авіакомпаніям та аеропортам можливість задовольнити власні потреби за рахунок отримання додаткового прибутку від збільшення обсягів діяльності та здійснити технічне переоснащення на базі вітчизняних авіапідприємств, що надасть поштовх для розвитку виробників авіаційної техніки, все це, своєю чергою, істотно збільшить дохідну частину бюджету держави.

**Висновки та перспективи подальших досліджень.** Під дією розпаду колишніх механізмів господарювання, руху економіки до ринку та переходу до інноваційної моделі господарювання змінюється і система взаємодії та узгодження інтересів суб'єктів авіаційної галузі. Це зумовлює необхідність дослідження ситуації, що склалась на авіаційному ринку, та побудови нової моделі узгодження інтересів авіапідприємств, орієнтованої на кінцевого споживача цього виду послуг.

Практичне використання технологій управління повинно допомогти підвищенню рівня інвестиційної активності суб'єктів авіаційної галузі, стабілізації конкурентного середовища, стимулюванню авіапідприємств з частиною державної власності до збільшення власних прибутків.

Сьогодні галузь цивільної авіації потребує застосування таких стимулів та імпульсів розвитку, що спрямовані на поєднання всієї системи економічних інтересів загалом та ефективно використання узгодження інтересів всіх рівнів та видів. На нашу думку, однією з основних причин кризових явищ в українській авіації є те, що система взаємодії економічних інтересів не зорієнтована на загальний інтерес, що полягає у підвищенні якості, безпеки здійснення перевезень, а також зменшення їхньої вартості та ціни.

З огляду на виконані дослідження, для формування механізму узгодження інтересів держави та суб'єктів авіаційної галузі необхідно:

- забезпечити формування правових норм, системи законів та відповідних механізмів їхньої реалізації, які гарантуватимуть економічну свободу всіх суб'єктів, що діють в правовому полі;
- гарантувати стабільність законодавчої бази;
- відійти від ідеалів тотального державного регулювання галузі і перейти до застосування механізмів її стимулювання тощо.

На рівні авіапідприємств необхідно:

- впровадити узгодження вимог до літаків і обладнання з попередньою контрактацією між авіакомпаніями АКБ та виробниками авіаційної техніки;
- концентрувати конструкторські ресурси на програмах, що потенційно матимуть попит з боку експлуатантів авіаційної техніки;
- розробити та впровадити оптимальну схему кооперації між АКБ та авіаремонтними заводами;
- сформувати на базі авіаремонтних заводів та впровадити розгалужену систему після продажного обслуговування;
- організувати службу лінійного обслуговування літаків в аеропортах України;
- створити та реалізувати спеціальну програму заміни застарілої авіаційної техніки та технологій із залученням її вітчизняних конструкторів та виробників;
- на базі ВАТ “Укртранслізинг” сформувати ефективний механізм фінансування технічного переоснащення із залученням фінансово-кредитних установ і страхових компаній тощо.

1. Державіаслужба // *Виробництво авіаційної техніки в Україні* <http://www.avia.gov.ua/manufacturing.html>. 2. *Большой экономический словарь / Под ред. А.Н. Азрилияна. – 5-е изд., доп. и перераб. – М.: Институт новой экономики, 2002. – 1280 с.* 3. *Запорожець В., Шматко М., Аеропорт: організація, технологія, безпека. – К.: Дніпро, 2002. – 168 с.* 4. *Кулаев Ю.Ф. Экономика гражданской авиации Украины: Монография. – К.: Феникс, 2004 – 667 с.* 5. *Сауренко Т.Н. Противоречия в системе экономических интересов // Экономический вестник Российского государственного университета. – 2006. – № 1. – С. 164–168.*

УДК 658.7

Н.Є. Кузьо

Національний університет “Львівська політехніка”

## ВИКОРИСТАННЯ МЕРЕЖНИХ СИСТЕМ ДЛЯ УПРАВЛІННЯ ЛАНЦЮГАМИ ПОСТАВОК

© Кузьо Н.Є., 2007

**Розглядаються можливості використання мережного планування для управління ланцюгами поставок та особливості мережних систем у сучасній економіці. Запропонована схема логістичного ланцюга у вигляді мережі. Визначено типи задач, які можна розв’язувати за допомогою мережного моделювання.**

**The opportunities of use of network planning for management of circuits of deliveries and feature of networks in modern economy are considered. The offered plan of logistics circuit as network. The types of problem are determined which can be decided with the help of network**

**Постановка проблеми.** Сучасний етап розвитку економіки характеризується інтенсивним зростанням обсягів виробництва та кількості наданих послуг. Загострення конкуренції на світових ринках зумовлює потребу впровадження логістики в практичну діяльність підприємств як одного з найважливіших факторів підвищення їхньої конкурентоспроможності. Пришвидшення процесів інтеграції і глобалізації, що є характерною тенденцією розвитку світової економіки, актуалізує проблеми оптимізації вітчизняного підприємництва і відповідних методологічних шляхів їхнього вирішення.

Однак оптимальне вирішення таких проблем вимагає інтегрованого системного підходу до дослідження умов функціонування та використання економічного потенціалу підприємства, а також формування всебічного інформаційного зв’язку та інформаційної інфраструктури. Крім