

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
НАВЧАЛЬНО-НАУКОВИЙ ІНСТИТУТ НЕПЕРЕРВНОЇ ОСВІТИ
Кафедра публічного управління та адміністрування

ДОПУСТИТИ ДО ЗАХИСТУ
Завідувач випускової кафедри
_____ Н.М. Грущинська
«_____» _____ 2020 р.

ДИПЛОМНА РОБОТА

ВИПУСКНИКА ОСВІТНЬО-КВАЛІФІКАЦІЙНОГО РІВНЯ
«МАГІСТР»

За освітньо-професійною програмою «Управління та адміністрування в
авіаційній галузі»

Тема : «Механізми публічного управління в авіаційній галузі»

Виконавець: студент гр. УА-204Мз Дудузов Олег Дмитрович



Керівник: к.н. з держ.упр., доц. Євтушенко Ольга Анатоліївна

Консультанти з окремих розділів
пояснювальної записки _____ к.н. з держ.упр., доц. Євтушенко О.А.

Нормоконтролер: _____ к.н. з держ.упр., доц. Євтушенко О.А.

Київ 2020

НАЦІОНАЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ УНІВЕРСИТЕТ

Навчально-науковий інститут неперервної освіти
Кафедра публічного управління та адміністрування
спеціальність: 281 Публічне управління та адміністрування

ЗАТВЕРДЖУЮ:
Завідувач кафедри
Н. М. Грущинська
« _____ » _____ 2020 р.

ЗАВДАННЯ
на виконання дипломної роботи
Дудузова Олега Дмитровича

1. Тема роботи: «Механізми публічного управління в авіаційній галузі» затверджена наказом ректора від «30» листопада 2020 р. № 2361/ст.
2. Термін виконання роботи: з 05.10.2020 р. по 31.12.2020 р.
3. Вихідні дані до роботи: теоретичні відомості щодо механізмів публічного управління в авіаційній галузі.
4. Зміст пояснювальної записки: теоретико- методологічні засади формування механізмів публічного управління, сучасний стан адміністративно- правового забезпечення функціонування авіаційного транспорту в Україні, шляхи удосконалення механізмів публічного управління в авіаційній галузі.
5. Перелік обов'язкового графічного (ілюстративного) матеріалу: 1 таблиця, 4 рисунка. Розроблена презентація в Microsoft Office Power Point (10 сл.).

6. Календарний план-графік

№ п/п	Завдання	Термін виконання	Відмітка про виконання
1.	Вибрати тему дипломної роботи	05.10.2020-13.10.2020	Виконано
2.	Затвердити тему і план роботи у наукового керівника, завідувача кафедри	14.10.2020-31.10.2020	Виконано
3.	Визначити статистичну, інформаційну базу дослідження, скласти бібліографію	01.11.2020-05.11.2020	Виконано
4.	Оформити і обговорити з науковим керівником перший розділ роботи	06.11.2020-14.11.2020	Виконано
5.	Оформити і обговорити з науковим керівником другий розділ роботи	15.11.2020-30.11.2020	Виконано
6.	Оформити і обговорити з науковим керівником третій розділ роботи	01.12.2020-08.12.2020	Виконано
7.	Доопрацювати роботу, оформити її кінцевий варіант	09.12.2020-11.12.2020	Виконано
8.	Підготуватися та взяти участь у попередньому захисті роботи	12.12.2020-15.12.2020	Виконано
9.	Отримати відгук керівника та рецензію	16.12.2020-18.12.2020	Виконано
10.	Підготувати доповідь на захист	19.12.2020-31.12.2020	Виконано

7. Консультанти з окремих розділів

Назва розділу	Консультант (посада, П.І.Б)	Дата, підпис	
		Завдання видав	Завдання прийняв
1. Теоретичні засади формування	к.н. з держ.упр., доц. Євтушенко О.А.	06.11.2020 р.	06.11.2020 р.
2. Аналіз стану.....	к.н. з держ.упр., доц. Євтушенко О.А.	15.11.2020 р.	15.11.2020 р.
3. Напрями	к.н. з держ.упр., доц. Євтушенко О.А.	01.12.2020 р.	01.12.2020 р.

8. Дата видачі завдання: 05.10.2020 р.

Керівник дипломної роботи _____ к.н. з держ.упр., доц. Євтушенко О.А.

Завдання прийняв до виконання _____  Дудузов О.Д.

РЕФЕРАТ

Пояснювальна записка до дипломної роботи «Механізми публічного управління в авіаційній галузі»:

94 с., 4 рис., 1 табл., 60 літературних джерел.

Об'єкт дослідження: удосконалення механізмів публічного управління в авіаційній галузі.

Мета роботи: обґрунтування теоретико-методологічних засад та розробка практичних рекомендацій щодо вдосконалення механізмів публічного управління в авіаційній галузі

Методи дослідження: теоретичні, імперичні (біхевіористичні, порівняльні), аналітичні.

Результати дипломної роботи рекомендується використовувати під час проведення наукових досліджень та в практичній діяльності фахівців з публічного управління та адміністрування.

ПУБЛІЧНЕ УПРАВЛІННЯ, ОРГАНИ ДЕРЖАВНОЇ ВЛАДИ,
ЕКОНОМІЧНА ПОЛІТИКА.

ЗМІСТ

ВСТУП	6
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГІЧНІ ЗАСАДИ ФОРМУВАННЯ МЕХАНІЗМІВ ПУБЛІЧНОГО УПРАВЛІННЯ	8
1.1 Сутність та зміст визначення механізмів публічного управління.....	8
1.2 Класифікація механізмів публічного управління.....	17
1.3 Сутність державної політики та механізми її реалізації.....	22
Висновки до розділу 1.....	30
РОЗДІЛ 2. СУЧАСНИЙ СТАН АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ФУНКЦІОНУВАННЯ АВІАЦІЙНОГО ТРАНСПОРТУ В УКРАЇНІ	33
2.1 Дослідження сучасного стану державної політики розвитку авіаційної галузі в Україні.....	33
2.2 Аналіз системних проблем публічної політики у авіаційній галузі в Україні.....	44
Висновки до розділу 2.....	52
РОЗДІЛ 3. ШЛЯХИ УДОСКОНАЛЕННЯ МЕХАНІЗМІВ ПУБЛІЧНОГО УПРАВЛІННЯ В АВІАЦІЙНІЙ ГАЛУЗІ	55
3.1 Моніторинг та оцінювання реалізації державної політики України.....	55
3.2 Стратегічні пріоритети та шляхи удосконалення державної політики розвитку авіаційної галузі в Україні.....	62
Висновки до розділу 3.....	77
ВИСНОВКИ	81
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	85
ДОДАТКИ	92

ВСТУП

Актуальність теми дослідження. Авіаційна галузь є однією з стратегічно важливих базових галузей національної економіки України та її розвиток напряму впливає на глобалізацію країни, розвиток туристичного бізнесу, міжнародної торгівлі. У свою чергу, дослідження механізмів публічного управління в авіаційній галузі є особливо важливим процесом, оскільки виникає потреба проведення аналізу всіх можливих наслідків від неправильно прийнятих державних рішень, а тому необхідно таким чином організувати діяльність уряду, щоб її результат призвів до стабілізації розвитку авіаційної галузі країни. Актуальність дослідження механізмів публічного управління в авіаційній галузі полягає в тому, що в умовах глобалізації і європейської інтеграції необхідною є активізація теоретичних і практичних досліджень з метою вирішення найбільш важливих і пріоритетних проблем у розвитку авіаційної галузі країни.

Дослідження проблеми сутності, змісту, класифікації механізмів публічного управління знайшло своє відображення в наукових працях таких українських науковців: В.Б. Авер'янов, Н.Р. Нижник, О.А. Машкова, В.Д. Бакуменко, В.М. Князєв, Р.М. Рудніцька, О.Г. Сидорчук, О.М. Стельмах, В.Д. Бакуменко та Д.О. Безносенко, В.Я. Малиновський, О.В. Федорчак, Л.П. Юзьков, В.Н. Іванов, Ю.О. Тихомиров, Г. Атаманчук, О.Ю. Оболенський, Ф.І. Шамхалов, М.В. Васильєва, О.Б. Коротич, А.В. Ліпенцев, О.В. Поляк, Г.В. Астапова, Е.А. Астапова, Д.П. Лойко, Г.С. Одинцова, Н.М. Мельтюхова, О.М. Комяков, М.Х. Корецького, Р.Р. Ларіна, А.В. Владзимирський, О.В. Балусєва та багато інших вчених.

Предмет дослідження: механізми публічного управління в авіаційній галузі.

Об'єкт дослідження: удосконалення механізмів публічного управління в авіаційній галузі.

Метою дипломної роботи є обґрунтування теоретико-методологічних засад та розробка практичних рекомендацій щодо вдосконалення механізмів публічного управління в авіаційній галузі.

Для досягнення поставленої мети, у дипломній роботі вирішуються наступні завдання :

- провести дослідження теоретико-методологічних засад формування механізмів публічного управління шляхом аналізу сутності та класифікації механізмів публічного управління в авіаційній галузі;

- провести дослідження сучасного стану адміністративно-правового забезпечення функціонування авіаційного транспорту в Україні;

- провести аналіз системних проблем публічного адміністрування в авіаційній галузі;

- визначити шляхи удосконалення механізмів публічного управління в авіаційній галузі;

Інформаційною базою для підготовки дипломної роботи є законодавчі та нормативно-правові акти України, ЄС, інших країн світу, у яких висвітлюються стан та пріоритети удосконалення механізмів публічного управління в авіаційній галузі. Під час написання дипломної роботи використовувалися дані Кабінету Міністрів України, органів виконавчої та законодавчої влади України, Верховної Ради України, Державної авіаційної служби України, аналітичні та статистичні матеріали Міністерства економічного розвитку і торгівлі України, Міністерства інфраструктури України, данні наукових робіт та ін.

Дипломна робота містить ілюстративний матеріал: 4 рисунка. Додаток А – на 1ому листі.

РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГІЧНІ ЗАСАДИ ФОРМУВАННЯ МЕХАНІЗМІВ ПУБЛІЧНОГО УПРАВЛІННЯ

1.1. Сутність та зміст механізмів публічного управління

В літературі вказана велика кількість трактувань поняття "механізму державного управління". По В.Б. Авер'янову це поняття визначається так: «механізм державного управління - це сукупність відповідних державних органів, організованих у систему для виконання цілей (завдань) державного управління відповідно до їх правового статусу, та масив правових норм, що регламентують організаційні засади та процес реалізації вказаними органами свого функціонального призначення». Зазначений механізм складається з:

- 1) системи органів виконавчої влади;
- 2) сукупності правових норм, що регламентують як організаційну структуру системи органів виконавчої влади, так і процеси її функціонування та розвитку»[1].

По Н.Р. Нижнику, О.А. Машкову: «механізм державного управління – це складова частина системи управління, що забезпечує вплив на внутрішні (коли йдеться про механізм управління організацією) та зовнішні (коли говорять про механізм взаємодії з іншими організаціями) фактори, від стану яких залежить результат діяльності управлінського об'єкта». «Механізм управління – це категорія управління, що складається з цілей управління, елементів об'єкта та їх зв'язків, на які здійснюється вплив, дії в інтересах досягнення цілей, методи впливу, матеріальні та фінансові ресурси управління, соціальний та організаційний потенціали. Реальний механізм управління завжди направлений, оскільки спрямований на досягнення поставлених цілей впливаючи на фактори за допомогою використання конкретних ресурсів»[2, с. 37, 49].

По В.Д. Бакуменко, В.М. Князеву та ін. авторів «Словника-довідника з державного управління» зазначається, що «механізм державного управління – це практичні заходи, засоби, важелі, стимули, за допомогою яких органи

державної влади впливають на суспільство, виробництво, будь-яку соціальну систему з метою досягнення поставлених цілей. Схема механізму державного управління включає в себе цілі, рішення, впливи, дії, результати. Комплексний механізм державного управління визначається ними як система політичних, економічних, соціальних, організаційних і правових засобів цілеспрямованого впливу органів державного управління» [3, с. 116-117].

По Р.М. Рудницькій, О.Г. Сидорчуку, О.М. Стельмаху: «механізм державного управління – це штучно створена складна система, призначена для досягнення поставлених цілей, яка має визначену структуру, сукупність правових норм, методи, засоби, інструменти державного впливу на об'єкт управління»[4, с. 15].

По В.Д. Бакуменко та Д.О. Безносенко зазначається, що «механізми державного управління – це практичні заходи, засоби, важелі, стимули, за допомогою яких органи державної влади впливають на будь-які суспільні відносини з метою досягнення поставлених цілей. Механізм державного управління можна порівняти з механізмом суспільного самоуправління. Його можна відобразити такою ланцюговою схемою: цілі, завдання, рішення, впливи, дії, результати. При цьому фактори, що впливають на процеси державного управління, можуть бути політичними, економічними, соціальними, культурними відповідно до основних сфер суспільної діяльності. Вони можуть характеризуватися як політичні, адміністративні і правові. Комплексний механізм, є системою політичних, адміністративних, економічних, соціальних, гуманітарних, організаційних та правових засобів прямого впливу органів державного управління та часто застосовується у державному управлінні» [5].

По В.Я. Малиновському «тлумачення механізму державного управління як сукупність засобів організації управлінських процесів та способів впливу на розвиток керованих об'єктів із використанням відповідних методів управління, спрямованих на реалізацію цілей державного управління» [6].

Автори книги «Державне управління в Україні: наукові, правові, кадрові та організаційні засади» вважають, що «механізм управління – це складова

системи управління, що забезпечує здійснення впливу на фактори, від стану яких залежить результат діяльності управлінського об'єкта. При цьому механізм має відображати стійкі взаємозалежності та взаємодії між елементами керованої системи, забезпечувати узгодження їх інтересів»[7, с. 235–236].

На думку О.В. Федорчака, «механізм державного управління - це складна система, призначена для практичного здійснення державного управління та досягнення поставлених цілей, яка має визначену структуру, методи, важелі, інструменти впливу на об'єкт управління з відповідним правовим, нормативним та інформаційним забезпеченням»[8].

По Л.П. Юзькову основними є підходи до визначення поняття «механізм»:

-структурно-організаційний підхід який при визначенні механізму характеризує як сукупність певних складових елементів, що створюють організаційну основу певних явищ, процесів, а механізм держави - як «сукупність установ», через які здійснюється «державне керівництво суспільством»:

- структурно-функціональний підхід який при визначенні механізму того чи іншого державно-правового інституту (процесу, явища) увагу акцентує не тільки на організаційній основі його побудови, але й на його динаміці, реальному функціонуванні.

По Л.П. Юзькову, переважає структурно-функціональний підхід і у загальному плані визначається механізм державного управління як організаційно-практичне здійснення державного управління (виконавчо-розпорядчої діяльності). Л.П. Юзьков показує управління як реально існуючу організацію безпосередньої реалізації управлінських цілей, які, виявляючись в механізмі управління, втілюють у системі прямого впливу суб'єктів на об'єкти управління, а в механізмі управління показуються наступні елементи: об'єкти управління; суб'єкти управління; взаємовплив між суб'єктами та об'єктами управління. На думку Л.П. Юзьков такий підхід, дає змогу розкрити статику, яку визначають суб'єкти та об'єкти управління, що складають організаційно-

структурну основу механізму державного управління і динаміку механізму управління (комплекс зв'язків та взаємодій суб'єктів та об'єктів управління) [9, с. 57,59, 61].

По В.Н. Іванову: «механізм управління - це спосіб організації управління суспільними справами, за якого взаємопов'язані методи, засоби і принципи, що зрештою і забезпечує ефективну реалізацію цілей управління» [10, с. 265].

По Ю.О. Тихомирову: «механізм соціального управління – це спосіб організації та функціонування управління, що базується на висуненні обґрунтованих цілей, створенні та розвитку керуючої системи, що покликана забезпечувати в ході управлінського процесу досягнення цілей. В такому трактуванні механізм управління це процес погодженого впливу суб'єкта управління на явища соціальної дійсності, що його оточують. Механізм державного управління - це демократична державна організація впливу на суспільні процеси» [11, с. 20, 49, 71]. По Ю.О. Тихомирову, «механізм управління повинен показувати взаємодію різних елементів управління, що мають ознаки стійких залежностей і причинно-наслідкових зв'язків. Дозволяється розглядати механізм управління в якості ефективного знаряддя пізнання реальної дійсності і науково-обґрунтованого впливу на процеси, які відбуваються»[12].

По Г. Атаманчуку: «механізм управління – це складова частина системи управління, що забезпечує вплив на фактори, від стану яких залежить результат діяльності управлінського об'єкта» [13, с. 86]. На думку Г. Атаманчука, «механізм державного управління - це інструмент реалізації виконавчої влади держави та складна система державних органів, організованих відповідно до визначених принципів для здійснення завдань державного управління. Механізм формування та реалізації державного управління - це сукупність і логічний взаємозв'язок соціальних елементів, процесів та закономірностей, через які суб'єкт державного управління має потреби, інтереси і цілі суспільства в управляючих впливах, закріплює їх у своїх управлінських

рішеннях та діях і практично втілює в життя, зважаючи на державну владу» [13, с. 86].

По О.Ю. Оболенському: «механізм сучасної держави – це просякнута єдиними, законодавчо закріпленими принципами, заснована на розподілі влади і наявності необхідних матеріальних додатків система органів державної влади та місцевого самоврядування, яка здійснює завдання і функції держави або забезпечує їх здійснення» [14, с. 53-54]. «Базою для механізму держави є певні принципи. Їх можна розподілити на загальні, належні до механізму держави, і часткові, дія яких поширюється лише на окремі ланки державного механізму, певні органи або групи органів» [14, с. 53-54].

По Ф.І. Шамхалову: «механізм держави – це механізм практичної реалізації державної влади, та конкретний засіб впливу держави на суспільство для вирішення поставлених завдань або розв'язання протиріч» [15].

По М.В. Васильєву: «механізм державного управління визначається як систему процедур державного управління, які формують управлінське рішення чи правила його прийняття і реалізації. Механізм державного управління являє собою єдину систему, яка в свою чергу складається з конкретних управлінських механізмів» [16].

О.Б. Коротич у складі державних механізмів управління виділяє конкретні державні механізми управління, механізми здійснення процесу державного управління, а також механізми формування та взаємодії складових систем державного управління. На думку О.Б. Коротич, «конкретні механізми управління – це сукупність способів, методів, важелів через які суб'єкт управління впливає на об'єкт управління для досягнення певної мети чи певне знаряддя для здійснення цілеспрямованих перетворень» [17]. «Кожний конкретний механізм управління – це насамперед сукупність взаємопов'язаних методів управління, через використання яких здійснюється практичний вплив держави на суспільну життєдіяльність людей для забезпечення досягнення конкретної мети, що сприятиме розвитку країни в обраному стратегічному напрямку із додержанням низки визначальних принципів» [17, с. 246].

А.В. Ліпенцев та О.В. Поляк вважають, що «механізм державного управління це штучно створена система засобів впливу та взаємодії суб'єктів та об'єкта управління» [18].

