

- № 3. – Вкладыш– С. 2. 3. Програма інтеграції України до Європейського Союзу // Стандартизація, сертифікація, якість. – 2000. - № 4. – Вкладыш– С. 8 – 12. 4. Офіційний веб-сайт Верховної Ради України: www.rada.gov.ua. 5. А. Нелепов. Технічні регламенти з підтвердження відповідності: Методологія розроблення // Стандартизація, сертифікація, якість. – 2000. – № 2 (17). – С. 15 - 17. 6. <http://europa.eu.int/comm/enterprise/newapproach>. 7. <http://europa.eu.int/comm/enterprise/newapproach/standardization/harmstds>. 8. Иосиф Аронов, Виля Версан, Сергей Пугачев. Модели технического регулирования // Стандарты и качество. - 2004. - № 9. – С. 32-35. 9. Закон України "Про стандартизацію". 17 травня 2001 р., № 2408-III. 10. А. Муха. Маркування знаком ЄС – шлях доступу товарів на спільний ринок ЄС // Стандартизація, сертифікація, якість. – 2003. – № 2. – С. 19 - 21. 11. <http://europa.eu.int/comm/enterprise/newapproach/legislation/directives>. 12. За матеріалами семінару "Європейська система стандартизації та оцінки відповідності" // Стандартизація, сертифікація, якість. – 2002. – № 2. – С.33. 13. A Guide to EU Standards and Conformity Assessment (Настанова щодо стандартів ЄС і оцінки відповідності). 14. Guide to the Implementation of Directives Based on New Approach and Global Approach (Настанова щодо впровадження директив, основаних на Новому підході та Глобальному підході). 15. Наказ Голови Державного комітету України з питань технічного регулювання та споживчої політики № 234 від 28.10.2004 р. "Про затвердження Технічного регламенту з підтвердження відповідності лічильників гарячої води". 16. Я. Юзьків, О. Шаповалова. Оптимізація процесу планування робіт зі стандартизації // Стандартизація, сертифікація, якість. – 2003. – № 4. – С. 21 - 24. 17. Закон України "Про підтвердження відповідності". 17 травня 2001 р., № 2406-III. 18. Наказ Голови Державного комітету України з енергозбереження "Про затвердження Технічного регламенту з енергетичного маркування електрообладнання побутового призначення". 28.10.2003 р., № 118. 19. Наказ Міністра Міністерства аграрної політики України "Про затвердження Технічного регламенту зернового складу". 15. 06. 2004 р. № 228. 20. Постанова Кабінету Міністрів України "Про делегування Державному комітету з питань технічного регулювання та споживчої політики повноважень на затвердження нормативно-правових актів". 26 грудня 2003 р., № 2022 (2022-2003-п). 21. ДСТУ 1.1-2001 Національна стандартизація України. Стандартизація та суміжні види діяльності. Терміни та визначення основних понять. 22. Бюлетень інформаційних матеріалів зі стандартизації, метрології та сертифікації // К., 2004. – Випуск 3. – 140 с.

УДК 835.57.021

ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ПО ЗАЩИТЕ ИНФОРМАЦИИ ПРИ РЕШЕНИИ ЗАДАЧ ФОРМИРОВАНИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ АВИАЦИОННОЙ ОТРАСЛИ УКРАИНЫ

Ирина Козлюк

Национальный авиационный университет

Аннотация: Рассмотрен вопрос обеспечения необходимого уровня защиты экономической информации в авиационной отрасли, который создал бы условия для развития отечественного авиатранспортного рынка путем эффективного и качественного удовлетворения спроса населения на авиационные перевозки.

Summary: In given clause the question on maintenance of a necessary level of economic safety of air branch is considered, that creates conditions for development of the domestic airtransport market by effective and qualitative satisfaction of demand of the population on air transportation.

Ключевые слова: Защита информации, авиационный транспорт.

Под защитой информации в транспортной системе подразумевается такой уровень развития и функционирования, который удовлетворял бы жизненно важные нужды населения в перевозках, обеспечивал мобилизованную готовность транспорта к работе в критических условиях, т. е. защита информации в структуре транспорта – это уровень определенных показателей, за пределами которого становится невозможным выполнение основных функций транспорта на основе технологического процесса.

В связи со сложностью и неоднозначными подходами к решению проблемы обеспечения защиты информации в любой области с учетом взаимосвязи с защитой экономической безопасности государства в целом (при недостаточности нормативных документов, научных разработок) [1 – 4] предусмотрен этап разработки определенной концепции.

