

УДК 656.7.072

ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ КАК ИНСТРУМЕНТ ОБЕСПЕЧЕНИЯ КАЧЕСТВА УСЛУГ В АВИАТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ

В.К. СОЛЮЯНОВ

Статья представлена доктором экономических наук, профессором Фридлиндом А.А.

Рассматриваются вопросы государственного регулирования в авиатранспортной отрасли как средства обеспечения высокого уровня качества предоставляемых услуг предприятиями отрасли. Дается пояснение роли государства в регулировании деятельности предприятий авиатранспортной отрасли, а также проводится анализ проблем российского законодательства в этой области. Предложены конкретные шаги по решению данной проблемы.

Ключевые слова: государственное регулирование, управление, качество.

В основе управления бизнесом лежит доктрина «невмешательства» шотландского экономиста и философа Адама Смита. Доктрина предусматривает невмешательство государства в деятельность предпринимателей, то есть обеспечивает экономическую свободу предпринимательства. Государство должно поддерживать конкурентные отношения между участниками рынка, но в то же время устанавливать определенные рамки, в которых приходится взаимодействовать и осуществлять свою деятельность предприятиям. Государство оставляет за собой право скоординировать деятельность предприятий на рынке, если его участники не могут обеспечить предоставление общественных услуг, сохраняет за собой регулирующие функции в сфере обеспечения безопасности и защиты иных прав потребителей, как правило, через процедуры сертификации и лицензирования.

Транспорт является одной из ключевых отраслей в таком государстве, как Российская Федерация, занимающем 1/8 часть суши земли. Объем транспортных услуг во многом зависит от состояния экономики страны. Особое место среди различных видов транспорта занимает воздушный транспорт.

Государственное регулирование в авиатранспортной отрасли представляет собой совокупность мер, норм и правил, благодаря которым государство может воздействовать на участников рынка авиатранспорта для координации, воздействия и контроля за деятельностью авиационных предприятий.

Основными целями государственного регулирования авиатранспортного рынка являются:

1. Обеспечение непрерывности и бесперебойности технологических процессов.
2. Обеспечение безопасности полетов.

Высокая фондоемкость отрасли также диктует сильную вовлеченность государства в ее регулирование.

Процесс государственного регулирования авиатранспортной отрасли состоит из двух компонентов: законодательного и организационного. Нормативно-правовую базу составляют национальные законы, указы Президента РФ, приказы министерств и ведомств, международные договоры, конвенции и соглашения в области воздушного транспорта.

Основными задачами регулирования авиатранспортной отрасли являются:

1. Обеспечение общественной безопасности.
2. Недопущение монополизации на рынке.
3. Развитие внутриотраслевой конкуренции.
4. Развитие транспортной инфраструктуры.

5. Разработка и принятие государственных соглашений для международного взаимодействия в авиации.

6. Преодоление и ликвидация чрезвычайных ситуаций.

Главным регулятором деятельности авиационных предприятий является Министерство транспорта РФ. Организационную основу при осуществлении процесса регулирования деятельности предприятий на рынке авиатранспорта также образуют авиационные администрации государства – Росавиация, Федеральная служба по надзору в сфере транспорта (Ространснадзор), Межгосударственный авиационный комитет (МАК).

На национальном уровне следует отметить неавиационные полномочные органы, которые также непосредственно участвуют в организации авиатранспортного процесса: налоговые службы, таможенные, иммиграционные, санитарные, туристические.

Процесс государственного регулирования авиатранспортной отрасли состоит в реализации организационными структурами воздушного транспорта своих полномочий. Процедуры государственного регулирования включают разработку и реализацию государственной политики в области воздушного транспорта, создание нормативно-правовой базы авиационной деятельности в стране, выдачу авиационным предприятиям сертификатов и свидетельств, то есть предоставление права на осуществление деятельности, выдачу лицензий и разрешений на осуществление своей деятельности и контроль за деятельностью держателей свидетельств и лицензий.