По Г.В. Астаповой, Е.А. Астаповой, Д.П. Лойко механізм управління визначається як систем елементів організаційно-економічного впливу на процес управління [19, с. 279].

По Г.С. Одинцова, Н.М. Мельтюховой «механізм управління виступає як засіб вирішення суперечностей явища чи процесу, послідовна реалізація дій, які базуються на основоположних принципах, цільовій орієнтації, функціональній діяльності з використанням відповідних їй методів управління та спрямовані на досягнення мети» [20, с.13].

О.М. Комяков визначає, що механізм державного регулювання включає в себе організаційно-економічні методи та інструменти, за допомогою яких виконуються пов'язані між собою функції для забезпечення безперервної, ефективної дії відповідно системи (держави) на підвищення функціонування економіки [21].

На думку М.Х. Корецького «механізм державного регулювання економіки – це система засобів, важелів, методів і стимулів, за допомогою яких держава регулює економічні процеси, забезпечує реалізацію соціально-економічних функцій» [22, с. 16].

На думку Р.Р. Ларіной, А.В. Владзимирського, О.В. Балусєва механізм управління є складовою, але найбільш активною частиною системи управління, яка забезпечує дію на чинники, від стану яких залежить результат діяльності керованого об'єкту. На погляд цих науковців, «механізм управління є складною категорією управління і включає такі елементи: цілі управління; критерії управління – кількісний аналог цілей управління; фактори управління – елементи об'єкту управління і їх зв'язку, на які здійснюється дія на користь досягнення поставлених цілей; методи дії на чинники управління; ресурси управління – матеріальні і фінансові ресурси, соціальний і організаційний

потенціали, при використуванні яких реалізується вибраний метод управління і забезпечується досягнення поставленої мети» [23, с. 27].

Механізм державного управління показує себе як комплексна система державного управління, складовими якої є конкретні механізми управління (економічний, мотиваційний, політичний, правовий та ін.), які в сукупності здатні забезпечити збалансоване та ефективне функціонування єдиного державного механізму.

Узагальнюючи викладене вище, можна зробити висновок, що механізм державного управління – це штучно створена складна система, призначена для досягнення поставлених цілей, яка має визначену структуру, сукупність правових норм, методи, засоби, інструменти державного впливу на об'єкт управління. Формування механізму державного управління повинно здійснюватися на науково обґрунтованих принципах, які пред'являються до системи подібного типу. Принципи формування механізму державного управління у свою чергу поділяються на:

1. Принцип цілеспрямованості передбачає створення направленої системи, де елементи складають єдиний механізм, який вирішує одне завдання.

2. Принцип безперервності і надійності виявляється у створенні таких економічних, організаційних, правових та інших умов, за яких досягається безперервність і стабільність та ефективне функціонування об'єкту управління. Вирішення цього завдання забезпечується наявністю управлінських технологій, процедур та важелів, погодженістю функціонування суб'єкту управління з об'єктом управління.

3. Принцип планомірності передбачає, що система (механізм) повинна бути націлена на вирішення як довготермінових завдань, так і поточних.

4. Принцип динамізму допускає, що механізм управління має високу адаптивність до зовнішнього і внутрішнього середовища.

5. Принцип несуперечливості законам управління, суть якого полягає у тому, що повинен бути передбачений комплекс заходів, спрямованих на подолання конфліктно-антагоністичних форм розвитку суперечностей (які

пронизують закони), формування механізму управління. Розрізняють два основні способи дії управлінських законів:

- 1) стихійний;
- 2) через свідоме створення сприятливих умов для використання прогресивних тенденцій у дії цих законів. Чим масштабніший і складніший механізм, тим складніші умови управління ним.

6. Принцип цілісності, який є вихідним принципом усякої системи. Із цього принципу природно випливають два висновки: по-перше, система може бути зрозуміла як дещо ціле лише у тому випадку, якщо вона як система протистоїть своєму оточенню – середовищу; по-друге, розмежування системи призводить до поняття елементів системи (механізму) – одиниці, властивості і функції якої визначаються її місцем у рамках цілого. Вагається, що цілісність системи конкретизується через поняття ”системоутворюючі зв’язки”. Сукупність зв’язків, їх типологічна характеристика призводять до поняття ”структура і організація системи”. Відповідно до цього принципу не є множиною підсистем, а цілісний об’єкт, що допускає різні членування. Застосування постулату цілісності полягає у розкритті і накопиченні відомостей про системні властивості та в узагальненні їх поняття, а потім – в застосуванні цих понять до підсистем після декомпозиції [24].

7. Принцип автономності. Встановлено, що у відповідних системах діють ”закон збереження енергоресурсу”, ”закон збереження енергоінформативності”. Складні системи мають локальний масштаб часу, що відрізняється від астрономічного. Складні системи (механізми управління) мають автономну просторову метрику, для них існує автономна віддаль і автономний час. Ці автономні закони реально притаманні системі, їх знання дозволяє розкрити багато важливих властивостей, ідентифікувати і пов’язати процеси, інакше кажучи – пізнати систему емпіричним шляхом.

8. Принцип моделювання полягає у тому, що складна система може бути представлена кінечною множиною моделей, кожна з яких відображає певні грані її суті. Цей принцип дає можливість дослідити певну властивість або

групу властивостей складної системи за допомогою однієї або декількох спрощених (вужько орієнтованих моделей). Такі моделі завжди простіші від самої системи. Створення повної моделі для складної системи беззмістовне, оскільки в силу теореми Тюрінга така модель буде такою ж складною, як і сама система.

9. Принцип ефективності управління пов'язаний з можливістю використати безліч варіантів досягнення однієї й тієї самої мети, і завдання полягає в тому, щоб вибрати з них найкращі. Одним із підходів визначення ефективності є пошуки розв'язання "багатокритеріальних" задач. Суть пропонуваніх розв'язань зводиться до трьох основних:

1) рангування критеріїв і зведення багатокритеріальних задач до одного критерію;

2) побудова моделей багатокритеріальних ситуацій;

3) структуризація задачі і апеляція в кінцеву інстанцію. Другий шлях придатний для трьох ситуацій, відносно яких достатнім є апріорне знання. Відповідно до першого шляху ми називаємо цілеспрямовану систему, повернення якої переслідує сформованою надсистемою ціль: "досягти заданого рівня", "вижити", "перемогти" тощо. Математично це виражається тим, що система із усіх можливих приймає стан, що забезпечує збільшення стану (збереження деякого функціоналу). Цей функціонал є мірою цілеспрямованості і має назву "ефективність". Звідси випливає: – поняття ефективності є зовнішнім стосовно системи; – оцінка ефективності вимагає врахування властивостей підсистеми і в цьому сенсі охоплює як систему, так і надсистему; – нецілеспрямовані системи ефективністю не характеризуються.

У механізмі державного управління можна виділити вісім головних елементів: методи, стимули, важелі, інструменти, правове, нормативне та інформаційне забезпечення, політика (рис.1.1).

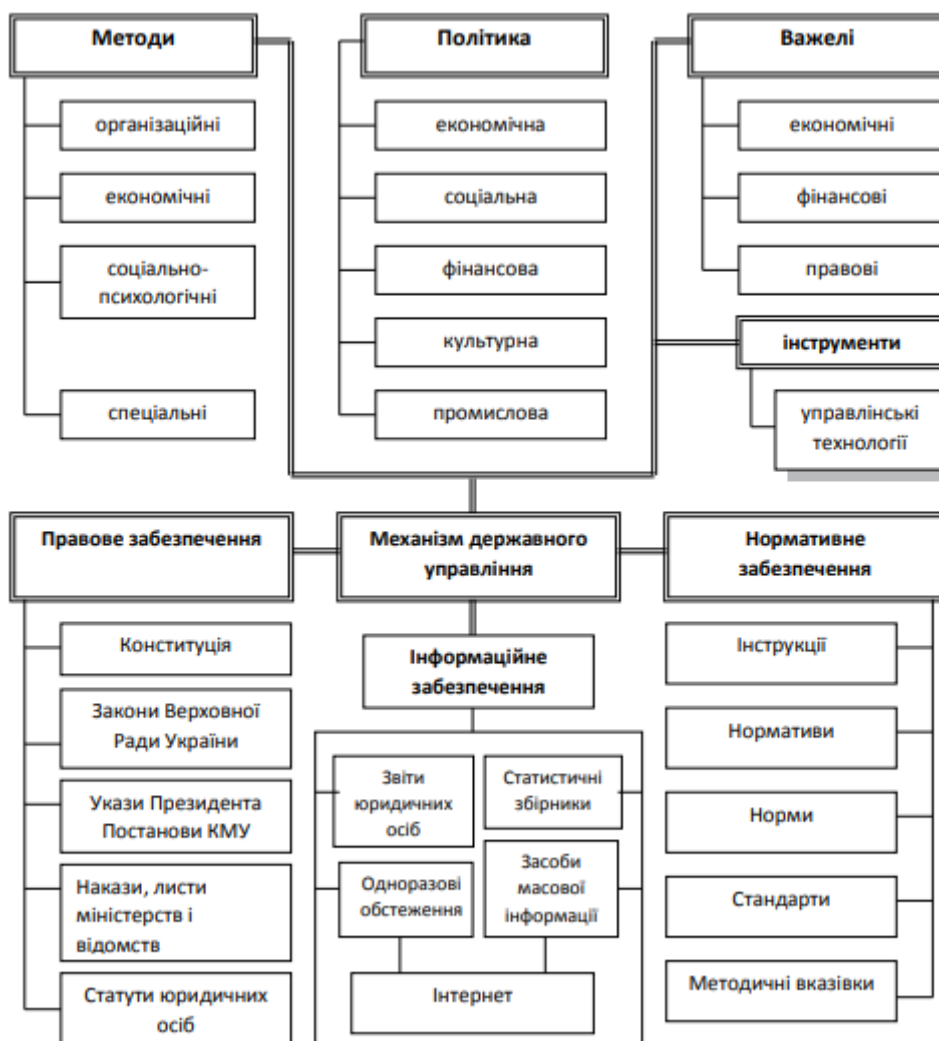


Рис. 1. 1. Узагальнена модель механізму державного управління

Узагальнююча модель механізму державного управління може стати теоретичною основою для розробки конкретних механізмів державного управління різними сферами суспільного життя.

1.2. Класифікація механізмів державного управління

Слід зазначити, що щодо класифікації механізмів державного управління також не має однозначності серед науковців. Так, автори «Словника-довідника з державного управління» згідно з характером факторів впливу виділяють політичні, економічні, соціальні, організаційні та правові механізми [3, с. 117].

На думку Н. Брюховецького та О.В. Федорчака вказано, що «від переваги акцентів на ті чи інші сфери управління механізми управління буде мати свою

назву». Залежно від того, які саме проблеми і як вирішуються із застосуванням конкретного державного механізму управління, він може бути складним (компонентом) і включати в себе декілька самостійних механізмів. Комплексний механізми державного управління може складатися із таких видів механізмів:

- економічний (механізми державного управління банківською, інвестиційною, інноваційною, кредитною, грошово-валютною, страховою, податковою діяльністю тощо);

- мотиваційного (сукупність соціально-економічних та командно-адміністративних стимулів, що спонукають державних службовців до високоефективної роботи);

- організаційного (об'єкти, суб'єкти державного управління, їх завдання, функції, цілі, організаційні структури та методи управління, а також результати їх функціонування);

- політичного (механізми формування фінансової, соціальної, економічної, промислової політики тощо);

- правового (нормативно-правове забезпечення: укази Президента, закони і постанови Верховної Ради України, постанови і розпорядження Кабінету Міністрів України, а також методичні рекомендації та інструкції тощо). [8]

Зазначимо, що, окрім комплексного механізму державного управління, існують ще й недержавні механізми управління: бізнесові, конфесіональні, корупційні, партійні тощо.

Науковець М. В. Васильєва «в складі механізму державного управління виокремлює: механізм реалізації загальних і інших принципів управління, механізми планування, організації, мотивації, координації, розпорядництва, обліку, аналізу і контролю, які використовують економічні, організаційно-адміністративні, соціальні та інші методи управління» [16, с. 123].

О. Коротич «виокремлює класифікацію державного управління залежно від суб'єктів управління. Відповідно до цієї ознаки, в Україні механізми державного управління поділяються на такі, які здійснюються:

- органами управління: вищий рівень (ВРУ, Президент, КМУ);
- обласного рівня (обласними радами, обласними державними адміністраціями);
- районного рівня (районними радами, районними державними адміністраціями);
- місцевого рівня (міськими, селищними, сільськими радами)». [17, с. 126-127]

Відповідно до набору методів управління, що входять до складу конкретного механізму державного управління, О.Б. Коротич «виділяє адміністративні (організаційно-розпорядчі), правові, економічні, політичні, соціально-психологічні, морально-етичні та комплексні державні механізми управління» [17, с. 126-127].

Науковці Р. Р. Ларіна, А. В. Владзимирський, О. В. Балусева притримуються думки щодо «існування єдиної по своїй природі системи механізмів управління, яка включає: економічні; мотиваційні; організаційні; правові механізми.» [23, с. 50-51].

Н.Р. Нижник та В.М. Олуйко вважають, що «комплексний механізм державного управління являє собою систему економічних, мотиваційних, організаційних, політичних та правових механізмів» [7, с. 236].

М. І. Круглов трактуючи «механізми державного управління як сукупність економічних, мотиваційних, організаційних і правових засобів цілеспрямованого вливу суб'єктів державного управління на діяльність об'єктів, що забезпечує узгодження інтересів учасників державного управління, які взаємодіють, вважає, що оскільки фактори державного управління можуть мати економічну, соціальну, організаційну, політичну і правову природу, то комплексний механізм державного управління повинен являти собою систему економічних, мотиваційних, організаційних, політичних і правових механізмів». [25, с. 111].

Аналогічної думки дотримується і О.В. Федорчак наводячи класифікацію механізмів державного управління, яка включає поділ механізмів державного

управління за функціональним призначенням на: економічні, мотиваційні, організаційні, політичні та правові механізми державного управління. Крім того, він здійснює поділ механізмів державного управління за суб'єктами управління: механізми управління, які використовуються органами законодавчої влади, Президентом, органами виконавчої влади, органами судової влади та органами місцевого самоврядування.

Узагальнена класифікація механізмів державного управління подана на рис.1.2. Вона включає поділ механізмів державного управління за функціональним призначенням та за суб'єктом управління.



Рис.1.2. Класифікація механізмів державного управління

Суб'єкти управління здійснюють вплив на об'єкти управління, що виражається через притаманні даному процесу діяльності функції. При цьому заданий «вплив носить реальний, цілеспрямований, владний, організований та регульований характер» [26, с. 745].

За допомогою виокремлених ознак можна виділити основні функції комплексного механізму державного управління:

1. стратегічне планування та прогнозування – формування бажаного бачення у майбутньому через реалізацію пріоритетних цілей і завдань, що

досягається у середньостроковий та довгостроковий періоди з метою задоволення потреб суспільства;

2. своєчасна підконтрольність та підзвітність – створення системи звітності та контролю на кожній ланці державного управління;

3. соціальний розвиток – здатність постійно еволюціонувати під впливом різноманітних соціальних потреб та інтересів суспільства з метою своєчасної адаптації під сучасні вимоги тощо.

На основі суб'єкт-об'єктного складу охарактеризуємо загальноприйняті механізми державного управління, до яких запропоновано включити інституційну, організаційну, правову та мотиваційну складові. Що стосується застосованих у схемі комплексного механізму компонентів «Методи», «Важелі», «Інструменти», «Ресурси», то вони носять опосередкований, загальний та традиційний для всіх відомих механізмів державного управління характер.

Так, інституційний механізм державного управління являє собою сукупність взаємодії формальних та неформальних інституцій з метою досягнення загальної стратегічної мети [27, с. 10].

У тандемі з інституційним механізмом співпрацює організаційний механізм державного управління, на який покладено функціональні взаємозв'язки, визначаються права суб'єктів управління й об'єктів управління, їх обов'язки, відповідальність за прийняття неправомірних рішень та належні їм компетенції [28, с. 109].

При цьому, для того щоб такий механізм функціонував, виокремлюють його компонентні елементи: структура, управління, процеси, планування, зв'язки і вплив. Даний перелік не є вичерпним, і за умови сучасних змін може видозмінюватися та доповнюватися.

Правовий механізм державного управління включає процедуру створення, реалізації та дотримання норм права суб'єктами управління та об'єктами управління, що регламентуються нормативно-правовими актами й законодавчими документами. Даному механізму притаманні дві властивості:

перша – зв'язок з визначеною метою, що проявляється в реалізації інтересів; друга – системний характер, що відображає взаємопов'язані між собою правові інструменти [26, с. 423]. Отже, за допомогою правового механізму здійснюється реалізація інтересів суб'єктів управління та об'єктів управління, спрямованих на задоволення потреб громадян через інструментальну правову базу.

Мотиваційний механізм державного управління – це технологічний інструмент, за допомогою якого запускається процес спонукання працівника, а у даному випадку державного службовця, до діяльності з метою досягнення не тільки своїх інтересів (цілей, мети), а й інтересів (цілей, мети) організаційної структури, в якій він працює [26, с. 422]. Отже, мотивація для комплексного механізму державного управління виступає стимулюючим інструментом для виконання покладених на суб'єкти й об'єкти управління функції, завдання, повноваження задля отримання бажаної результативності.

1.3. Сутність державної політики та механізми її реалізації

Політика є важливою сферою діяльності суспільства та держави. Від її ефективності залежить успішність держави, благополуччя суспільства та гідне життя кожної людини. Державна політика України протягом її новітньої історії зазнала кардинальних змін. Сучасна українська державна політика формується та реалізується в надзвичайно складних внутрішніх і зовнішніх економічних та соціально-політичних умовах. Але при цьому відбувається інтенсивний процес становлення нової європейської країни.

«В українській науковій термінології слово "політика" відповідає двом різним поняттям, для яких в інших мовах, зокрема англійській, використовуються різні поняття (policy та politics). Типовими прикладами визначень цих двох понять можна вважати такі:

1) політика (politics) - це "сфера взаємовідносин різних соціальних груп та індивідів з приводу використання інститутів публічної влади для

реалізації своїх суспільно значущих інтересів і потреб". Політику в цьому розумінні вивчають і аналізують переважно політологи;

2) політика (policy) взагалі - це план, курс дій або "напрямок дій, прийнятний і дотримуваний владою, керівником, політичною партією тощо". Саме в такому розумінні вживається слово "політика", коли йдеться про державну політику та про її напрями (зовнішня, внутрішня, економічна, соціальна), саме політика як курс дій є предметом аналізу політики.

Поняття public як прикметник можна перекладати словами "публічний", "державний", "суспільний", "громадський". Зокрема, коли мається на увазі public policy, то в різних джерелах можна знайти принаймні п'ять варіантів перекладу: державна політика, публічна політика, суспільна політика.»[29]

Під державною політикою слід розуміти сукупність ціннісних цілей, державно-управлінських заходів, рішень і дій, порядок реалізації державно-політичних рішень (поставлених державною владою цілей) і системи державного управління розвитком країни. Визначальним для державної політики є результат її реалізації, тобто кількісний вимір її цілей.