Транспорт является одной из важнейших областей национальной экономики государства. Поэтому

функционирование экономики невозможно без развитой сети грузовых и пассажирских перевозок; в том числе и перевозок, осуществляемых авиационным транспортом, тем более, что Украина считается авиационной державой с развитой инфраструктурой, системой подготовки высококвалифицированных кадров.

Воздушный транспорт – одна из отраслей, связи которой жестко регулируются государственными органами. Приоритетными задачами государственного регулирования в рыночных условиях на воздушном транспорте являются сертификация и лицензирование, инвестиционная политика, реорганизация оргструктуры, формирование требований к внешнему управлению при неплатежеспособности предприятия.

С одной стороны, в сфере государственного управления оказываются подсистемы, непосредственно связанные с функциональной возможностью авиатранспортного процесса: системы управления воздушным движением; аэропорты, лишённые транспортных альтернатив; система образования и повышения квалификации кадров. С другой стороны, для отрасли объективно сложный инфраструктурный характер производства и монопольное положение многих предприятий. При критическом спаде объёмов производства и неминуемых в условиях рыночной экономики банкротствах вполне реально угроза кризисного состояния обслуживаемых транспортными предприятиями секторов национальной экономики. Избежать таких последствий можно при активном регулирующем влиянии государства путем создания таким предприятиям на определенный переходный период более мягкого режима деятельности. Структура затрат на производство продукции (работ, услуг) в национальной экономике Украины за 2001 г. [5] представлена в табл. 1, из которой видно, что гражданская авиация относится к наиболее капиталоемким отраслям экономики Украины. Поэтому эффективность основного капитала, а также уровень его использования оказывают первостепенное влияние на повышение эффективности авиатранспортного производства в целом.

Таблица 1 – Структура затрат на производство продукции (работ, услуг) в национальной экономике Украины за 2001 г. (в процентах)

Виды деятельности (без малых предприятий)	Материальные затраты	Амортизация	Затраты на оплату труда	Отчисления на социальные нужды	Другие затраты
Всего	55,7	9,1	12,0	3,9	19,3
в том числе:					
промышленность	68,5	7,7	9,6	3,4	10,8
сельское хозяйство	63,2	14,4	14,6	2,5	5,3
строительство	54,6	6,1	18,9	6,9	13,5
торговля и общественное питание	22,7	6,0	17,6	6,1	47,6
поставки и сбыт	26,5	10,7	15,9	5,8	41,1
заготовки	42,1	12,8	18,6	6,9	19,6
связь	17,7	12,4	22,2	7,8	39,9
транспорт	34,6	17,3	12,5	4,5	31,1
из него:					
авиационный	22,9	20,6	17,9	5,8	32,8

Сложившаяся в гражданской авиации Украины ситуация представляет собой результат сочетания подлинных и мнимых достижений советской эпохи и проблем, обусловленных необходимостью возможно быстрого и наименее болезненного приспособления к современной мировой экономике.

Мало кто отрицает, что Украина, считающая себя авиационной державой с развитой инфраструктурой и системой подготовки высококвалифицированных кадров, в настоящее время потеряла часть важнейших позиций и может столкнуться с реальной перспективой утраты научно-технической базы авиастроения и рынков авиаперевозок. Вместе с тем вокруг предлагаемых способов преодоления негативных тенденций не утихают споры. Спектр оценок весьма широк, а рецепты колеблются от возврата к практике тотального государственного регулирования до практически полной сдачи на милость зарубежных конкурентов. При этом каждая из сторон способна привести достаточно весомые аргументы в свою пользу. В этих условиях выработка государственной политики весьма затруднена.

То, что авиация обладает огромным потенциалом, способным в короткие сроки придать значительное

ускорение отечественной экономике – полный миф.

Во-первых, во времена СССР отечественная авиационная отрасль обладала огромным потенциалом в области строительства самолетов. Но даже в то время мы не имели сильных позиций на рынке авиационной техники. Иными словами, могли создавать уникальные образцы, но не продавать их (продажи если и были, то в основном либо в страны СЭВ, либо в порядке взаимозачетов развивающимся странам). Основным потребителем была отечественная гражданская авиация, не имевшая альтернативы.