Кроме того, важным инструментом государственного контроля и регулирования является контроль финансово-экономического состояния авиационных предприятий отрасли. Практика государственного воздействия на воздушный транспорт позволяет выделить основные направления регулирования деятельности авиапредприятий: социальное, техническое и экономическое. Социальное регулирование охватывает проблемы, связанные с обеспечением условий безопасности полетов, авиационной безопасности, регулярности полетов, охраны окружающей среды и защиты интересов потребителя, что и реализуется отраслевыми полномочными органами через процедуры сертификации и лицензирования деятельности.

Экономическое регулирование деятельности представляет собой контроль за конкуренцией и монополистической деятельностью, а также за финансово-экономическим состоянием авиапредприятий.

Техническое регулирование представляет собой правовое регулирование отношений в области установления, применения и исполнения обязательных требований к продукции, процессам производства, эксплуатации, хранения, перевозки, реализации и утилизации, а также в области установления и применения на добровольной основе требований к продукции, процессам производства, эксплуатации, хранения, перевозки, реализации и утилизации, выполнению работ или оказанию услуг и правовое регулирование отношений в области оценки соответствия.

Государственное регулирование авиатранспортной отрасли направлено, в частности, на то, чтобы не допустить кризиса отрасли, вовремя обнаружить предприятия, находящиеся в кризисном и предкризисном состоянии, с тем чтобы принять соответствующие меры по восстановлению их деятельности или, при невозможности такого восстановления, устранению с авиатранспортного рынка.

Следует отметить важную особенность развития авиатранспортной отрасли в условиях рыночных преобразований, а именно изменение производственной структуры и структуры собственности предприятий воздушного транспорта. Если в условиях административной централизованной экономики основным производственным звеном были объединенные авиаотряды (ОАО), то сейчас на авиатранспортном рынке наблюдается большое количество хозяйствующих субъектов различной производственной структуры, специализации и формы собственности. Большинство из существовавших в СССР объединенных авиаотрядов разделилась на самостоятельные аэропорты и авиакомпании, остальные продолжают работать в прежней объединенной структуре, то есть включают и летно-технический комплекс, и аэропорт как структурные подразделения в рамках единого юридического лица.

Несмотря на то что многие предприятия были приватизированы, государство продолжает владеть крупной частью имущества авиатранспортного комплекса, включая имущество государственных унитарных предприятий (ГУП), принадлежащие государству пакеты акций (доли) акционерных обществ и обществ с ограниченной ответственностью, не подлежащее приватизации имущество аэропортов (в первую очередь аэродромы и объекты управления воздушным движением), эксплуатируемое предприятиями воздушного транспорта.

Аэропортовые комплексы в РФ в настоящее время находятся в ведении юридических лиц, имеющих различный организационно-правовой статус:

- самостоятельные аэропорты (аэропортовые предприятия) в форме ГУП или АО с контрольным или блокирующим пакетом акций, закрепленным в госсобственности;
- самостоятельные аэропорты (аэропортовые предприятия в форме АО или ООО с контрольным или блокирующим пакетом акций (долей), принадлежащим авиаперевозчику);
- муниципальные предприятия, эксплуатирующие аэропортовые комплексы в рамках своего структурного подразделения;
- авиаперевозчики – объединенные авиаотряды (в формах ГУП, АО с контрольным или блокирующим пакетом акций, закрепленным в госсобственности либо в частной собственности), эксплуатирующие аэропортовые комплексы в рамках своего структурного подразделения.

Следует также отметить бурно создающиеся и развивающиеся в последние годы небольшие частные компании по наземному обслуживанию, которые достаточно быстрыми темпами развиваются в условиях современного рынка в аэропортах, осуществляя услуги различного профиля (топливозаправочные компании, предоставление бортпитания, погрузочно-разгрузочные комплексы, оперативное техническое обслуживание на перроне, уборка салонов самолетов, транспортно-экспедиторские услуги, услуги по организационному обеспечению полетов и др.), что является основным способом смягчения последствий монополизма в сфере аэропортовой деятельности. Развитие конкуренции в сфере наземного обслуживания будет способствовать снижению цен на рынке и повышению качества авиаобслуживания. Авиаперевозчик получит возможность в соответствии со своими целями решать, какой уровень обслуживания, с учетом его качества и стоимости, для него является оптимальным.