У процесі формування державної політики в контексті цілепокладання будь-яка, навіть найскладніша й абстрактна проблема, може бути зведена до певного переліку складових, що мають кількісне вираження. Відомо, що якість управлінської діяльності держави залежить від кількісного виміру показників діяльності її органів влади, насамперед у частині вираження цілей. На основі кількісних показників практично узгоджуються можливості та плани, зусилля різних відомств, установлюється ієрархія відповідальності органів влади.

Топологія державної політики як предмет її формування та здійснення реалізації, в основу якої покладено принцип циклічності (безперервності проектування), реалізації та поточного коригування (рефлексивності за поточними результатами) державної політики подана у Додатку А.

Упровадження державної політики є складним процесом, що об'єднує як політичну, так і адміністративну діяльність. Органи виконавчої влади створюються для виконання відповідних завдань, що так чи інакше пов'язані з розробленням і реалізацією державної політики.

«Реалізація державної політики - це постійний, динамічний процес досягнення поставлених цілей, у якому беруть участь різні органи державної влади та інститути громадянського суспільства. Реалізація починається відразу після ухвалення та легітимації державної політики або окремої програми і є основним видом діяльності державного апарату.»[2]

Механізм, у свою чергу, є системним багатоаспектним і багатогранним поняттям, що має внутрішню структуру, функціонує в певному порядку і сам є підсистемою сукупності більш високого порядку.

Основними складовими відповідного комплексного механізму є політичний, правовий, організаційний, економічний, соціальний та інші механізми, які взаємодіють між собою з метою досягнення цілей державної політики.

«Політичний механізм, який формує основи державної політики, обґрунтовує вибір пріоритетних напрямків її подальшого розвитку і реалізації, тобто – це система організаційно оформлених цінностей, традицій, процедур, правил, зразків формування й функціонування вищих і центральних органів виконавчої влади, визначення й перерозподіли між ними основних елементів управлінського зв'язку (цілей, функцій, завдань, обов'язків, правил прийняття рішень, повноважень і відповідальності), прийняття й здійснення найважливіших політичних і адміністративних рішень, а також здійснення зовнішнього контролю за їхнім виконанням» [30].

«Механізм реалізації державної політики – це динамічний функціональний складник державного управління, система, компонентами якої є взаємопов'язані структурно-організаційні (органи державної влади, а також засоби, методи, важелі, процедури, правові норми, стимули, способи,

інструменти, принципи) та структурно-функціональні (організація управлінських процесів, функціональна діяльність, послідовна реалізація дій) елементи, шляхом цілеспрямованого використання яких здійснюється послідовна діяльність із розв'язання системних проблем у галузі державної політики.»[31]

Метою реалізації державної політики є практична організація життя громадян, розподіл та перерозподіл ресурсів, підтримання порядку, збереження внутрішнього та зовнішнього миру шляхом соціально-економічного та суспільно-політичного розвитку.

Складовою частиною здійснення державної політики є визначення механізму її реалізації, що передбачає сукупність засобів, методів і ресурсів, які забезпечать вжиття запланованих заходів відповідно до поставлених завдань. Механізм реалізації державної політики включає комплекс відповідних організаційно-управлінських, нормативно-правових, фінансово-економічних, соціально-психологічних заходів.

Існує три методологічних підходи до розв'язання проблеми реалізації державної політики, згідно з якими цей процес розглядається по-різному.

По-перше, реалізація державної політики як лінійного процесу передбачає, що основними організаційними умовами її успішного виконання є:

- зрозумілі цілі діяльності та стандарти виконання функцій;
- забезпеченість необхідними ресурсами (фінансовими, матеріальними, інформаційними, людськими тощо);
- ефективні організаційні структури;
- розроблені правила, процедури та інструкції, що координують і регламентують діяльність організацій та їх відносини із владними структурами;
- розвинуті комунікації та система координації діяльності різних структур, залучених до процесу здійснення політики, в тому числі:

виконавчої та законодавчої влад; центральної, регіональної та місцевої влад; мотивованого та кваліфікованого персоналу.

По-друге, реалізацію державної політики розглядають (наприклад російський учений В.А. Козбаненко та ін.) як комплекс дій різних державних структур, що пов'язані з адаптацією всіх учасників (передусім вищих керівників) упродовж усього процесу здійснення політики до умов і завдань, які необхідно вирішувати, умінням узгоджувати власні інтереси та формувати партнерські відносини. При цьому важливу роль відіграють інформаційні системи та канали зворотного зв'язку, що дають змогу дізнаватися про події, які відбуваються, а також отримані результати і на їх основі регулювати власну діяльність, ґрунтуючись на місії та цілях організації чи індивіда.

По-третє, реалізацію державної політики можна сприймати як діяльність із відповідними правилами (принципами), що є формальними чи неформальними, встановленими на початку або такими, що визначаються учасниками здійснення політики на основі накопиченого досвіду. Дотримання принципів під час розроблення стратегії й тактики, управління та контролю дає можливість визначити роль кожного учасника та швидше реалізувати цілі організації. Важливе значення має організаційна культура, що існує в організаціях, яка впливає на зміст відносин між учасниками цього процесу.[30]

Загалом виділяють такі типи учасників реалізації економічної політики: окремі індивіди, організовані групи, державні інститути й організації. Останні зазвичай класифікують за двома критеріями: рівнем управління і характером організації.[32]

Головну роль у здійсненні державної економічної політики відіграють органи виконавчої влади на всіх рівнях — від центральних і до місцевих структур. На другому місці звичайно перебувають неурядові організації, які безпосередньо заінтересовані в реалізації певної політики і часто беруть у

ній найактивнішу участь. Інші учасники відіграють тут епізодичну роль, це стосується й органів представницької влади.

Неурядові організації можуть надати допомогу під час розв'язання складних питань, обґрунтування нових ідей і формування зворотного зв'язку; надати засоби мобілізації ресурсів; підтримати політичну стратегію й окремі програми. Взаємини цих учасників схематично зображено на рис. 1.3.



Рис.1.3. Схема взаємодії державних органів із групами інтересів

Групи інтересів можуть створювати і фінансувати самі державні організації для посилення своїх позицій і лобіювання певної економічної політики. Отже, не тільки інтереси окремих соціальних груп або всього суспільства створюють політику, але і певна політика може створювати групи інтересів.

Що стосується цільових державних програм, то це один із основних способів упровадження державних рішень у життя. Вони покликані забезпечити необхідну концентрацію економічних, фінансових і виробничих ресурсів на пріоритетних напрямках розвитку держави. Тож створення державних програм дає змогу:

- по-перше, сконцентрувати ресурси для розв'язання певної проблеми;
- по-друге, об'єднати зусилля всіх зацікавлених організацій;

- по-третє, визначити довгострокові цілі й розробити стратегію на довготривалий період.

З огляду на зазначене робимо висновок, що державна цільова програма – це законодавчо закріплений план дій органів державної влади, який передбачає здійснення управлінської діяльності, спрямованої на досягнення поставлених цілей державної політики в тій чи іншій сфері суспільного життя. Статус, зміст і процес розробки цільових програм визначається відповідними нормативно-правовими актами. У цьому процесі беруть участь органи виконавчої та законодавчої влади, а також наукові установи й громадські організації.

Можна виокремити низку принципів, дотримання яких забезпечить успішність державних цільових програм, а саме:

- орієнтація програми на кінцевий результат, який формується у вигляді сукупності цілей і завдань;
- побудова програми у вигляді окремих блоків, пов'язаних із взаємозалежними видами діяльності, що складають програмну структуру;
- розуміння програми як цілісного об'єкта управління незалежно від відомчої належності елементів, що її складають;
- системний підхід до управління програмою на всіх етапах її реалізації;
- забезпечення програми як єдиного об'єкта управління необхідними кадровими, матеріальними, фінансовими та іншими ресурсами.

Відокремлюють також і різновиди державних цільових програм:

1. за державним статусом: міждержавні, загальнонаціональні, регіональні, місцеві;
2. за функціональною орієнтацією: соціальні, економічні, науково-технічні та ін.;
3. за строками реалізації: короткострокові, середньострокові, довгострокові.

«Важливим є поєднання загальнонаціональних цільових програм із регіональними та місцевими, налагодження співпраці між центральними, місцевими органами управління та місцевим самоврядуванням. Це, у свою чергу, передбачає: визначення управлінських структур, що відповідають за зв'язок із регіональними; планування державної політики на регіональному рівні; формування управлінських структур на регіональному та місцевому рівнях; створення ефективної комунікації з регіонами. Варто зазначити, що будь-яка державна програма лише виграє, якщо до її розробки та реалізації буде залучено громадські організації та рухи, а також приватні структури, які мають кваліфікований персонал і фінансові ресурси. Але при цьому слід пам'ятати про загрозу використання державних засобів у вузькогрупових інтересах. Як і про те, зокрема, що етапи розробки та впровадження державних цільових програм теж мають свої особливості й порядок реалізації – від виявлення проблеми до моніторингу та оцінки результатів упровадження програми. Але сутність державної політики полягає якраз у тому, що остання є діяльністю органів державної влади для досягнення певних цілей і розв'язання суспільних проблем. Держава прагне впливати чи безпосередньо управляти різними сферами суспільного життя шляхом використання правових, адміністративних, економічних чи політичних інструментів. І саме в державній політиці в концентрованому вигляді виражаються інтереси соціальних класів і груп, які захищає державна влада» [33, с. 115]. А під виробленням державної політики можна розуміти сукупність стадій, чинників, умов діяльності суб'єктів політики і груп впливу в ході вибору стратегічних цілей та їх закріплення у відповідних документах [34, с. 80].

Українські вчені зазначають, що «дослідження державної політики – це аналіз розвитку, управління, впровадження й оцінювання політичних ініціатив, рішень і дій, процес обґрунтованого навчання або вдосконалення на підставі врахування і вивчення помилок та недоліків. Дослідження державної політики зосереджене на повсякденному політичному житті та

його змісті з удосконаленням цілей» [35, с. 4]. Тим-то важливим є момент загального інтересу й волі більшості громадян. Безперечно, кожна особа може мати власну думку щодо державних рішень, від негативної до позитивної, але державна політика, спрямована на благо людей, на досягнення стратегічних орієнтирів розвитку країни, повинна закріплюватися державними органами, бути відомою і зрозумілою суспільству. Найважливішу роль у здійсненні державної політики відіграють законодавчі й виконавчі органи влади, а також громадські об'єднання та організації. Отже, створюється «залізний трикутник», що об'єднує всіх учасників, у якому кожний відіграє відведену йому роль, виконуючи певні функції. Разом вони можуть істотно впливати на розробку та реалізацію державної політики в певній сфері, відстоюючи свої інтереси. Необхідним є врахування об'єктів державної політики, тобто соціальних прошарків, груп, організацій, окремих громадян, на яких вона поширюється, впливаючи на їх поведінку, цінності й позиції. Громадські об'єднання та організації якраз і покликані виконувати в цьому трикутнику функції артикулювання та агрегування інтересів об'єктів політики. Результативність державної політики багато в чому залежить як від того, якою мірою органи державного управління дотримуються основоположних адміністративних цінностей, притаманних демократичним устроєм (до них насамперед відносять надійність, прозорість, підзвітність, відповідальність, адаптивність, ефективність державних структур), так і від якості аналізу проблеми і розроблених альтернатив.

Висновки до розділу 1

Проаналізувавши вищенаведені трактування категорії «механізм державного управління» можна дати наступне визначення. Механізм державного управління – це сукупність форм, засобів, методів, правових, організаційних, адміністративних, мотиваційних та інших заходів держави,

спрямованих на забезпечення динамічного розвитку суспільства. У свою чергу, механізм реалізації державної політики – це динамічний функціональний складник державного управління, система, компонентами якої є взаємопов'язані структурно-організаційні (органи державної влади, а також засоби, методи, важелі, процедури, правові норми, стимули, способи, інструменти, принципи) та структурно-функціональні (організація управлінських процесів, функціональна діяльність, послідовна реалізація дій) елементи, шляхом цілеспрямованого використання яких здійснюється послідовна діяльність із розв'язання системних проблем у галузі державної політики.[31].

Аналіз вітчизняних та зарубіжних вчених стосовно змістового наповнення поняття «механізм державного управління» дав змогу визначити механізми державного управління як складну систему, призначену для досягнення поставлених цілей, яка має певну структуру, методи, важелі, інструменти впливу на об'єкт управління з відповідним правовим, нормативним та інформаційним забезпеченням. Узагальнено підходи до класифікації механізми державного управління. Визначено склад комплексного механізму державного управління, до якого можуть належати: економічний, мотиваційний, організаційний, політичний та правовий механізм. Запроваджено поділ механізму державного управління залежно від суб'єктів державного управління, які їх застосовують. Відповідно до цього механізми державного управління можуть бути такі, які використовуються Президентом, органами законодавчої, виконавчої та судової влади, а також органами місцевого самоврядування.

Реалізація державної політики є складним і довготривалим процесом, спрямованим на розв'язання суспільних проблем, досягнення та реалізацію суспільно значущих цілей, розвиток держави та її галузей і сфер. Для цього виконавча влада застосовує правові, економічні, адміністративні та інші методи державного управління виходячи із ресурсного потенціалу, що є в її розпорядженні.

Органи виконавчої влади створюються для виконання відповідних завдань, що так чи інакше пов'язані з розробленням і реалізацією державної політики. Політичний механізм, який формує основи державної політики, обґрунтовує вибір пріоритетних напрямків її подальшого розвитку і реалізації, тобто – це система організаційно оформлених цінностей, традицій, процедур, правил, зразків формування й функціонування вищих і центральних органів виконавчої влади, визначення й перерозподіли між ними основних елементів управлінського зв'язку (цілей, функцій, завдань, обов'язків, правил прийняття рішень, повноважень і відповідальності), прийняття й здійснення найважливіших політичних і адміністративних рішень, а також здійснення зовнішнього контролю за їхнім виконанням. У свою чергу, механізм реалізації державної політики – це динамічний функціональний складник державного управління, система, компонентами якої є взаємопов'язані структурно-організаційні (органи державної влади, а також засоби, методи, важелі, процедури, правові норми, стимули, способи, інструменти, принципи) та структурно-функціональні (організація управлінських процесів, функціональна діяльність, послідовна реалізація дій) елементи, шляхом цілеспрямованого використання яких здійснюється послідовна діяльність із розв'язання системних проблем у галузі державної політики

Визначено що метою реалізації державної політики є практична організація життя громадян, розподіл та перерозподіл ресурсів, підтримання порядку, збереження внутрішнього та зовнішнього миру шляхом соціально-економічного та суспільно-політичного розвитку.

Впровадження цільових державних програм є одним із основних способів упровадження державних рішень у життя. Вони покликані забезпечити необхідну концентрацію економічних, фінансових і виробничих ресурсів на пріоритетних напрямках розвитку держави.

РОЗДІЛ 2. СУЧАСНИЙ СТАН АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ФУНКЦІОНУВАННЯ АВІАЦІЙНОГО ТРАНСПОРТУ В УКРАЇНІ

2.1. Дослідження сучасного стану державної політики розвитку авіаційної галузі в Україні

Одним із важливих напрямів інноваційного розвитку нашої держави, посилення її економічної конкурентоспроможності на світовій арені є розвиток транспортної інфраструктури, розбудова ефективної та прозорої системи державного управління у цій сфері. Це дозволить не лише зміцнити економічні позиції України та зовнішньоекономічні зв'язки, а й створити необхідні передумови для забезпечення належного стану національної безпеки держави. Ефективність функціонування транспортної інфраструктури безпосередньо залежить від стану державного регулювання цього сектору, від наявності науково обґрунтованої державної політики в галузі транспорту. Вирішальна роль у формуванні та реалізації державної політики в галузі транспорту належить державі (в особі її відповідних органів державної влади), яка власне і визначає спрямованість державного регулювання транспортної галузі. Саме завдяки грамотній державній політиці в галузі транспорту можливо створити умови для безперебійного функціонування єдиної транспортної системи держави, якісного надання усього комплексу транспортних послуг. Варто зазначити, що на законодавчому рівні державна політика в галузі транспорту не виокремлюється як окремий вид державної політики. Проте Законом України «Про транспорт» передбачено, що «державне управління діяльністю транспорту здійснюється шляхом проведення та реалізації економічної (податкової, фінансово-кредитної, тарифної, інвестиційної) та соціальної політики, включаючи надання дотацій на пасажирські перевезення» [36]. Зважаючи на це, можна дійти висновку, що державне регулювання

транспортної галузі здійснюється в результаті формування та реалізації одночасно економічної та соціальної політики.

Національною транспортною стратегією України на період до 2030 року визначено транспортну галузь як одну з базових галузей економіки, що має розгалужену залізничну мережу, розвинуту мережу автомобільних шляхів, морські порти й річкові термінали, аеропорти та широку мережу авіаційних сполучень, вантажних митних терміналів, що створює необхідні передумови для задоволення потреб користувачів транспорту в наданні транспортних послуг та розвитку бізнесу.

Авіаційний транспорт є транспортом загального користування, що є складовою єдиної транспортної системи України. У порівнянні з іншими видами транспорту (автомобільним, залізничним, водним тощо) авіаційний транспорт є більш глобалізованим (орієнтованим на перевезення на великі відстані пасажирів та вантажів), що зумовлено необхідністю налагодження міжнародного співробітництва у цій сфері та приведення національного законодавства у відповідність до загальноновизнаних стандартів. Зважаючи на те, що авіаційна галузь є високотехнологічною галуззю економіки будь-якої держави, динамічний розвиток цієї галузі вимагає впорядкування національного законодавства у цій сфері, розширення міжнародного співробітництва, оновлення правових інструментів, які використовують уповноважені органи державної влади під час державного регулювання галузі авіаційного транспорту. Отже, ефективність галузі авіаційного транспорту безпосередньо залежить від стану державного регулювання діяльності в галузі авіації.

Відповідно до ст. 32 Закону України «Про транспорт» від 10.11.1994 № 323 «до складу авіаційного транспорту входять підприємства повітряного транспорту, що здійснюють перевезення пасажирів, вантажів, багажу, пошти, аерофотозйомки, сільськогосподарські роботи, а також аеропорти, аеродроми, аероклуби, транспортні засоби, системи управління повітряним рухом, навчальні заклади, ремонтні заводи цивільної авіації та інші підприємства,

установи та організації незалежно від форм власності, що забезпечують роботу авіаційного транспорту» [37]. У результаті законодавчого розуміння складу авіаційного транспорту можна дійти висновку, що в цьому випадку авіаційний транспорт розуміється у широкому сенсі не лише як сукупність безпосередньо транспортних авіаційних засобів, а й як цілісна система, яка включає також сукупність об'єктів забезпечення функціонування авіаційного транспорту, управління повітряним рухом тощо.

Об'єкти, що забезпечують діяльність авіаційного транспорту, так само, як і сам авіаційний транспорт, розташовуються на відповідній території, що відводиться під землі авіаційного транспорту. На законодавчому рівні передбачено, що «до земель авіаційного транспорту належать землі, надані в користування під:

а) аеропорти, аеродроми, відокремлені споруди (об'єкти управління повітряним рухом, радіонавігації та посадки, очисні та інші споруди), службово-технічні території з будівлями та спорудами, що забезпечують роботу авіаційного транспорту;

б) вертольотні станції, включаючи вертольотодроми, службово-технічні території з усіма будівлями та спорудами;

в) ремонтні заводи цивільної авіації, аеродроми, вертольотодроми, гідроаеродроми та інші майданчики для експлуатації повітряних суден;

г) службові об'єкти, що забезпечують роботу авіаційного транспорту» [38].

Вважаємо за доцільне звернути увагу, що на законодавчому рівні одночасно використовуються два терміни, які за своїм змістом є схожими: «авіаційний транспорт» та «повітряний транспорт». Так, зокрема, у Законі України «Про транспорт» від 10.11.1994 № 323 йдеться про авіаційний транспорт, а в Повітряному кодексі України від 19.05.2011 згадується про надання авіаційних послуг повітряним транспортом. Причому в жодному з наведених нормативно-правових актів не міститься визначення ані поняття «авіаційний транспорт», ані «повітряний транспорт». На необхідність

нормативного впорядкування цих термінів неодноразово звертали свою увагу науковці, проте вказаний недолік так і не було усунуто. На нашу думку, більш коректним є використання терміна «повітряний транспорт», оскільки цей вид транспорту стосується перевезення пасажирів та вантажів повітрям.

Що ж стосується терміна «авіація», то, на думку Є. Т. Шереметьєвої, цей термін носить загальний характер, оскільки «включає значно більше аспектів, таких як польоти військових, державних та приватних повітряних суден, виробництво повітряних суден, аеронавігацію, некомерційні повітряні перевезення й спеціальні авіаційні послуги» [39, с. 8]. У цьому контексті варто звернути увагу на міжнародні документи, зокрема Угоду про міжнародний повітряний транспорт від 07.12.1944 та Конвенцію про міжнародну цивільну авіацію від 07.12.1944, в яких також використовується термін «повітряний транспорт».

З метою гармонізації національного законодавства з міжнародними нормами та стандартами було б доцільно запровадити оперування на законодавчому рівні категоріями, що визнані міжнародною спільнотою. Власне це дозволить уніфікувати національне законодавство у цій сфері та привести його у відповідність до міжнародних документів. Варто звернути увагу, що в наукових колах також відсутнє усталене розуміння понять «авіаційний транспорт» і «повітряний транспорт», чи є вони за своїм змістом синонімічними, чи відрізняються. Спробуємо проаналізувати точки зору науковців із цього приводу. Так, зокрема Д. О. Демченко пропонує під авіаційним транспортом розуміти «всі види підприємств, організацій та установ, діяльність яких спрямована на створення умов та використання повітряного простору людиною за допомогою повітряних суден» [40]. Науковці О. М. Саркісова та А. Ф. Токарь у своїй науковій праці [41] одночасно оперують поняттями «авіаційний транспорт» і «повітряний транспорт», що дозволяє дійти висновку, що вказані науковці вважають ці терміни синонімічними та не бачать в них принципової різниці. Схожа ситуація спостерігається і в наукових працях Т. І. Олешка та М. Р. Янківського, які

розглядають світовий повітряний транспорт як «складну систему багатьох підприємств, які складаються з постійно взаємодіючих і взаємопов'язаних елементів, що утворюють єдиний блок; основними компонентами цієї системи є авіакомпанії, аеропорти світу, підприємства з обслуговування повітряного руху, управління повітряним рухом, міжнародні організації в галузі цивільної авіації» [42].

10 травня 2018 року Кабінетом міністрів України була ухвалена Стратегію відродження українського авіабудування на період до 2022 року. Стратегія передбачає розвиток і розробку нових моделей літаків «Ан», модернізацію та розробку вертольотів, а також імпортозаміщення деталей з Росії. 8 липня 2020 року Кабінет міністрів України актуалізував Стратегію відродження вітчизняного авіабудування — вніс змін до плану заходів з її виконання та продовжив строки реалізації до 2030 року. Також на 2020 рік розроблено проект Авіаційної транспортної стратегії України на період до 2030 року.

Метою Авіаційної стратегії є гармонійний розвиток авіаційної галузі, як складової частини національної транспортної системи України, подальша її інтеграція до світової авіатранспортної мережі, створення сучасної авіаційної транспортної інфраструктури, реалізація авіаційного транзитного потенціалу України, підвищення доступності авіап перевезень для широких верств населення, сприяння вільній конкуренції та лібералізації ринку авіатранспорту.

Реалізація Авіаційної стратегії сприятиме наближенню України до Європейського Співтовариства, поступовій інтеграції України у внутрішній європейський ринок ЄС та спільний авіаційний простір.

Стратегія «формується та реалізується органами виконавчої влади, органами місцевого самоврядування, регуляторними органами та всіма учасниками авіатранспортного ринку за такими принципами:

- 1) законності, який полягає в тому, що всі державні органи та учасники ринку авіаційних перевезень, а також інші особи в процесі реалізації Авіаційної стратегії діють на основі вимог Конституції та законів України,

інших нормативно-правових актів, прийнятих відповідно до законодавства. У разі необхідності для досягнення мети та стратегічних цілей Авіаційної стратегії приймаються нові закони, вносяться зміни до існуючих законів та нормативно-правових актів;

2) відповідності пріоритетам та вимогам запровадження Угоди між Україною та Європейським Союзом і його державами-членами про спільний авіаційний простір.

3) партнерства та співробітництва органів виконавчої влади та органів місцевого самоврядування, представників бізнесових, освітніх та наукових кіл, громадських об'єднань;

4) прозорості та неупередженості в діях органів державної влади та місцевого самоврядування;

5) екологічної безпеки та забезпечення збереження енергетичних ресурсів;

6) дерегуляції діяльності суб'єктів авіаційного транспорту, лібералізації ринків авіаційних перевезень;

7) добросовісної конкуренції на ринках авіаційних перевезень, надання аеропортових послуг та на суміжних ринках, недопущення дискримінації окремих учасників цих ринків;

8) соціальної спрямованості розвитку авіаційного транспорту;

9) державної підтримки вітчизняних підприємств авіаційного транспорту всіх форм власності;

10) стимулювання використання підприємствами авіаційного транспорту вітчизняної техніки, обладнання та інших товарів і послуг в процесі розвитку авіаційних перевезень та аеропортів, неавіаційної діяльності та діяльності на суміжних ринках;

11) реалізація цільових завдань локального плану Єдиного європейського неба для України (Local Single Sky Implementation – LSSIP) в рамках реалізації європейської програми про впровадження Європейського

плану організації повітряного руху (European ATM Master Plan Level 3 Implementation)». [43]

В рамках Авіаційної стратегії «мають бути вирішені завдання за такими напрямками:

1. Вдосконалення нормативно-правового та державного регулювання у сфері авіаційного транспорту.
2. Підвищення рівня безпеки авіаційного транспорту.
3. Розвиток авіаційних перевезень та підвищення рівня їх доступності для населення.
4. Розвиток та модернізація аеропортів, лібералізація доступу на ринок авіаційних послуг.
5. Розвиток мультимодальних перевезень, забезпечення швидкісного наземного транспортного сполучення між аеропортами та населеними пунктами, створення логістичних центрів та спрощення формальностей.
6. Розвиток аеронавігаційної системи.
7. Розвиток авіації загального призначення та безпілотних літальних систем.
8. Професійна підготовка кадрів, науково-дослідна робота.» [43]

Для України значення авіації та транспорту, що забезпечує її функціонування, важко переоцінити, оскільки геополітичне положення нашої держави, зокрема розташування між країнами Західної Європи, Азії та Близького Сходу, дозволяє нашій державі виступати транзитним посередником для перевезення пасажирів та вантажу на великі дистанції в короткі терміни або ж перевезення у важкодоступні (віддалені) регіони. У зв'язку з цим важливого значення набуває забезпечення належного правового регулювання функціонування авіаційної галузі, яке має складатися не лише з національних законодавчих актів, а й з низки міжнародних (міжурядових) угод, норми яких упорядковують процедурні питання, пов'язані з повітряними перевезеннями та забезпеченням безпеки авіації.

Іншим важливим моментом, крім наявності відповідного правового регулювання функціонування авіаційної галузі, є наявність належної авіаційної інфраструктури. Що стосується вітчизняних авіакомпаній, то впродовж січня – вересня 2019 року пасажирські та вантажні перевезення здійснювали 29 вітчизняних авіакомпаній, якими загалом виконано 79,7 тис. комерційних рейсів (проти 77,1 тис. за аналогічний період минулого року) [44]. Так, протягом указанного періоду здійснювалися пасажирські авіаперевезення, а також перевезення вантажів і пошти. Варто звернути увагу, що кількість пасажирських перевезень, які здійснювалися 18 вітчизняними авіапідприємствами (це стосується як міжнародних, так і внутрішніх регулярних рейсів) протягом 9 місяців 2019 року, істотно збільшилась у порівнянні з аналогічним періодом 2017 і 2018 років. Проте обсяги перевезення вантажів та пошти у порівнянні з аналогічними періодами попередніх років дещо знизилися. Стосовно статистичної інформації за 2020 рік, то спостерігається, на жаль, істотне зменшення авіаперевезень (як внутрішніх, так і зовнішніх), що зумовлено пандемією COVID-19 та її стрімким поширенням по всьому світу. Так, лише за січень–березень 2020 року обсяги пасажирських перевезень українськими авіакомпаніями зменшились порівняно з відповідним періодом минулого року на 17,3 % та склали 1953,8 тис. чол., у т. ч. міжнародних – на 17,1 % та склали 1757 тис. чол. [45]. Відповідно спостерігається і скорочення пасажиропотоків через аеропорти України на 8,9 %, скорочення кількості комерційних рейсів на 16,3 %, в т. ч. у міжнародному сполученні – на 7,4 % і 14,5 % відповідно.

Варто зазначити, що пандеміологічна ситуація у світі з початку 2020 року негативно вплинула не лише на авіаційну галузь України, що зумовлено різким спадом попиту на авіаційні перевезення, закриттям пунктів пропуску через державний кордон (у тому числі повітряного простору) переважної більшості країн. У результаті це призвело до того, що авіакомпанії були вимушені спочатку скоротити кількість авіаперевезень, а потім і взагалі відмінити виконання практично всіх рейсів, залишивши лише евакуаційні рейси, рейси

для здійснення перевезень осіб з метою забезпечення захисту національних інтересів, у рамках виконання міжнародних зобов'язань, а також з метою перевезення представників дипломатичних установ та гуманітарних місій. Така ситуація, звісно, вимагала належного реагування з боку держави, тобто здійснення відповідного державного регулювання функціонування авіаційної галузі у період пандемії, зокрема в частині здійснення авіаперевезень у виняткових випадках, функціонування аеродромів та аеропортів в умовах продовження карантину, паркування літаків у спеціально відведених зонах, унормування питань, пов'язаних з поверненням пасажиром коштів за скасовані рейси або їх перебронювання, забезпечення державної підтримки авіаційної галузі у зв'язку з припиненням фінансових надходжень від усіх учасників ринку (зокрема шляхом виділення із державного бюджету дотацій, надання державної допомоги для забезпечення мінімального функціонування аеропортів та аеродромів, звільнення авіапідприємств від сплати окремих видів податків на певний проміжок часу) тощо. Забезпечення роботи повітряного транспорту здійснюється на аеропортах та інших спеціально облаштованих для цього інженерних спорудах, і території яких безпосередньо відбувається приймання, відправлення та технічне забезпечення повітряного транспорту, обслуговування пасажирів та перевезення вантажів. На цей момент на території України функціонує 20 аеропортів, 9 аеродромів цивільної авіації, 2 вертодроми та 42 злітно-посадкові майданчики [46].

Важливою складовою забезпечення належного функціонування авіаційної галузі є авіабудування, тобто робота підприємств авіаційної галузі, орієнтована на розробку та побудову з використанням інноваційного потенціалу конкурентоспроможної на світовому ринку сучасної високотехнологічної авіаційної техніки. Так, в Україні сьогодні функціонує ряд компаній авіабудівної галузі, які виробляють надлегкі літаки, авіаційні двигуни, комплектуючі, надають сервісні, ремонтні послуги техніки, які здійснюють такі види діяльності: розробка та виробництво сучасних тренажерних систем для вертолітної авіації; розробка та виготовлення елементів меблевого обладнання

для будь-яких типів повітряних суден; розробка вертольотів; ремонт авіаційних турбореактивних двигунів для сучасних бойових літаків; виробництво надлегких літаків, супутньої продукції; розробка та виробництво багатоцільових типів безпілотних літаючих апаратів; виробництво повітряних гвинтів; виробництво легких композитних високопланів; ремонт авіаційної техніки, ремонт авіаційних двигунів; проектування та складання вертольотів; виробництво дельтапланів, планерів; виробництво спортивних пілотажних літаків тощо.

У результаті аналізу наведеного вище переліку видів діяльності, що здійснюються на українських підприємствах авіаційної галузі, можна дійти висновку, що Україна є однією з небагатьох країн, де забезпечено повний цикл проектування та виробництва авіаційного транспорту. Однак, незважаючи на це, «авіаційна промисловість України на сьогодні продовжує функціонувати завдяки збереженому науково-технічному, виробничому та інноваційному потенціалу, який підтримується менеджментом підприємств, зокрема шляхом провадження комерційної діяльності» [47]. Таким чином, сьогодні важливого значення набуває забезпечення дієвої державної підтримки, наприклад, шляхом оновлення існуючої до цього часу системи дієвих державних преференцій і стимулів для планування та вироблення авіаційного транспорту.

Це, власне, є підтвердженням того, що держава, усвідомлюючи важливість державної підтримки щодо планування та вироблення сучасного інноваційного високотехнологічного авіаційного транспорту, здійснює відповідні кроки у цьому напрямі, зокрема шляхом:

- розробки належної нормативно-правової бази;
- створення суб'єктів державного управління сферою авіаційного транспорту;
- усунення загрозливих впливів із боку зовнішнього середовища;
- відновлення авіабудування;
- забезпечення серійного випуску авіаційного транспорту в разі надходження нових конкурентоспроможних та інноваційних проєктів;

- налагодження взаємодії з європейськими та світовими підприємствами, що функціонують у сфері планування та будівництва авіаційного транспорту;
- забезпечення належного фінансового та матеріально-технічного забезпечення авіапідприємств;
- забезпечення рентабельності та прибутковості авіатранспортних підприємств, зокрема шляхом науково та економічно обґрунтованого збільшення державного замовлення;
- вироблення ефективної науково обґрунтованої системи стимулювання попиту на українську авіапродукцію, продажу авіаційної техніки у лізинг;
- забезпечення прозорості та підзвітності в економічній та фінансовій діяльності авіапідприємств;
- запровадження світової практики співробітництва держави та приватного сектору у сфері авіабудування;
- створення умов для сталого розвитку авіаційних перевезень та їх лібералізації;
- стимулювання наукового забезпечення функціонування галузі авіатранспорту;
- оновлення існуючих підходів до підготовки персоналу, здатного забезпечити конкурентоспроможне функціонування галузі авіатранспорту в Україні тощо.

Таким чином, можна дійти висновку, що галузь авіаційного транспорту має специфічні, лише їй притаманні риси. Пропонуємо як специфічні риси, притаманні галузі авіаційного транспорту як об'єкту державного регулювання, виокремити такі:

- знаходиться у безпосередній взаємодії з економічною, енергетичною, екологічною та соціальною галузями, що й забезпечує її конкурентоспроможність та ефективність;
- одна з найбільш капітало - та наукомістких галузей економіки та одна із провідних галузей промисловості;

- передбачає превалювання інноваційної складової під час проектування та виробництва авіаційного транспорту;
- її ефективність безпосередньо залежить від наявності відповідного державного регулювання; – здійснює безпосередній вплив на стан національної безпеки держави, оскільки орієнтована, серед іншого, на проектування та виробництво продукції оборонного призначення;
- орієнтована на створення конкурентоздатної продукції та виведення її на світовий ринок;
- розвивається як за рахунок коштів державного бюджету, так і за рахунок залучення іноземних інвестицій та інвестицій бізнес середовища (в тому числі у результаті участі в комплексних міжнародних програмах із пільговими умовами фінансування).

2.2. Аналіз системних проблем публічної політики у авіаційній галузі в Україні

Україна є однією з семи авіаційних держав світу. Авіабудівна галузь є однією з головних в країні, і повинна нею залишитись. На сьогодні, відповідно до даних УкрНДІАТ, авіабудування України це:

- 40+ підприємств
- 52 400 робочих місць
- 000.000.000+ вартість реалізованої продукції дол. США 2011-2019 рр.
- 000.000.000+ відрахування до держбюджету дол .США 2011-2019 рр.

Але в галузі накопичився і не вирішується ряд проблем, які заважають ефективно працювати як всій галузі, так і окремим її підприємствам:

- відсутній єдиний центр формування та реалізації державної політики з питань галузевого управління авіаційною промисловістю.
- Вже протягом 10 років відсутня Державна цільова програма науково-технічного розвитку авіаційної промисловості України на довготривалий період (мінімум 10-15 років), в якій комплексно відобразатимуться шляхи вирішення

основних проблем підприємств авіаційної промисловості, у тому числі й із залученням державної підтримки, з урахуванням необхідності завершення програм імпортозаміщення, сертифікації авіаційної техніки та підприємств авіапромисловості України за нормами EASA та FAA, розробки нових перспективних проектів, проведення модернізації та технічного переоснащення виробництв, створення та удосконалення інфраструктури після продажної підтримки продукції тощо.

- Нереалізованість вимог Закону України від 20.12.2016 року N 1792-VIII «Про забезпечення масштабної експансії експорту товарів (робіт, послуг) українського походження шляхом страхування, гарантування та здешевлення кредитування експорту» щодо забезпечення ефективної діяльності Експортно-кредитного агентства та реального стимулювання експорту української продукції.

- Авіаційні програми є довгостроковими та вимагають значних обсягів фінансування. Закордонні виробники мають можливість залучати значні кошти на тривалий термін під невеликі відсотки (4-6%). Складність та тривалість отримання кредитів державними підприємствами авіабудівної галузі, в тому числі отримання державних гарантій для залучення коштів на авіаційні програми, а також значно вища вартість таких коштів ставить українські підприємства у неконкурентні умови в порівнянні з західними виробниками. Необхідно значно спростити механізм одержання кредитів для реалізації авіаційних програм та зменшити вартість таких кредитних коштів для підприємств шляхом частковою компенсації їх відсоткової ставки експлуатантам авіаційної техніки, які знаходяться на території України. Кошти на здійснення такої державної фінансової підтримки необхідно щорічно, з урахуванням вимог Бюджетного кодексу України, передбачати у законі про Державний бюджет України на відповідний рік. Експортний контракт має бути основою для отримання кредиту в українських банках або держгарантій для попередньої оплати від інозамовника.

- Необхідність здійснення реінвестування державою в авіаційну промисловість на рівні не менш 15 % від вартості реалізованої продукції галузі. У світовій практиці загальноприйнято надання державних преференцій для наукоємних галузей промисловості. Для авіабудівної галузі, як правило, це рефінансування на розробку та впровадження новітніх технологій у об'ємі до 15% від вартості реалізованої продукції галузі. Це сприяє інтенсивному розвитку підприємств галузі, що в результаті забезпечує високу конкурентоздатність країни.