Условия деятельности предприятий, специализирующихся в области наземного аэропортового обслуживания и в области авиатранспортной деятельности, в настоящее время существенно различаются. Следствием этого является существенная разница в их финансово-экономическом положении. В наилучшем финансовом положении находятся предприятия, полностью специализированные в области наземного обслуживания.

Среди самостоятельных аэропортов и компаний по наземному обслуживанию удельный вес предприятий, находящихся в неустойчивом финансовом положении, относительно невелик (в частности, в неустойчивом финансовом состоянии находятся те аэропорты, в которых основная базовая авиакомпания является ограниченно платежеспособной, тем самым своими неплатежами подрывая его финансовую устойчивость). Как правило, после получения самостоятельного статуса аэропорт в течение одного-двух лет выходит на относительно стабильное финансовое положение. Более того, даже там, где есть находящийся в ситуации фактического банкротства базовый перевозчик, постепенное сужение сферы его деятельности, неизбежное из-за плохого финансового положения, приводит к постепенному замещению его объемов перевозок в аэропорту другими перевозчиками – конкурентами. И по мере их появления аэропорт начинает выправлять свое финансовое положение.

Иная картина наблюдается у перевозчиков. Ряд относительно небольших авиакомпаний, владеющих аэропортами, находятся в неустойчивом финансовом положении, что делает проблематичным возможность эффективного содержания и, главное, инвестиций в развитие аэропортовых комплексов объединенных авиаотрядов, т.е. у них нет ресурсов для инвестиций в поддержание аэропортовой деятельности. В связи с этим, из их состава необходимо выделять

аэропорты, предусмотрев участие в их собственности федеральных органов власти (аэропорты федерального значения), субъектов РФ и муниципальных властей.

Проанализировав деятельность предприятий – участников рынка, следует отметить тот факт, что государственное регулирование деятельности предприятий авиатранспорта является необходимой мерой для успешного функционирования авиатранспортного рынка, в значительной мере формируя тем самым предпосылки для эффективного функционирования участников рынка. Вопросы государственного регулирования напрямую связаны с качеством предоставляемых услуг авиапредприятиями. Здесь следует говорить и о финансово-экономических аспектах регулирования, и о технических аспектах, вопросах безопасности потребителей и др. Все вышеперечисленные аспекты регулирования качества предоставляемых услуг мало исследованы и требуют тщательной проработки, поэтому вопросы государственного регулирования и являются актуальными в авиатранспортной отрасли.

ЛИТЕРАТУРА

1. Чехович Е.А. Антикризисное управление. - М.: МГТУ ГА, 2008.
2. Федеральные авиационные правила Российской Федерации. - М.: Авиатека, 2009.
3. Воздушный кодекс Российской Федерации. Текст с изменениями и дополнениями на 05 декабря 2013 г.
4. Антикризисное управление / под ред. Э.М. Короткова - М.: ИНФРА-М, 2007.
5. Родионова Н.В. Антикризисный менеджмент. - М.: ЮНИТИ, 2002.
6. <http://www.favt.ru/> - Официальный сайт Росавиации.
7. Салимова Т.А. Управление качеством. - М.: ОМЕГА-Л, 2008.
8. <http://www.aex.ru/> Сайт Aviation Explorer.
9. Документ «Основы государственной политики Российской Федерации в области авиационной деятельности на период до 2020 года» от 01 апреля 2012 года.
10. О техническом регулировании: Федер. закон от 27 декабря 2002 г. № 184-ФЗ.

STATE REGULATION AS A TOOL FOR MAINTAINING QUALITY OF SERVICES IN THE AIR TRANSPORT INDUSTRY

Soluyanov V.K.

Issues of state regulation of the air transport industry as a means of ensuring a high level of quality of the services provided by the enterprises of the industry. Explains the role of the state in regulation of activity of enterprises of the air transport industry, as well as the analysis of problems of the Russian legislation in this area. Proposed concrete steps to solve the problem.

Key words: state regulation, management, quality.

Сведения об авторе

Солюянов Владимир Константинович, 1989 г.р., окончил МГТУ ГА (2011), аспирант МГТУ ГА, область научных интересов – экономическое управление авиатранспортным производством.