- Необхідність створення високо капіталізованої лізингової компанії. Фінансовий стан вітчизняних авіакомпаній не дозволяє їм придбавати нові українські літаки, замість яких в Україну ввозять через механізм лізингу, не сплачуючи ПДВ, західні «уживані» літаки, які ще мають певний строк експлуатації. Для стимулювання попиту на нові вітчизняні літаки необхідно створити високо капіталізовану лізингову компанію, основною метою якої буде просування через лізингові механізми українських літаків як на внутрішньому ринку, так і на світовому.

У свою чергу, авіаційна транспортна стратегія на період до 2030 року «виділяє такі основні проблеми:

- незавершеність процесу підписання Угоди про спільний авіаційний простір;
- несистемне інкорпорування актів ЄС в законодавчу систему України;
- недосконала система державного регулювання (зокрема валютного), а також податкова політика у сфері надання транспортних послуг;
- недостатній рівень конкуренції на ринку авіатранспортних послуг та невідповідність європейським вимогам доступу до ринку транспортних послуг;
- застосування ПДВ до імпорту транспортних засобів та їх агрегатів чи запасних частин, в той час як конкуренти з Європи та інших країн отримують конкурентні переваги - звільнення від таких податків за умови здійснення переважно зовнішньоекономічної діяльності (більше 50%);

- відсутність податкового стимулювання та практики застосування альтернативних джерел енергозабезпечення в аеропортах України, незважаючи на високу питому вагу витрат на енерго- та теплозабезпечення регіональних аеропортів в період осінньо-зимової навігації;

- недосконале валютне регулювання (а саме зобов'язання з продажу більшої частини валютної виручки) в такій експортно-орієнтованій галузі, як авіаційна, призводить до додаткових витрат (до 15%) та втрати конкурентоспроможності на міжнародних ринках авіаперевезень пасажирів та вантажів, оскільки суттєва частина платежів (витрат) таких перевізників здійснюється за послуги нерезидентів (лізинг транспортних засобів, портові послуги, навігаційні послуги тощо);

- низький суверенний рейтинг України за критеріями OECD та законодавчі бар'єри для залучення конкурентоспроможного фінансування на оновлення парку повітряних суден вітчизняних авіакомпаній, а також на модернізацію інфраструктури аеропортів та аеронавігаційних систем;

- неефективне нормативно-правове регулювання залучення інвестицій в транспортний комплекс;

- обмежений рівень приватних інвестицій у транспортний сектор та обмеженість інструментів для приватного інвестування в об'єкти інфраструктури;

- відсутність механізмів компенсації інвестицій у стратегічні об'єкти транспорту;

- відсутність дієвого механізму контролю надання та використання виділених коштів, передбачених на ремонт, реконструкцію та будівництво об'єктів авіатранспортної інфраструктури;

- відсутні правові механізми для спрощеної передачі чи продажу за остаточною вартістю надлишкового майна державних підприємств в авіаційній галузі на користь профільних комунальних підприємств, державних авіаційних музеїв тощо;

- відсутність системи критеріїв та показників якості надання авіатранспортних послуг;
- нерегульованість питання та відсутність дієвого механізму функціонування системи суспільно важливих повітряних перевезень;
- відсутність ефективної системи збору та обробки статистичних даних в галузі транспорту та туризму (міжнародного і внутрішнього), а отже об'єктивної оцінки їх стану та перспектив взаємовигідного розвитку;
- недосконалі процедури державних закупівель для таких високотехнологічних галузей як авіаційна.
- законодавчо нерегульовані питання координації та міжвідомчого контролю орнітологічної ситуації навколо аеропортів згідно з Документом ІКАО 9137, Частина 3 «Небезпека, що створена птахами та методи її зниження», і зокрема щодо розвитку видів комерційної чи іншої діяльності в радіусі 15 км від аеропортів (від контрольної точки аеродрому, КТА), які можуть призводити до небезпеки через приваблення птахів та інших представників дикої природи (зокрема, сміттєзвалища, рибгоспи, тощо).
- низький рівень лібералізації міжнародних повітряних сполучень з країнами Європи (зокрема вільний ринок запроваджено лише з 11-ма країнами ЄС із 28), Америки (повна лібералізація діє лише із США з 14 січня 2016 року), Азії та Близького Сходу;
- недостатній рівень конкуренції та невідповідність європейським вимогам доступу до ринку авіатранспортних послуг;
- відносно висока собівартість авіаперевезень, в тому числі через недостатні заходи з лібералізації авіаперевезень, недосконале податкове законодавство, обмежену конкуренцію на ринку аеропортових послуг (особливо щодо всього ланцюга поставки авіаційного пального);
- недоступність послуг авіаперевезення для переважної більшості населення України через низьку платоспроможність населення, а також через завищені ціни на авіаквитки;

- нерозвинена мережа внутрішніх авіаційних перевезень та не запроваджені механізми реалізації та фінансування суспільно-важливих авіаперевезень згідно зі статтею 96 Повітряного кодексу та відповідними положеннями регламенту 1008/2008 Європейського парламенту та Європейської Ради (Public Service Obligation, PSO).

- недосконалість нормативно-правового регулювання діяльності аеропортів і авіаційної галузі в цілому, несистемне інкорпорування актів ЄС в законодавчу систему України;

- відсутність комплексного законодавчого пакету (як зокрема в ЄС), що враховує технологічні особливості аеропортів, жорсткі міжнародні вимоги до їх інфраструктури, та сучасні підходи до економічного регулювання та зваженої податкової політики до аеропортової діяльності тощо;

- суттєва зношеність всіх елементів інфраструктури більшості аеропортів України та невідповідність їх як вимогам сучасних авіакомпаній різних бізнес-моделей, так і вимогам законодавства ЄС, зокрема регламентам Європейського агентства з безпеки авіації;

- незабезпеченість аеропортів сучасним навігаційним та світлосигнальним обладнанням, наземною технікою та обладнанням для наземного обслуговування та забезпечення рівня авіаційної безпеки відповідно до вимог ІКАО;

- низький рівень доступності об'єктів авіатранспортної інфраструктури для осіб з інвалідністю та осіб з обмеженою рухливістю;

- малі обсяги авіаперевезень через регіональні аеропорти України (63% або 12 аеропортів обслуговують менше 100 тис. пасажирів на рік), що суттєво обмежує їх інвестиційну привабливість, унеможливорює міжнародне комерційне кредитування;

- недостатність фінансових ресурсів у комунальних власників для якісної модернізації або будівництва терміналів і аеродромів, закупівлі сучасних світлосигнальних систем, інструментальних систем посадки, наземної техніки і обладнання, тощо;

- низький суверенний рейтинг України за критеріями OECD та законодавчі бар'єри для залучення конкурентоспроможного фінансування на модернізацію авіаційної інфраструктури, тобто аеропортів та аеронавігаційної системи;

- брак коштів регіональних аеропортів на підвищення кваліфікації персоналу та залучення молодих перспективних авіаційних фахівців зі знанням іноземних мов.

- низький рівень розвитку інтермодальних, мультимодальних перевезень, транспортної логістики та відсутність відповідних інфраструктурних проектів;

- невисокий рівень транзитних перевезень спричинений відсутністю відповідної інфраструктури в регіональних аеропортах, низьким рівнем інтероперабельності, загальним технологічним відставанням (для перевезень вантажів це виражається, зокрема, у направленні вантажопотоків через іноземні аеропорти в обхід України, зменшенні обсягу транзитних перевезень вантажів через Україну);

- відсутність комплексного підходу до реконструкції аеропортів з урахуванням потреб у забезпеченні швидкісного наземного транспортного сполучення між аеропортами та населеними пунктами.

- застарілість нормативно-правової бази щодо функціонування аеронавігаційної системи;

- неможливість використання частини інфраструктури аеронавігації на тимчасово окупованих територіях України;

- неможливість отримання земельних ділянок з фондів земель оборони під будівництво об'єктів об'єднаної цивільно-військової системи організації повітряного руху;

- неврегульованість питання стягнення аеронавігаційних зборів на аеродромах, де аеронавігаційне обслуговування надається декількома провайдерами.

- невідповідність норм національного законодавства, що регулює діяльність авіації загального призначення, європейським нормам та сучасній міжнародній практиці;
- складність та невиправдано довга тривалість процедур реєстрації, сертифікації та митного оформлення повітряних суден і надлегких літальних апаратів, дозвільних процедур для здійснення польотів;
- невідповідність національного законодавства нормам ІКАО в частині прав здійснення нерегулярних міжнародних польотів з некомерційною метою;
- відсутність відповідних умов та диференційованого підходу до обслуговування повітряних суден авіації загального призначення в аеропортах України, що призводить до невиправдано завищених цін на обслуговування і як наслідок стримує розвиток та популяризацію вказаного сегменту авіаційної галузі;
- відсутність нормативно-правового регулювання виробництва та експлуатації безпілотних літальних апаратів.
- невідповідність системи професійної підготовки фахівців авіаційної галузі сучасним інноваційним викликам, зокрема:
 - нездатність існуючої системи підготовки фахівців забезпечити інноваційний розвиток авіаційної галузі України;
 - відсутність національних стандартів та нормативно-правового регулювання з питань підготовки та перепідготовки фахівців авіаційної галузі;
 - невизначеність національних стандартів щодо професійних компетенцій фахівців авіатранспортної галузі;
 - невизнання країнами ЄС та інших регіонів сертифікатів, ліцензій та дипломів, виданих вітчизняними авіаційними вищими навчальними закладами, тренувальними центрами та льотними школами;
 - брак коштів в регіональних аеропортах на підвищення кваліфікації персоналу та залучення молодих перспективних авіаційних фахівців зі знанням іноземних мов.» [43]

Таким чином, можна зробити висновок що нагальною проблемою галузі залишається багаторічний дефіцит фінансових ресурсів для її розвитку та значне звуження потенційних ринків збуту, що призвело до зниження науково-технічного і технологічного потенціалу авіаційної промисловості та її відставання від рівня розвинутих держав, і, як наслідок, відсутність достатнього портфеля замовлень на продукцію авіапідприємств, зокрема на літаки, як на внутрішньому, так і зовнішньому ринках.

Висновки до розділу 2

Для України значення авіації та транспорту, що забезпечує її функціонування, важко переоцінити, оскільки геополітичне положення нашої держави, дозволяє виступати транзитним посередником для перевезення пасажирів та вантажу на великі дистанції в короткі терміни або ж перевезення у важкодоступні (віддалені) регіони. У зв'язку з цим важливого значення набуває забезпечення належного правового регулювання функціонування авіаційної галузі, яке має складатися не лише з національних законодавчих актів, а й з низки міжнародних (міжурядових) угод, норми яких упорядковують процедурні питання, пов'язані з повітряними перевезеннями та забезпеченням безпеки авіації.

Іншим важливим моментом, крім наявності відповідного правового регулювання функціонування авіаційної галузі, є наявність належної авіаційної інфраструктури та забезпечення належного функціонування авіаційної галузі є авіабудування, тобто робота підприємств авіаційної галузі, орієнтована на розробку та побудову з використанням інноваційного потенціалу конкурентоспроможної на світовому ринку сучасної високотехнологічної авіаційної техніки.

У результаті аналізу переліку видів діяльності, що здійснюються на українських підприємствах авіаційної галузі, можна дійти висновку, що

Україна є однією з небагатьох країн, де забезпечено повний цикл проектування та виробництва авіаційного транспорту.

Таким чином, можна дійти висновку, що галузь авіаційного транспорту має специфічні, лише їй притаманні риси:

- знаходиться у безпосередній взаємодії з економічною, енергетичною, екологічною та соціальною галузями, що й забезпечує її конкурентоспроможність та ефективність;

- одна з найбільш капітало - та наукомістких галузей економіки та одна із провідних галузей промисловості;

- передбачає превалювання інноваційної складової під час проектування та виробництва авіаційного транспорту;

- її ефективність безпосередньо залежить від наявності відповідного державного регулювання;

- здійснює безпосередній вплив на стан національної безпеки держави, оскільки орієнтована, серед іншого, на проектування та виробництво продукції оборонного призначення;

- орієнтована на створення конкурентоздатної продукції та виведення її на світовий ринок;

- розвивається як за рахунок коштів державного бюджету, так і за рахунок залучення іноземних інвестицій та інвестицій бізнес середовища (в тому числі у результаті участі в комплексних міжнародних програмах із пільговими умовами фінансування).

На сьогодні важливого значення набуває забезпечення дієвої державної підтримки та вирішення низки систематичних проблем:

Нагальною проблемою галузі залишається багаторічний дефіцит фінансових ресурсів для її розвитку та значне звуження потенційних ринків збуту, що призвело до зниження науково-технічного і технологічного потенціалу авіаційної промисловості та її відставання від рівня розвинутих держав, і, як наслідок, відсутність достатнього портфеля замовлень на

продукцію авіапідприємств, зокрема на літаки, як на внутрішньому, так і зовнішньому ринках.

В умовах адаптації підприємств до ринкових відносин, трансформації відносин власності, кризових соціально-економічних явищ в країні і світі, недостатньої платоспроможності споживачів та обмеженості можливостей щодо залучення інвестицій і довгострокових кредитів з привабливими для підприємств відсотками авіабудівна галузь потребує розв'язання проблеми знаходження джерел фінансування в необхідних обсягах.

Основні причини проблем авіабудівної галузі України пов'язані з відсутністю системи дієвих державних преференцій і стимулів для авіабудування, що поглиблюються внаслідок невідповідності структури управління галуззю вимогам міжнародної кооперації та сучасним ринковим умовам.

Розробка та впровадження в Стратегії розвитку авіаційної галузі є підтвердженням того, що держава, усвідомлюючи важливість державної підтримки щодо планування та вироблення сучасного інноваційного високотехнологічного авіаційного транспорту, здійснює відповідні кроки у цьому напрямі.

РОЗДІЛ 3. ШЛЯХИ УДОСКОНАЛЕННЯ МЕХАНІЗМІВ ПУБЛІЧНОГО УПРАВЛІННЯ В АВІАЦІЙНІЙ ГАЛУЗІ.

3.1. Моніторинг та оцінювання реалізації державної політики України

На думку К. Вайса, «Оцінювання – це систематична оцінка операцій та/або результатів програми чи політики порівняно з комплексом явних та неявних стандартів з метою вдосконалення програми чи політики та з'ясування реалій політики та її головних дійових осіб, критерії і процедури вибору альтернативи, застосування інструментів утілення рішення в життя і встановлення меж дії/бездії політики.» [48]

«Оцінювання реалізації державної політики - це сукупність механізмів і методів з вивчення та вимірювання фактичних результатів державної політики або програм, що завершені чи перебувають на стадії реалізації, для їх удосконалення.» [48]

Саме оцінка реалізації державної політики являється головним шляхом удосконалення. Без цього процесу знижується ефективність усієї державної політики, а без оцінки попередньої роботи складно розробляти перспективну стратегію та регулювати державні програми.

Головна мета оцінювання полягає в тому, щоб зібрати дані та провести аналіз інформації про кінцеві або проміжні результати, а потім використати їх для вдосконалення політики або підвищення якості рішень, що прийматимуться; визначення результатів і наслідків політики, що проводиться.

Існують різні типи оцінювання державної політики, а також дій учасників, які залучені до цього процесу, на всіх етапах її реалізації. До основних типів оцінок державної політики належать:

- оцінка процесу реалізації;
- оцінка результату;
- оцінка наслідків;
- оцінка економічної ефективності.

Завдання полягає в тому, щоб дати оцінку діяльності державних структур, політиці, що проводиться, програмам, які реалізуються, а також наслідкам політики та програм (див. рис. 3.1).[48]



Рис. 3.1 Структурна схема аналізу і оцінки впливу реалізації державної політики

Планування та проведення роботи з оцінки результатів державної політики у будь-якій суспільній сфері вимагають розв'язання низки складних методологічних проблем, серед яких слід виділити:

- вибір показників;
- застосування кількісних і якісних оцінок;
- забезпечення точності та об'єктивності проведення оцінок;
- використання результатів оцінних досліджень тощо.

Оцінні дослідження можуть проводитися на всіх етапах розвитку державної політики, у тому числі й до початку її реалізації. Такі дослідження дають змогу перевірити теоретичні основи та підстави розроблення програм, процесів, що пов'язані з входом і виходом програми, ефективністю всіх елементів програми та результативністю альтернативних варіантів. Опенька політики вимагає розгляду п'яти елементів: затрачуваних ресурсів; проведених заходів; отриманих продуктів або послуг; результатів виконання; наслідків і ефектів. [48]

Усі форми оцінних досліджень поділяються на дві групи:

1) Наукові дослідження. При цьому використовуються різні наукові методики, що застосовуються під час вивчення різноманітних соціальних явищ. Вони дають змогу одержати достовірну та повну інформацію, проте не потребують багато часу, коштів, а також залучення кваліфікованих спеціалістів. Найчастіше застосовуються такі методи, як:

- соціологічні опитування;
- спостереження (відкриті, приховані);
- експертні оцінки;
- моделювання;
- застосування контрольних груп;
- проведення експериментів тощо.

2) Традиційні форми. У реальному житті найчастіше використовують традиційні форми оцінок, які наближені до політичного чи адміністративного контролю за перебігом прийняття рішень. До таких методів належать:

- парламентські слухання;
- звіти державних керівників;
- контрольні комісії;
- державний аудит;
- розроблення бюджету тощо.

У цілому процес проведення оцінних досліджень має кілька етапів і передбачає розроблення соціальної програми, що включає:

- вибір державної програми у відповідній сфері, що оцінюється;
- визначення програмних цілей дослідження та оцінних показників;
- вибір стратегії проведення дослідження, методів і засобів оцінки;
- підготовку бази даних, збирання інформації та вимірювання;
- оцінку результатів програми або політики в певній сфері, її аналіз;
- підготовку звіту; надання висновків і рекомендацій.

Оцінювання виконання програм передбачає вивчення методів управління, їх ефективності, здатності та можливості організаційних структур вирішити

поставлені завдання, можливості мобілізувати ресурси, а також компетентності керівників і службовців.

Оцінювання результатів політики передбачає вивчення того, якою мірою були виконані поставлені завдання і досягнені цілі та чи вдалося повністю реалізувати заплановані заходи й досягнути відповідних показників.

Оцінювання наслідків реалізації програми є найбільш складним типом оцінки, яка зумовлена тим, що наслідки можуть проявитися не відразу, а через певний проміжок часу (іноді досить тривалий). Часто не зовсім зрозумілі причини, що призводять до відповідних наслідків. Також досить складно виразити наслідки в кількісних показниках.

Як зазначає Керол Вайс, моніторинг звичайно ініціюється органом влади, що забезпечує фінансову підтримку програми або наглядових органів, відповідальних за визначення стандартів програми. Ці органи цікавляться тим, що відбувається в рамках програми (курсу дій) виходячи з міркувань підзвітності. Метою моніторингу найчастіше є одержання інформації:

- а) про те, наскільки програма досягає цільової аудиторії, на яку вона орієнтована;
- б) про її відповідність попередньо ухваленим рішенням;
- в) про правильність використання фінансових коштів та інших ресурсів.

Етапи організації системи моніторингу показані у табл. 3.1

Таблиця 3.1

Етапи організації системи моніторингу

Етапи	Кроки
Планування	Визначення потреб в інформації (індикатори вжиття заходів, досягнення цілей тощо) того, хто її потребує; того, як часто слід збирати інформацію; джерел і способів отримання інформації; відповідального за збирання інформації; витрат, пов'язаних із запровадженням моніторингу та збиранням інформації

Продовження Таблиці 3.1

Підготовка	Розроблення й апробація документів для збирання та фіксації даних. Складання посадових інструкцій з визначенням повноважень учасників процесу моніторингу. Підготовки персоналу, відповідального за операції з моніторингу. Ознайомлення персоналу програми із системою моніторингу
Збирання даних	Постійне збирання визначених даних. Контроль за діяльністю системи моніторингу
Аналіз та порівняння даних	Порівняння зібраних даних з визначеними плановими значеннями індикатора, встановлення відмінностей. Визначення інших проблем. Пошук причин відхилень та знаходження варіантів розв'язання проблем
Звітування	Документування зібраних даних і результатів аналізу. Забезпечення інформацією щодо результатів моніторингу керівництва тих, хто впроваджує програму, бенефіціарів та інших зацікавлених осіб
Використання результатів	Використання результатів моніторингу для вдосконалення управління та реалізації програми

На основі аналітичної роботи з порівняння альтернатив слід підготувати відповідні рекомендації, які мають бути представлені замовнику аналізу. У цих рекомендаціях слід навести:

а) короткий опис способу визначення показників ефективності, результативності, справедливості, політичної й адміністративної здійсненності для певної проблеми;

б) опис способу визначення рейтингу кожного з варіантів на основі значень окремих оцінок по кожному з критеріїв;

в) табл. 6.1 з оцінками і рейтингами варіантів;

г) рекомендації замовникові аналізу щодо вибору кращої за результатами аналізу альтернативи (на підставі рейтингу альтернатив): бажано додати текстовий коментар щодо переваг рекомендованого варіанта;

д) прогноз можливих наслідків реалізації запропонованої альтернативи (а також наслідків її відхилення) - як коротко- так і довгострокових.

Моніторинг та оцінювання сприяють відкритості та звітності, моніторинг впровадження програми - налагодженню достатнього рівня звітності для забезпечення реалізації програми. Оцінювання, своєю чергою, забезпечує належний рівень відкритості та звітності, необхідний для досягнення очікуваних результатів.

Економічна ефективність оцінюється на основі двох методів: витрати - вигоди; витрати - ефективність. Вона дає змогу визначити, наскільки раціонально були витрачені відповідні ресурси, виділені під відповідну програму. У багатьох країнах прийняті спеціальні законодавчі та нормативні документи, відповідно до яких оцінка включена до процесу розроблення та прийняття рішень, оскільки на підставі досвіду можна визначити, до яких проблем і ускладнень може призвести одне неправильне рішення, прийняте на загальнонаціональному рівні. Особлива увага приділяється аналізу впливу державного регулювання, що є спеціальною технікою для систематичної оцінки позитивних і негативних наслідків, а також альтернативних моделей регулювання. [49]

Перевага його застосування полягає в тому, що він сприяє:

- кращому розумінню реального впливу дій держави на соціально-економічні процеси;
- інтеграції та узгодженню цілей і завдань під час вироблення політики;
- удосконаленню механізму консультування та більшій відкритості уряду;
- підвищенню відповідальності органів державного управління шляхом надання більшого обсягу інформації та демонстрації користі від державних рішень для суспільства.

Після проведення оцінювання та подання її результатів керівнику можливе прийняття різних рішень, що вплинуть на реалізацію програми чи державної політики.

Один із критеріїв ефективності реалізації політики - координація дій всіх учасників і організаторів процесу її реалізації. Виділяють наступні групи учасників виконання політики: індивіди; громадські та політичні організації, групи; державні інститути і структури; політична і фінансова еліта.

«Координація політики - застосовуються для досягнення поставлених цілей механізми та методи узгодження дій організаційних структур та індивідів, що беруть участь у політичному циклі. Координація також здійснюється на всіх етапах політичного циклу. Розрізняють політичну (узгодження політичних інтересів) і адміністративну (вирішення конкретних питань) координацію; вертикальну координацію між організаціями, що перебувають у підпорядкуванні) і горизонтальну координацію між організаціями, незалежними один від одного у правовому полі). Горизонтальна координація здійснюється за допомогою роботи міжвідомчих комітетів (рад); провідних організацій; прийняття офіційних договорів про взаємодію. Вертикальна координація, відповідно, - через механізми поділу праці, організаційну ієрархію» [50].

До факторів ефективності політики можна віднести, по-перше, організаційно-функціональні відносини всередині системи державного управління: слабка реакція державної політики, як правило, проявляється там, де відсутній чіткий поділ владних повноважень між різними державними органами і організаціями; по-друге, якість розробленої політики, державної програми або рішення; по-третє, точність завдань та їх інтерпретація виконавцями.

Підсумовуючи вищесказане та проаналізувавши роботи науковців сфери вивчення реалізації державної політики, можна вважати що основними шляхами удосконалення механізмів реалізації публічного управління є:

- Оцінювання реалізації державної політики, метою якого є збір даних та проведення аналізу інформації про кінцеві або проміжні результати;
- Моніторинг, метою якого є одержання всебічної інформації про виконання програм;
- Оцінка економічної ефективності.

3.2. Стратегічні пріоритети та шляхи удосконалення державної політики розвитку авіаційної галузі в Україні

Зважаючи на світовий досвід можна стверджувати, що одним із ключових напрямів розвитку ринку послуг інфраструктури аеропорту є дерегулювання діяльності аеропортів, виділення комплексу послуг, пропозиція яких здійснюватиметься спеціалізованими провайдерами на конкурентній основі, що значно підвищить інвестиційну привабливість вказаного ринку, якість і доступність послуг для бізнес-організацій і населення. Світовий досвід свідчить, що основна мета регулювання (цінової політики) суб'єктів природних монополій в авіаційній галузі – встановлення обґрунтованих тарифів, що забезпечують баланс інтересів споживачів і виробників транспортної продукції за умови збереження необхідної якості та ефективності її виробництва. [51]

Обґрунтованими слід вважати максимально низькі тарифи, які забезпечують норму прибутку на вкладений капітал, що відповідає аналогічним об'єктам, що функціонують у конкурентних умовах. У сучасних умовах при падінні обсягу перевезень і досить жорсткій конкуренції з боку залізничного транспорту здатність аеропортів до виживання, незалежно від форми власності, безпосередньо залежить від повної реалізації наявного ринкового потенціалу авіапідприємства, що, зрештою, має позначитися на показниках прибутку і рентабельності авіапідприємства. [52]

За допомогою прийняття національних правил держава повинна впроваджувати міжнародні стандарти і рекомендовану практику, що містяться

в Конвенції про міжнародну цивільну авіацію (Дос. 7300/8), і забезпечити їх виконання. При цьому потрібно приділити увагу зняттю адміністративних бар'єрів і створенню умов для розумного збільшення кількості учасників ринку. [53]

У секторі, який сьогодні слабо відкритий для конкуренції в пострадянських аеропортах – це наземне обслуговування в аеропортах, важливо, щоб з'являлись альтернативні оператори, які б займались обробкою багажу, організацією бортового харчування, обслуговуванням бізнес-авіації; забезпечити присутність декількох, наприклад, паливно-заправних компаній. Крім цього, альтернативні оператори можуть приходити, зокрема, в такі сфери, як інженерно-авіаційне забезпечення, технічне обслуговування повітряних суден, клінінг (професійне прибирання силами спеціалізованих компаній), екіпіровка повітряних суден, послуги із забезпечення бортовим харчуванням, обробки багажу, вантажів, пошти. У різних країнах світу реалізуються заходи для розвитку конкуренції у сфері надання послуг із наземного обслуговування в аеропортах, спрямованої на зниження їхньої вартості, вартості авіаційних перевезень пасажирів, вантажів і пошти, вдосконалення системи державного регулювання діяльності суб'єктів природних монополій в аеропортах, забезпечення прозорості їхньої діяльності. [54]

Реалізація таких заходів сприяє підвищенню конкуренції між аеропортами, підвищує якість обслуговування, розвиває сервісні напрями в діяльності аеропортів, залучає на обслуговування якомога більше авіакомпаній та інших учасників ринку авіатранспортних послуг для забезпечення гнучкої тарифної політики і розширення маршрутної мережі, дає змогу диверсифікувати діяльність, приділяючи увагу розвитку неавіаційної її складової, та забезпечувати прозорість бізнесу для приватних інвесторів. При цьому відбувається вдосконалення антимонопольного регулювання; поетапне скорочення сфери цінового регулювання і розширення ринку вільних цін; створення умов, що забезпечують недискримінаційний доступ споживачів послуг авіаперевізників, хендлінгових компаній до послуг аеропортів; усунення

невиправданих адміністративних і економічних бар'єрів для конкуренції на ринках із наземного обслуговування в аеропортах. [55]

«Основним чинником, який найближчим часом найбільш суттєво вплине на ринок авіаційних перевезень в Україні, є створення в Україні спільного авіаційного простору (САП) з ЄС. Метою укладання Угоди між Україною та ЄС про САП є поступова лібералізація ринків, використання спільних правил на основі правил ЄС в галузі цивільної авіації, сприяння промисловому та операційному співробітництву. Угода про Спільний авіаційний простір буде зазначати забезпечення європейських стандартів безпеки польотів, рівня обслуговування пасажирів, збільшення кількості рейсів і маршрутів, а також розширення цінового діапазону послуг авіаперевезень, сприятиме покращенню якості перевезень та відкриє нові можливості для авіаперевізників. Від підписання Україною Угоди про САП найбільше виграють пересічні пасажирів, оскільки, за оцінками експертів, її впровадження може знизити для українців тарифи на внутрішні перевезення у 2-3 рази і у 1,5-2 рази - на міжнародні.» [56]

«На сьогодні ринок авіаційних пасажирських перевезень в Україні залишається монополізованим та закритим, і тому ціна на послуги українських авіакомпаній є досить великою порівняно з країнами Європи, де цивільна авіація є одним з основних і не надто дорогим видом пересування: квиток в межах Єврозони коштує у 2-3 рази дешевше порівняно з вартістю квитка на схожі відстані в Україні, де ціна квитка на внутрішніх лініях в одному напрямку може значно перевищувати 150 дол. США (в залежності від класу салону літака). Безумовно, поява на національному ринку великої кількості конкурентоспроможних іноземних авіакомпаній, як класичного типу, так і бюджетних, значно вплине на вартість перевезень та якість обслуговування, наслідком чого буде реальне задоволення потреб, насамперед, українських пасажирів. Проте, поряд з очікуваними позитивними наслідками підписання Україною Угоди про САП з ЄС, існує ризик надзвичайного загострення конкуренції між авіакомпаніями, яка набуде міжнародного характеру і негативно вплине на розвиток вітчизняних авіаперевізників.» [57] «Зняття

обмежень для авіакомпаній, які мають призначення на маршрут, за частотами та географією польотів (які зараз встановлюються двосторонніми міжурядовими угодами), створить ситуацію, коли європейські авіакомпанії зможуть виконувати необмежену кількість рейсів в Україну, проте вільних частот для виділення українським перевізникам в Європі немає. Тобто Угода надає однакові права всім авіакомпаніям, проте можливості скористатися цими правами у європейських і українських авіакомпаній будуть різними. За таких умов жодна з українських авіакомпаній не спроможна буде одразу на рівних конкурувати з провідними міжнародними авіакомпаніями.» [58]

Вимоги європейської інтеграції диктують необхідність забезпечення єдності технічної бази та технологій, що використовуються на ринку повітряних перевезень. [59] Більшості українських авіакомпаній потрібні час та інвестиції, щоб відповідати європейським вимогам та стандартам, тоді як європейські компанії негайно вийдуть на ринок. Найбільші українські авіалінії мають у своєму парку в середньому 20 повітряних суден, тоді як великі європейські компанії мають по 300-400 повітряних суден кожна. Середній рівень зносу власних літаків в українських авіакомпаніях перевищує 70%, а середній термін служби - 22,3 року [13].

Першочерговими заходами щодо удосконалення механізмів державного регулювання ринку авіаційних перевезень вважаємо наступні:

1. Кабінету Міністрів України під час підписання Угоди між Україною та ЄС про Спільний авіаційний простір визначити терміни імплементації європейського законодавства українською стороною та встановити адаптаційний період, що дозволить здійснити поступову лібералізацію ринку авіаперевезень та надасть можливість українським авіакомпаніям підготуватися до роботи в нових умовах.

2. Мініфраструктури, Державіаслужбі України:

- розробити «дорожню карту» розвитку цивільної авіації в Україні на середньостроковий період, узгоджену з основними положеннями Угоди України та ЄС про Спільний авіаційний простір та з Концепцією Державної

цільової програми розвитку аеропортів на період до 2023 р.[27]. У документі передбачити основні напрями і заходи політики держави щодо комплексного стратегічного розвитку цивільної авіації в Україні, зокрема заходи щодо розвитку внутрішніх і міжнародних авіаперевезень з урахуванням прогнозних показників обсягів пасажиро- і вантажопотоків та розширення мережі маршрутів, щодо розвитку конкуренції на внутрішньому ринку авіаперевезень та сприяння встановленню партнерських відносин з провідними європейськими авіакомпаніями, державної підтримки вітчизняних авіакомпаній, зокрема тих, що розвивають внутрішні регулярні перевезення та активно оновлюють парк повітряних суден, забезпечення функціонування учбових закладів та медичних центрів цивільної авіації, поліпшення якості надання послуг та рівня авіаційної безпеки тощо; - опрацювати проект створення на базі аеропорту «Бориспіль» провідного міжнародного вузлового термінального комплексу-«хабу» з використанням механізмів державно-приватного партнерства; - доопрацювати та внести на розгляд Кабінету Міністрів України проект Закону України «Про особливості державного регулювання діяльності авіаційних перевізників, пов'язаної з перевезенням пасажирів, вантажу повітряним транспортом», в якому передбачити вимоги щодо фінансового забезпечення авіакомпаній, що отримують ліцензію на здійснення перевезень, як це передбачено Регламентом (ЄС) № 1008/2008 Європейського Парламенту та Ради від 24.09.2008 р. «Про загальні правила здійснення авіаперевезень у Співтоваристві»; [60]

- доопрацювати та затвердити «Зміни до Правил сертифікації авіаційних навчальних закладів цивільної авіації з підготовки льотного складу в Україні» з метою адаптації державної системи та стандартів підготовки авіаційного персоналу некомерційних категорій цивільної авіації України до вимог Спільних Авіаційних Вимог JAR-FCL 1 «Видача свідоцтв льотному екіпажу» ЄС та забезпечення безпеки польотів повітряних суден авіації загального призначення цивільної авіації України; - розробити правові та економічні механізми державної підтримки вітчизняних авіакомпаній України, які сприятимуть зміцненню їхніх конкурентних позицій в умовах лібералізації

ринку авіаперевезень та захисту національних інтересів держави, а також узгоджуватимуться із законодавством ЄС в сфері забезпечення конкуренції;

- розробити заходи щодо демонополізації у сфері поставок послуг для авіакомпаній в аеропортах України, у т.ч. окремих послуг з наземного обслуговування, поставок авіапального тощо.

3. Мініфраструктури, Мінфіну, Мінекономрозвитку України розробити механізми стимулювання оновлення парку літаків вітчизняними авіакомпаніями, зокрема шляхом створення сприятливих умов для придбання авіатехніки у лізинг, а також удосконалення кредитних, податкових механізмів та митних процедур, що застосовуються при закупівлі сучасної авіатехніки та запчастин до неї.

Проаналізувавши Стратегію розвитку вітчизняного авіабудування до 2030 року та Авіаційної транспортної стратегії України на період до 2030 року можна виділити «основні шляхи вирішення проблем та вдосконалення нормативно-правового та державного регулювання у сфері авіаційного транспорту:

1. Нормативно-правове та державне регулювання у сфері авіаційного транспорту

1) консолідація зусиль державних органів щодо завершення підписання та повноцінна імплементація Угоди про спільний авіаційний простір (САП) з ЄС, в тому числі відносно інкорпорування авіаційного законодавства ЄС в законодавчу систему України;

2) виконання Угоди про асоціацію з ЄС в частині активізації двосторонніх перемовин з країнами ЄС щодо повної лібералізації авіаперевезень (принцип «Відкрите Небо») з Україною, незалежно від статусу Угоди про САП з ЄС;

3) розробка та прийняття актів національного законодавства України, з метою впровадження положень регламентів та директив ЄС у сфері цивільної авіації, що підлягають інкорпоруванню в законодавство України, визначених в Додатку №1 до парафованої Угоди про спільний авіаційний простір з ЄС;

4) приведення нормативно-правових актів в сфері авіаційного транспорту у відповідність до вимог та норм авіаційного законодавства ЄС;

5) прийняття нормативно-правових актів щодо створення умов для недискримінаційної відкритої конкуренції на авіатранспортному ринку відповідно до вимог законодавства ЄС, гарантування авіаперевізникам, хендлінговим компаніям, постачальникам та заправникам авіапалива рівноправного, відкритого та прозорого доступу до ринку авіапослуг та транспортної інфраструктури;

6) дерегуляція регіональних аеропортів (відміна державного регулювання аеропортових зборів відповідно до Директиви ЄС 2009/12 та демонополізація доступу на ринок послуг з наземного обслуговування відповідно до Директиви ЄС 96/67);

7) застосування сприятливої податкової політики щодо авіаційної галузі в цілому та щодо її стратегічних проектів, в тому числі (але не обмежуючись):

- застосування нульової ставки ПДВ для внутрішніх авіаперевезень;
- впровадження програми мотивації оновлення флоту повітряних суден, забезпечуючи високий рівень безпеки, надання послуг та захисту навколишнього середовища від шкідливого впливу з боку авіації;
- забезпечення розвитку вітчизняної бізнес-авіації шляхом спрощення умов митного оформлення повітряних суден;
- впровадження пільгової системи оподаткування земель авіаційної інфраструктури ;
- зменшення розміру сплати дивідендів\відрахувань частини чистого прибутку в бюджет та обов'язкове використання власниками\експлуатантами аеропортів таких платежів виключно на розбудову інфраструктури аеропортів;
- запровадження пільгового оподаткування проектів з впровадження в аеропортах екологічних альтернативних джерел енерго- та теплозабезпечення, в тому числі стимулювання придбання та максимального використання аеропортами спеціалізованої наземної техніки на електричній енергії (електротранспорту);

8) удосконалення валютного регулювання в сфері авіаційних перевезень (відміна вимоги обов'язкового продажу валюти, для авіаційних підприємств України, які здійснюють зовнішньоекономічну діяльність та відповідно зобов'язані здійснювати суттєву частину платежів на користь нерезидентів за надані послуги чи поставлені товари);

9) удосконалення законодавства в сфері інвестиційної діяльності стосовно форм, механізмів реалізації та впорядкування відносин сторін в рамках державно-приватного партнерства з урахуванням особливостей аеропортів та відповідного міжнародного досвіду (концесія, оренда, управління та експлуатація, інші форми інвестування та залучення фінансування), а також можливого створення акціонерних товариств за участю держави (комунальної влади), та/або приватними інвесторами за доцільності;

10) припинення зарахування частини надходжень Державного спеціалізованого фонду фінансування загальнодержавних витрат на авіаційну діяльність та участь України у міжнародних авіаційних організаціях до загального фонду державного бюджету України з метою забезпечення високого рівня безпеки польотів, екологічної безпеки повітряних суден, створення постійного представництва України в ІКАО, лібералізацію авіаційних сполучень в рамках міжурядових угод, придбання та оновлення чинних в Європейському Союзі нормативних документів для гармонізації законодавства України із законодавством Європейського Союзу;

11) розмежування функцій державного регулювання (економічного та технічного) та управління аеропортами, в тому числі створення національної холдингової компанії з управління регіональними аеропортами;

12) запровадження правових механізмів для спрощеної процедури передачі чи продажу за залишковою вартістю надлишкового майна державних авіаційних підприємств (в тому числі наземної техніки та обладнання), на користь комунальних аеропортів, державних авіаційних музеїв тощо;

13) удосконалення законодавчих процедур щодо державних закупівель в цивільній авіації з урахуванням передового досвіду та законодавства ЄС для

публічних закупівель; оптимізація процедур закупівель, які проводяться за правилами міжнародних організацій чи міжнародних фінансових інститутів, і зокрема, щодо укладення прямих договорів замовниками з переможцями торгів, проведених міжнародною організацією (що дозволить користуватися Централізованими послугами Європейської організації з безпеки аеронавігації (Євроконтроль) стосовно проектів з розбудови аеронавігаційної системи України);

14) при введенні обов'язкового державного страхування – забезпечення врахування особливостей діяльності аеропортів, з метою недопущення непропорційного збільшення їх витрат на страхування до обсягів та структури їх економічної діяльності (особливо відносно аеропортів, що обслуговують авіацію загального призначення, тренувальні польоти, забезпечують суспільно-важливі авіаперевезення, військово-транспорту та цивільну авіацію при виконанні термінових медичних рейсів).

2. Підвищення рівня безпеки авіаційного транспорту шляхом:

1) оновлення політики в сфері авіаційної безпеки з урахуванням Державної програми авіаційної безпеки цивільної авіації на державному рівні та нагляду за станом її реалізації суб'єктами авіаційної діяльності відповідно до додатку 17 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію;

2) впровадження єдиного центру збору та аналізу подій в цивільній авіації для прийняття оптимального рішення у разі інциденту чи акту незаконного втручання;

3) розробка та впровадження плану заходів з реалізації Державної програми авіаційної безпеки цивільної авіації, і зокрема щодо створення системи кібернетичної безпеки цивільної авіації з урахуванням вимог ІКАО, настанов національного регулятора у сфері кібернетичної безпеки та існуючих провідних європейських практик;

4) впровадження Державної програми безпеки польотів з метою створення ефективної системи управління безпекою польотів на державному рівні та рівні суб'єктів авіаційної діяльності відповідно до додатку 19 до

Конвенції про міжнародну цивільну авіацію та Глобального плану забезпечення безпеки польотів на 2013-2027 рр.;

5) імплементація європейських регламентів щодо сертифікації цивільних аеродромів та вимог до їх інфраструктури;

6) законодавче впровадження системного державного контролю орнітологічної ситуації в радіусі 15 км від аеропортів, як важливої складової забезпечення вимог безпеки польотів, в тому числі в частині обмеження окремих видів комерційної діяльності, що можуть призводити до приваблення птахів (та інших представників дикої природи) та збільшення ризиків їх зіткнення з повітряними суднами;

7) зменшення негативного впливу авіаційної діяльності в повітряному просторі України на довкілля, завдяки впровадженню новітніх технологій та з урахуванням пріоритетів визначених стандартами та рекомендованою практикою ІКАО та вимогами Євроконтролю;

8) забезпечення активної участі України в роботі ІКАО, зокрема представництва України в Раді ІКАО та всебічне сприяння функціонуванню й розвитку Європейського регіонального навчального центру ІКАО з авіаційної безпеки при Національному авіаційному університеті;

9) забезпечення членства України у Європейському агентстві з безпеки польотів (EASA).

3. Розвиток авіаційних перевезень та підвищення рівня їх доступності для населення шляхом:

1) комплексна лібералізація авіаперевезень (зняття обмежень на паритетних засадах щодо кількості призначених авіапідприємств, пунктів та частот при виконанні польотів) між Україною та країнами Європи, Америки, Азії, Африки та Близького Сходу;

2) створення сприятливих умов для розвитку в Україні авіаційних сполучень за моделлю «лоу-кост» як вітчизняними, так і іноземними авіаперевізниками через усі регіональні аеропорти України, стимулювання

наявних вітчизняних та іноземних авіакомпаній до збільшення обсягів діяльності і зниження цін на авіаперевезення шляхом:

- максимальної лібералізації двосторонніх угод про міжнародне повітряне сполучення,

- впровадження прозорих та недискримінаційних критеріїв надання прав на експлуатацію повітряних ліній;

- підвищення конкуренції та зниження цін на ринку послуг наземного обслуговування внаслідок впровадження прозорих та недискримінаційних критеріїв доступу на ринок послуг наземного обслуговування;

- забезпечення вільного доступу на ринок сертифікованих операторів з надання послуг реалізації та заправки авіаційним паливом в аеропортах України;

- встановлення 0% ставки ПДВ на авіаційне паливо;

- встановлення 0% ставки ПДВ за оренду повітряних суден за межами митної території України для вітчизняних авіапідприємств;

3) інтеграція систем обміну інформацією між прикордонною службою та авіаперевізниками для підвищення швидкості проходження контролю;

4) врегулювання діяльності глобальних дистриб'юторських систем на території України з метою унеможливлення будь-яких проявів дискримінації авіаперевізників, які користуються їх послугами.

4. Розвиток авіаційних перевезень та підвищення рівня їх доступності для населення шляхом:

1) комплексна лібералізація авіаперевезень (зняття обмежень на паритетних засадах щодо кількості призначених авіапідприємств, пунктів та частот при виконанні польотів) між Україною та країнами Європи, Америки, Азії, Африки та Близького Сходу;

2) створення сприятливих умов для розвитку в Україні авіаційних сполучень за моделлю «лоу-кост» як вітчизняними, так і іноземними авіаперевізниками через усі регіональні аеропорти України, стимулювання

наявних вітчизняних та іноземних авіакомпаній до збільшення обсягів діяльності і зниження цін на авіаперевезення шляхом:

- максимальної лібералізації двосторонніх угод про міжнародне повітряне сполучення,

- впровадження прозорих та недискримінаційних критеріїв надання прав на експлуатацію повітряних ліній;

- підвищення конкуренції та зниження цін на ринку послуг наземного обслуговування внаслідок впровадження прозорих та недискримінаційних критеріїв доступу на ринок послуг наземного обслуговування;

5. Розвиток мультимодальних перевезень, забезпечення швидкісного наземного транспортного сполучення між аеропортами та населеними пунктами, створення логістичних центрів та спрощення формальностей шляхом:

- 1) розробка та прийняття необхідних нормативно-правових актів та вжиття дієвих заходів із впровадження в Україні інтермодальних пасажирських перевезень з урахуванням кращого міжнародного досвіду, в тому числі щодо запровадження «єдиного транспортного квитка» для комбінованої форми або можливості вибору виду транспорту для перевезень пасажирів між авіаційним, залізничним та іншими видами транспорту;

- 2) в частині вантажних авіаперевезень врахування додаткових можливостей від комбінації авіації з морем, автомобільним та залізничним сполученням в рамках Нового Шовкового шляху між Китаєм та Європою через Україну, впровадження електронного документообігу в аеропортах, використовуючи досвід морських портів України та рекомендації Асоціації міжнародних портових співтовариств (IPCSA);

- 3) впровадження стандартів ІКАО та Всесвітньої митної організації в частині розробки та імплементації «Системи рамкових стандартів із забезпечення безпеки та сприяння глобальній торгівлі» (SAFE) та запровадження інституту уповноваженого економічного органу, для безпеки

всього логістичного ланцюга авіаційних вантажів та пошти й спрощення процедур пересування пасажирів;

4) впровадження спільної програми IATA та FIATA щодо авіаційних перевезень вантажів «IATA-FIATA Air Cargo Program», а також супутніх проектів IATA (e-freight, e-Air Waybill, eAWB360 та eAWBLink) щодо запровадження стандартів та технологій електронного керування всіма етапами логістичного ланцюга для авіаційних вантажів та пошти (Cargo-XML, Piece Level Tracking, бездротових технологій «sensors & data loggers» тощо);

5) з метою спрощення формальностей при здійсненні міжнародних авіаційних перевезень вантажів через аеропорти України згідно з міжнародними вимогами забезпечити:

6. Розвиток авіації загального призначення та безпілотних літальних систем

1) сприяння розвитку та популяризації авіації загального призначення, в тому числі шляхом спрощення процедур реєстрації, сертифікації та митного оформлення повітряних суден і надлегких літальних апаратів;

2) спрощення дозвільних процедур для здійснення польотів авіації загального призначення;

3) внесення змін до актів законодавства з метою передбачення пільгових тарифів на обслуговування в аеропортах повітряних суден злітною масою до 5700 кг або до 9 пасажирів;

4) приведення вимог національного законодавства у відповідність з нормами ІКАО в частині прав нерегулярних міжнародних польотів з некомерційною метою;

5) спрощення процедур сертифікації та реєстрації надлегких повітряних суден;

6) спрощення процедур видачі ліцензій пілотам надлегких повітряних суден;

7) врегулювання правил експлуатації безпілотних літальних систем (БПС) шляхом уніфікації впроваджених регламентів EASA і FAA, внесення

змін у Повітряний Кодекс України по використанню БПС щодо безпеки польотів, авіаційної та екологічної безпеки, забезпечення безпеки третіх осіб та майна тощо;

8) запровадження сертифікації виробників та експлуатантів безпілотних літальних апаратів з масою більше 150 кг;

9) розробка навчального курсу для отримання сертифіката дистанційного пілота БПС, розробка та запуск он-лайн програми Safety promotion з правилами безпечної експлуатації БПС;

10) удосконалення систем нагляду за дотриманням законності при використанні БПС в Україні;

11) запровадження державного регулювання польотів цивільних безпілотних літальних апаратів в неконтрольованому повітряному просторі та над населеними пунктами, а також визначення порядку виконання польотів в контрольованому повітряному просторі і на прилеглих територіях до діючих аеродромів;

12) реалізація програм підтримки вітчизняних підприємств і експлуатантів з розвитку конкурентного ринку БПС.

7. Професійна підготовка та науково-дослідна робота шляхом:

1) всебічний розвиток авіаційних навчальних закладів та учбових центрів з підготовки льотного складу;

2) створення і забезпечення експлуатації на базі Національного авіаційного університету сучасних авіаційних тренажерних комплексів для підготовки, перепідготовки і підвищення кваліфікації пілотів, інженерно-технічного складу аеропортів і авіаційних компаній, інших фахівців авіаційної галузі;

3) створення на базі Національного авіаційного університету державної системи підготовки, перепідготовки, підвищення кваліфікації фахівців, які здійснюють експлуатацію БПС;

4) реалізація навчальних методичних проектів Національного авіаційного університету та інших спеціалізованих вищих навчальних закладів

по підвищенню кваліфікації фахових представників вітчизняних підприємств авіаційної галузі, експлуатантів та представників державних установ;

5) створення при вищих навчальних закладах авіаційних кластерів та технопарків авіаційного спрямування (технопарку «FLIGHT CITY-4.0» при КЛА НАУ) за напрямками: безпілотні літальні апарати, мала авіація, тренажери на базі штучного інтелекту, віртуальної та доповненої реальності;

6) розробка та запровадження фінансових інструментів стимулювання підприємств авіаційного транспорту, які приймають на роботу молодих спеціалістів – випускників вітчизняних авіаційних вищих навчальних закладів;

7) удосконалення механізму взаємодії підприємств авіаційної галузі з випусковими авіаційними спеціальностями з профільними вищими навчальними закладами в напрямку проведення спільних наукових досліджень, стажувань студентів, перепідготовки авіаційного персоналу тощо;

8) формування комплексної системи відбору, виховання та розкриття професійних здібностей майбутніх авіаційних фахівців у ланцюгу школяр - студент - фахівець авіаційної галузі шляхом поєднання зусиль навчальних закладів I-IV рівнів акредитації, наукових, конструкторських установ і авіаційних підприємств;

9) розроблення та реалізація спільних програм між навчальними закладами, бізнес-сектором та органами державного управління з питань розвитку діяльності транспортного комплексу країни;

10) імплементація європейських вимог (ІКАО, EASA) до підготовки авіаційних фахівців у навчальний процес авіаційних вищих навчальних закладів.

Зважаючи на вище вказане можна дійти висновку, що основними напрямками розвитку авіаційної галузі України на третє десятиріччя 21 століття повинно бути:

- Відродження власної авіабудівної галузі;
- Остаточна повна гармонізація законодавства України із законодавством Європейського Союзу;

- Міжнародне співробітництво;
- Лібералізація повітряного сполучення, шляхом заключення міжнародних угод та проведенням перемовин з європейськими та азійськими країнами, з ціллю зняття будь-яких обмеження.
- Підвищення якості процесу організації авіаційних перевезень.» [49]

Висновки до розділу 3

Модернізація та покращення виконання у державному управлінні на пряму залежить від методів та шляхів удосконалення механізмів державного управління. Проаналізувавши роботи науковців сфери вивчення реалізації державної політики, можна вважати що основними шляхами удосконалення механізмів реалізації публічного управління є:

1. Оцінювання реалізації державної політики - це сукупність механізмів і методів з вивчення та вимірювання фактичних результатів державної політики або програм, що завершені чи перебувають на стадії реалізації, для їх удосконалення.

Саме оцінка реалізації державної політики являється головним шляхом удосконалення. Без цього процесу знижується ефективність усієї державної політики, а без оцінки попередньої роботи складно розробляти перспективну стратегію та регулювати державні програми.

Головна мета оцінювання полягає в тому, щоб зібрати дані та провести аналіз інформації про кінцеві або проміжні результати, а потім використати їх для вдосконалення політики або підвищення якості рішень, що прийматимуться; визначення результатів і наслідків політики, що проводиться.

2. Моніторинг, який звичайно ініціюється органом влади, що забезпечує фінансову підтримку програми або наглядових органів, відповідальних за визначення стандартів програми. Ці органи цікавляться тим, що відбувається в рамках програми (курсу дій) виходячи з міркувань підзвітності. Метою моніторингу найчастіше є одержання інформації:

а) про те, наскільки програма досягає цільової аудиторії, на яку вона орієнтована;

б) про її відповідність попередньо ухваленим рішенням;

в) про правильність використання фінансових коштів та інших ресурсів.

Моніторинг та оцінювання сприяють відкритості та звітності, моніторинг впровадження програми - налагодженню достатнього рівня звітності для забезпечення реалізації програми. Оцінювання, своєю чергою, забезпечує належний рівень відкритості та звітності, необхідний для досягнення очікуваних результатів.

Що стосується авіаційної галузі України, то основними напрямками її удосконалення на третє десятиріччя 21 століття повинно бути:

- Відродження власної авіабудівної галузі;
- Остаточна повна гармонізація законодавства України із законодавством Європейського Союзу;
- Міжнародне співробітництво;
- Лібералізація повітряного сполучення, шляхом заключення міжнародних угод та проведенням перемовин з європейськими та азійськими країнами, з ціллю зняття будь-яких обмеження.
- Підвищення якості процесу організації авіаційних перевезень.

За результатами аналізу проблематики, першочерговими заходами щодо удосконалення механізмів державного регулювання ринку авіаційних перевезень та авіабудування вважаємо наступні:

1. Підписання Угоди між Україною та ЄС про Спільний авіаційний простір та встановлення адаптаційний період, що дозволить здійснити поступову лібералізацію ринку авіаперевезень та надасть можливість українським авіакомпаніям підготуватися до роботи в нових умовах.

2. Затвердження Авіаційної транспортної стратегії України на період до 2030 року

3. Розроблення заходів щодо розвитку внутрішніх і міжнародних авіаперевезень з урахуванням прогностичних показників обсягів пасажиро- і

вантажопотоків та розширення мережі маршрутів, щодо розвитку конкуренції на внутрішньому ринку авіаперевезень та сприяння встановленню партнерських відносин з провідними європейськими авіакомпаніями,

4. Державна підтримка вітчизняних авіакомпаній, зокрема тих, що розвивають внутрішні регулярні перевезення та активно оновлюють парк повітряних суден,

5. Забезпечення функціонування учбових закладів та медичних центрів цивільної авіації, поліпшення якості надання послуг та рівня авіаційної безпеки тощо;

6 Розроблення правових та економічних механізмів державної підтримки вітчизняних авіакомпаній України, які сприятимуть зміцненню їхніх конкурентних позицій в умовах лібералізації ринку авіаперевезень та захисту національних інтересів держави, а також узгоджуватимуться із законодавством ЄС в сфері забезпечення конкуренції;

7. Розроблення заходів щодо демонополізації у сфері поставок послуг для авіакомпаній в аеропортах України, у т.ч. окремих послуг з наземного обслуговування, поставок авіапального тощо.

8. Розроблення механізмів стимулювання оновлення парку літаків вітчизняними авіакомпаніями, зокрема шляхом створення сприятливих умов для придбання авіатехніки у лізинг, а також удосконалення кредитних, податкових механізмів та митних процедур, що застосовуються при закупівлі сучасної авіатехніки та запчастин до неї.

9. Підвищення конкурентоспроможності продукції авіабудування, шляхом здешевлення кредитів, отриманих підприємствами авіабудівної галузі в українських банках для забезпечення розвитку основної діяльності, створення нових зразків техніки та Сертифікація авіаційних двигунів та літаків українського виробництва за міжнародними стандартами

10. Удосконалення законодавства щодо особливостей реформування та перетворення підприємств авіаційної галузі

11. Розроблення нових літаків і вертольотів та модернізація існуючих типів пасажирських і транспортних літаків, вертольотів, модернізація існуючих типів авіаційних двигунів та розроблення нових авіаційних двигунів, іншої авіаційної техніки, що користуватиметься попитом на ринку

12. Реструктуризація, модернізація та технічне переоснащення виробничих потужностей серійних літакобудівних підприємств, центрів базового технічного обслуговування та ремонту авіаційної техніки вітчизняного виробництва

13. Створення сприятливих умов для реалізації виготовленої авіаційної техніки, впровадження ефективних схем її продажу, зокрема з використанням лізингових схем

ВИСНОВКИ

Проаналізувавши значну кількість наукових трактувань категорії «механізм державного управління» можна стверджувати, що механізм державного управління – це сукупність форм, засобів, методів, правових, організаційних, адміністративних, мотиваційних та інших заходів держави, спрямованих на забезпечення динамічного розвитку суспільства. У свою чергу, механізм реалізації державної політики – це динамічний функціональний складник державного управління, система, компонентами якої є взаємопов'язані структурно-організаційні (органи державної влади, а також засоби, методи, важелі, процедури, правові норми, стимули, способи, інструменти, принципи) та структурно-функціональні (організація управлінських процесів, функціональна діяльність, послідовна реалізація дій) елементи, шляхом цілеспрямованого використання яких здійснюється послідовна діяльність із розв'язання системних проблем у галузі державної політики.

За результатами аналізу визначено склад комплексного механізму державного управління, до якого можуть належати: економічний, мотиваційний, організаційний, політичний та правовий механізм. Запроваджено поділ механізму державного управління залежно від суб'єктів державного управління, які їх застосовують. Відповідно до цього механізми державного управління можуть бути такі, які використовуються Президентом, органами законодавчої, виконавчої та судової влади, а також органами місцевого самоврядування.

Реалізація державної політики є складним і довготривалим процесом, спрямованим на розв'язання суспільних проблем, досягнення та реалізацію суспільно значущих цілей, розвиток держави та її галузей і сфер. Політичний механізм, який формує основи державної політики, обґрунтовує вибір пріоритетних напрямків її подальшого розвитку і реалізації.

Впровадження цільових державних програм є одним із основних способів упровадження державних рішень у життя. Вони покликані забезпечити необхідну концентрацію економічних, фінансових і виробничих ресурсів на пріоритетних напрямках розвитку держави.

Для України значення авіації та транспорту, що забезпечує її функціонування, важко переоцінити, оскільки геополітичне положення нашої держави, дозволяє виступати транзитним посередником для перевезення пасажирів та вантажу на великі дистанції в короткі терміни або ж перевезення у важкодоступні (віддалені) регіони. У зв'язку з цим важливого значення набуває забезпечення належного правового регулювання функціонування авіаційної галузі, яке має складатися не лише з національних законодавчих актів, а й з низки міжнародних (міжурядових) угод, норми яких упорядковують процедурні питання, пов'язані з повітряними перевезеннями та забезпеченням безпеки авіації. Іншим важливим моментом, крім наявності відповідного правового регулювання функціонування авіаційної галузі, є наявність належної авіаційної інфраструктури та забезпечення належного функціонування авіаційної галузі є авіабудування, тобто робота підприємств авіаційної галузі, орієнтована на розробку та побудову з використанням інноваційного потенціалу конкурентоспроможної на світовому ринку сучасної високотехнологічної авіаційної техніки.

Нагальною проблемою галузі залишається багаторічний дефіцит фінансових ресурсів для її розвитку та значне звуження потенційних ринків збуту, що призвело до зниження науково-технічного і технологічного потенціалу авіаційної промисловості.

В умовах адаптації підприємств до ринкових відносин, трансформації відносин власності, кризових соціально-економічних явищ в країні і світі, недостатньої платоспроможності споживачів та обмеженості можливостей щодо залучення інвестицій і довгострокових кредитів з привабливими для підприємств відсотками авіабудівна галузь потребує розв'язання проблеми знаходження джерел фінансування в необхідних обсягах.

Основні причини проблем авіабудівної галузі України пов'язані з відсутністю системи дієвих державних преференцій і стимулів для авіабудування, що поглиблюються внаслідок невідповідності структури управління галузю вимогам міжнародної кооперації та сучасним ринковим умовам.

Модернізація та покращення виконання у державному управлінні на пряму залежить від методів та шляхів удосконалення механізмів державного управління. Проаналізувавши роботи науковців сфери вивчення реалізації державної політики, можна вважати що основними шляхами удосконалення механізмів реалізації публічного управління є моніторинг та оцінювання, які сприяють відкритості та звітності, моніторинг впровадження програми - налагодженню достатнього рівня звітності для забезпечення реалізації програми. Оцінювання, своєю чергою, забезпечує належний рівень відкритості та звітності, необхідний для досягнення очікуваних результатів.

Що стосується авіаційної галузі України, то основними напрямками її удосконалення на третє десятиріччя 21 століття повинно бути:

1. Відродження власної авіабудівної галузі шляхом підвищення конкурентоспроможності продукції авіабудування, здешевлення кредитів, отриманих підприємствами авіабудівної галузі в українських банках для забезпечення розвитку основної діяльності, створення нових зразків техніки та сертифікація авіаційних двигунів та літаків українського виробництва за міжнародними стандартами, удосконалення законодавства щодо особливостей реформування та перетворення підприємств авіаційної галузі, створення сприятливих умов для реалізації виготовленої авіаційної техніки, впровадження ефективних схем її продажу, зокрема з використанням лізингових схем

2. Остаточна повна гармонізація законодавства України із законодавством Європейського Союзу, шляхом підписання Угоди між Україною та ЄС про Спільний авіаційний простір та встановлення адаптаційний період, що дозволить здійснити поступову лібералізацію ринку авіаперевезень та надасть можливість українським авіакомпаніям підготуватися до роботи в нових

умовах, затвердження Авіаційної транспортної стратегії України на період до 2030 року.

3. Міжнародне співробітництво, лібералізація повітряного сполучення, шляхом заключення міжнародних угод та проведенням перемовин з європейськими та азійськими країнами, з ціллю зняття будь-яких обмеження.

4. Підвищення якості процесу організації авіаційних перевезень, шляхом розроблення заходів щодо розвитку внутрішніх і міжнародних авіаперевезень з урахуванням прогностичних показників обсягів пасажиро- і вантажопотоків та розширення мережі маршрутів, щодо розвитку конкуренції на внутрішньому ринку авіаперевезень та сприяння встановленню партнерських відносин з провідними європейськими авіакомпаніями, державної підтримки вітчизняних авіакомпаній, зокрема тих, що розвивають внутрішні регулярні перевезення та активно оновлюють парк повітряних суден, забезпечення функціонування учбових закладів та медичних центрів цивільної авіації, поліпшення якості надання послуг та рівня авіаційної безпеки тощо, розроблення правових та економічних механізмів державної підтримки вітчизняних авіакомпаній України, які сприятимуть зміцненню їхніх конкурентних позицій в умовах лібералізації ринку авіаперевезень та захисту національних інтересів держави, а також узгоджуватимуться із законодавством ЄС в сфері забезпечення конкуренції, розроблення заходів щодо демонополізації у сфері поставок послуг для авіакомпаній в аеропортах України, у т.ч. окремих послуг з наземного обслуговування, поставок авіапального тощо.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Державне управління в Україні: навч. посібн. / За заг. ред. В.Б. Авер'янова. - К.: Юрінком Інтер, 1998. – 432с. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.lawbook.by.ru/admin/averjanov/2-2.shtml>.
2. Нижник Н. Р., Машков О. А. Системний підхід в організації державного управління: навч. посібн. / За заг. ред. Н. Р. Нижник. – К.: УАДУ, 1998. – 160 с.
3. Державне управління: Словник-довідник / За заг. ред.. В.М. Князева, В.Д. Бакуменка. – К.: Вид-во УАДУ, 2002. – 228 с.
4. Рудніцька Р.М., Сидорчук О.Г., Стельмах О.М. Механізми державного управління: сутність і зміст / За наук. ред. М.Д. Лесечка, А.О. Чемериса. – Львів: ЛІДУ НАДУ, 2005. – 28 с.
5. Бакуменко В.Д., Безносенко Д.О. Виявлення комплексу проблем державного управління процесами європейської та євроатлантичної інтеграції України, розробка пропозицій щодо вдосконалення системи державного управління цими процесами: Науково-дослідна робота. – К.: НАДУ при Президентові України; Центр навчання і досліджень з європейської та євроатлантичної інтеграції України. – 41 с. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.napa-eurostudies.org.ua/2-2.rtf>.
6. Малиновський В.Я. Державне управління: навч. посібн. – Вид. 2-ге, доп. і перероб. – К.: Атіка, 2003. – 576 с.
7. Державне управління в Україні: наукові, правові, кадрові та організаційні засади: Навч. посібник / За заг. ред. Нижник Н. Р., Олуйка В. М. – Л.: Вид-во Національного університету «Львівська політехніка», 2002. – 352 с.
8. Федорчак О.В. Класифікація механізмів державного управління // Демократичне врядування. – 2008. - № 1. - Електронне наукове фахове видання. – Режим доступу: http://www.nbu.gov.ua/e-journals/DeVr/2008-01/O_Fedorchak.pdf.

9. Юзьков Л. П. Государственное управление в политической системе развитого социализма. – К.: Вища школа, 1983- 155 с.
10. Основы социального управления: учебн. пособ. / А.Г. Гладышев, В.Н. Иванов, В.И. Патрушев и др.; Под ред. В.Н. Иванова. - М.: Высшая школа, 2001. – 271 с.
11. Тихомиров Ю.А. Механизмы управления в развитом социалистическом обществе.- М.: Наука, 1978. – 236 с.
12. Тихомиров Ю.А. Курс административного права и процесса. – М.: Юринформцентр, 1998. – 795 с.
13. Атаманчук Г.В. Теория государственного управления. – М.: Юридическая литература, 1997. – 400 с.
14. Оболенський О.Ю. Державна служба: підручник. – К.: КНЕУ, 2006. – 472 с.
15. Шамхалов Ф.И. Теория государственного управления. – М.: ЗАО «Изд-во «Экономика», 2002.- 638 с.
16. Государственный финансовый контроль в управлении регионом : Дис. ... канд. экон. наук: 08.00.05, 08.00.10 / Васильева М.В; РГБ ОД. - Волгоград, 2003. - 182 с. - [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.disserr.ru/contents/70157.html>.
17. Коротич О.Б. Методологічні засади державного управління регіональним розвитком // Теорія та практика державного управління. – Х.: Вид-во ХарПІ НАДУ “Магістр”, 2005. – Вип. 3 (12). – 316 с.
18. Ліпенцев А. В., Поляк О. В. Основні напрямки формування механізмів надання управлінських послуг органами влади // Теоретичні та прикладні питання державотворення. – 2008. – № 2. - Електронне наукове фахове видання. - Режим доступу: <http://www.nbuuv.gov.ua/e-journals/tppd/2008-2/08lavpov.htm/08lavpov.htm>.
19. Астапова Г.В., Астапова Е.А., Лойко Д.П. Организационно-экономический механизм корпоративного управления в современных

умовлях реформирования економики Украины: Монографія. - Донецк: ДонГУЭТ им. М. Туган-Барановского, 2001.- 526 с.

20. Одицова Г.С., Мельтюхова Н.М. Теорія і історія державного управління: Опорний конспект лекцій і методичні вказівки до проведення практичних занять. – Х.: УАДУ (ХФ), 2001. – 136 с.

21. Державне регулювання перехідної економіки: Автореф. дис... канд. екон. наук: 08.01.01 / О.М. Комяков; Київ. нац. екон. ун-т. - К., 2000. - 19 с. - [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://www.nbu.gov.ua/ard/2000/00komrpe.zip>.

22. Корецький М.Х. Державне регулювання аграрної сфери у ринковій економіці: Монографія. – К.: Видавництво УАДУ, 2002. – 260 с.

23. Державний механізм забезпечення інформатизації системи охорони здоров'я: Монографія / Ларіна Р.Р., Владзимирський А.В., Балусева О.В.- Під заг. ред. В.В.Дорофієнко. - Донецьк: ТОВ “Цифрова типографія”, 2008. - 252 с.

24. Кендюков О. К. Сутність і зміст організаційно-економічного механізму управління інтелектуальним капіталом підприємства [Текст] // Економіка України. – 1997. – №2. – С. 33-41.

25. Круглов М.И. Стратегическое управление компанией. – М.: Русская деловая література, 1998. – 356 с.

26. Енциклопедичний словник з державного управління / уклад.: Ю. П. Сурмін, В. Д. Бакуменко, А. М. Михненко та ін.; за ред. Ю. В. Ковбасюка, В. П. Трощинського, Ю. П. Сурміна. Київ: НАДУ, 2010. 820 с.

27. Приходченко Л. Л. Політичний та інституційний механізми державного управління: узгодження інтересів. Теорія та практика державного управління. Харків, 2010. Вип. 4. С. 9–16.

28. Приходченко Л. Структура механізму державного управління: взаємозв'язок компонентів та фактори впливу на ефективність. Вісник Національної академії державного управління при Президентіві України. Київ, 2009. №. 2. С. 105–112.

29. Дем'янчук О. П. “Державна політика” та “публічна політика”: варіант перехідного періоду [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.library.ukma.kiev.ua/elib/NZ/NZV18_2000_polityk/05_demyanchyk_op.pdf.

30. Беляев О. О. Держава і перехідна економіка: механізм взаємодії / О. О. Беляев, А. С. Бебело, О. М. Комяков. – К. : КНЕУ, 2003. – 261 с

31. Державна кадрова політика в Україні: стан, проблеми та перспективи розвитку : наук. доп. / авт. кол. : Ю. В. Ковбасюк, К. О. Ващенко, Ю. П. Сурмін та ін. ; за заг. ред. д-ра наук з держ. упр., проф. Ю. В. Ковбасюка, д-ра політ. наук, проф. К. О. Ващенко, д-ра соц. наук, проф. Ю. П. Сурміна (кер. проекту). - К. : НАДУ, 2012. - 72 с.

32. Державна політика : підручник / Нац. акад. держ. упр. при Президентові України ; ред. кол. : Ю. В. Ковбасюк (голова), К. О. Ващенко (заст. голови), Ю. П. Сурмін (заст. голови) [та ін.]. – К. : НАДУ, 2014. – 448 с.

33. Государственное и муниципальное управление: Справочник / Под ред. Н. И. Глазуновой, Ю. М. Забродина, А. Г. Поршнева. – М.: Магистр, 1997. – 496 с.

34. Сморгунова Л. В. Государственная политика и управление: Учебник – М.: Российская политическая энциклопедия (РОССПЭН), 2006. – 384 с.

35. Валецький О. І., Ребкало В. А., Логунов М. М. Державна політика: аналіз та механізм її впровадження в Україні: Навчальний посібник – К.: Вид-во УАДУ, 2000. – 232 с.

36. Закон України «Про транспорт» (від 10 листопада 1994 р., редакція від 16.10.2020 р.) [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232/94-%D0%B2%D1%80#Text>.

37. Закон України «Про транспорт» (від 10 листопада 1994 р.) [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/233/94-%D0%B2%D1%80#Text>.

38. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року : Розпорядження Кабінету Міністрів України від 30.05.2018 № 430-р // БД «Законодавство України» / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-p> (дата звернення: 21.02.2020).

39. Шереметьєва Є. Т. Теоретичні та методологічні основи дослідження повітряного права України. Юридичний вісник. 2009. № 1 (10). С. 7–11.

40. Демченко Д. О. Державна політика у сфері повітряного транспорту в Україні: особливості та основні напрями розвитку. Економіка та держава. 2012. № 9. С. 115–118. URL: http://nbuv.gov.ua/jpdf/ecde_2012_9_34.pdf (дата звернення: 21.02.2020).

41. Саркісова О. М., Токарь А. Ф. Аналіз діяльності по здійсненню авіаційних перевезень в Україні. Наукові праці Кіровоградського національного технічного університету. Серія: Економічні науки. 2018. Вип. 33. С. 236–242.

42. Олешко Т. І., Янківський М. Р. Сучасний стан розвитку пасажирських авіаційних перевезень в Україні. Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія: Міжнародні економічні відносини та світове господарство. 2018. Вип. 19, ч. 3. С. 154–157.

43. Проект Авіаційної транспортної стратегії України на період до 2030 року [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <https://mtu.gov.ua/projects/view.php?P=166>

44. Статистичні дані в галузі авіатранспорту // Міністерство інфраструктури України : офіц. сайт. URL: <https://mtu.gov.ua/content/statistichni-dani-v-galuzi-aviatransportu.html> (дата звернення: 21.02.2020).

45. Оперативна інформація щодо основних показників діяльності авіаційної галузі за січеньлютий 2020 року // Державна авіаційна служба України : офіц. сайт. URL: <https://avia.gov.ua/pronas/statistika/operativna-informatsiya/> (дата звернення: 21.02.2020).

46. Аеропорти України // Державна авіаційна служба України : офіц. сайт. URL: <https://avia.gov.ua/placemarks/> (дата звернення: 21.02.2020).
47. Стратегію вітчизняного авіабудування на період до 2030 року [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/429-2018-%D1%80#Text>
48. Короткий курс лекцій з дисципліни «Система державного і муніципального управління» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://studme.com.ua/158407208679/ekonomika/sistema_gosudarstvennogo_i_munitsipalnogo_upravleniya.htm
49. Державна політика: аналітичні документи: підготовлені в межах проекту "Створення груп аналізу політики та Центру інформаційних ресурсів в уряді України". - К. : [б.в.], 2002.
50. Економічна теорія регулювання та антимонопольна політика : пер. з англ. / Віскузі В. Кіп, Верном Джон М., Гарингтон Джозеф Е. (мол.) ; наук. ред. пер. О. Кілієвич. - К. : Вид-во Соломії Павличко "Основи", 2004. - 1047 с.
51. Григорак М.Ю. Сучасні моделі авіаційного бізнесу та логістичні стратегії / М.Ю. Григорак., Г.С. Гуріна. – К.: НАУ., К.: НАУ. – 2003. – С. 601-606. (Наука і молодь: Збірник наукових праць міжнародної наукової конференції (Політ –2003).
52. Гуріна Г.С. Основні мотиви створення стратегічних авіаційних альянсів / Г.С. Гуріна, Л.В.Бровенко. – К. : НАУ, 2007. – С. 16-20. – (Економіка, підприємництво та менеджмент. - Журнал наукових праць. – № 10).
53. Кравчук Г.В. Проблеми сучасного розвитку світового ринку повітряних перевезень в інтегрованій авіатранспортній системі / Г.В. Кравчук // Формування ринкових відносин в Україні. Збірник наукових праць, 2008. – №1(80). – С. 159-163.

54. Новікова М.В. Сучасні тенденції діяльності авіаційної галузі України / М.В. Новікова // Формування ринкових відносин в Україні. Збірник наукових праць, 2008. – №1(80). – С. 163-166.
55. Демченко Д. О. Державне регулювання якості послуг авіаційних перевезень / Д. О. Демченко. // Державне управління: удосконалення та розвиток. - 2011. - № 12. - Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Duur_2011_12_19
56. Безчастний В., Собакарь А. Судово-експертна діяльність як об'єкт адміністративно-правового регулювання. Віче. 2010. № 4. С. 2–5
57. Баган Я. Й. Адміністративно-правове забезпечення функціонування авіаційного транспорту в Україні : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07. Дніпро, 2018. 226 с.
58. Джафарова О. В. Дозвільна діяльність органів публічної адміністрації в Україні: адміністративно-правові засади : дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.07. Харків, 2015. 573 с.
59. Чечель О. М. Принципи та механізм державного регулювання економіки. Вісник Академії митної служби України. Серія «Державне управління». 2013. № 2 (9). С. 103–111.
60. Колпаков В. К., Кузьменко О. В. Адміністративне право України : підручник. Київ : Юрінком Інтер, 2003. 544 с.

ДОДАТКИ