Во-вторых, гигантский производственный механизм из-за десятилетнего простоя разрегулирован и частично разукомплектован. Чтобы запустить серийное производство любого самолета потребуются инвестиции (сотни миллионов долларов) и время (год – три, но никак не месяцы).

В-третьих, в авиапроме остро стоит кадровая проблема. Даже после очередного отпуска летный состав и авиатехники в авиакомпаниях, прежде чем быть допущенными к работе, проходят тренинг и контроль навыков. Без этого невозможна безопасная эксплуатация столь сложной техники, как самолет. На авиазаводах специалисты не имели полноценной практики в течение последнего десятилетия, и многие навыки утрачены или не соответствуют современному уровню. Кроме того, нет специалистов многих направлений, а средний возраст работающих – почти за шестьдесят. Впоследствии прервется преемственность поколений, окончательно будут разрушены конструкторские и технологические школы.

Что же есть на самом деле? Есть авиакомпании, которые обеспечивают внутренние перевозки, а некоторые имеют определенные позиции на международном рынке авиaperевозок. Есть парк отечественных самолетов (в Украине и за рубежом) и потребность в его обслуживании, ремонте, модификации. Есть (пока) высококлассные конструкторские и технологические школы. Наконец, есть большие производственные мощности, правда, не высокого качества.

Задача – как наиболее максимально и эффективно использовать этот задел – простого решения не имеет.

По предварительным оценкам новые типы украинских самолетов по своим технико-экономическим характеристикам сопоставимы с западными аналогами. Однако любые проводимые сейчас сравнения не вполне корректны, потому что в действительности новых типов украинских самолетов нет. Точнее, нет их в серийном исполнении, так как авиакомпаниям не интересны единичные опытные экземпляры с неопределенными условиями поставки.

То же касается уровня налета (какую часть времени самолет способен сам быть в воздухе с учетом обслуживания, регламентных работ, ремонта и т. д.), который в основном определяет экономическую эффективность самолета. Что же до стоимостных и эксплуатационных характеристик, то они, как правило, заявляются производителем исходя из предварительных оценок, в лучшем случае – на основе постройки опытных образцов. В реальном же производстве и при массовой эксплуатации характеристики могут оказаться совершенно иными.

И если говорить об авиастроении, то хотя внутренний спрос не способен по себе обеспечить его возрождение, то можно сказать с уверенностью, что без отечественных перевозчиков у авиапрома нет совершенно никаких перспектив. Наивно рассчитывать на продажу техники, которая не используется в своей стране. Поэтому сохранение авиаперевозчиков – приоритетная задача.

Авиационные перевозки составляют основу конкуренции на транспорте, так как увеличение объемов перевозок приводит к техническому лидерству, а улучшение качества перевозок – к открытию и модификации рынков транспортных и других услуг.

Исходя из вышеперечисленных проблем, необходимо отметить, что на сегодняшний день основным стратегическим направлением при решении задач формирования экономической безопасности авиационной отрасли Украины является поддержание конкурентоспособности авиационного транспорта за счет оптимизации затрат путем обновления авиационного парка наиболее экономичными в эксплуатации машинами. В настоящее время для полетов на международных воздушных линиях используются иностранные образцы дальнемагистральных и среднемагистральных самолетов. Это вызвано следующими причинами.

1. Большая стоимость западных воздушных судов может быть компенсирована за счет существенно более высокого платежеспособного спроса на зарубежных авиалиниях и гибкости системы оплаты приобретаемых самолетов.

2. Зарубежные машины могут эксплуатироваться существенно более интенсивно, чем отечественные вследствие преимуществ по ресурсу, что обеспечивает снижение затрат на эксплуатацию.

3. Зарубежные воздушные суда пока превосходят отечественные по уровню комфорта, что весьма важно при относительно высокой стоимости билетов.

4. Западные самолеты имеют устойчивый положительный имидж за рубежом и среди граждан Украины, осуществляющих зарубежные поездки (как правило, имеющих достаточно высокие доходы), что

немаловажно при виборі пасажиром авіаперевозчика. Слід також врахувати можливість організації успішних компаній по дискредитації отечественной техніки при відсутності у України реальних рычагів ефективного впливу на суспільне мислення.

5. Нові українські машини, навіть в цілому відповідаючи вимогам ІКАО по рівню шуму і безпеки, в обозримій перспективі не можуть модернізуватися темпами, опережаючими по даним показателям західні аналоги. Це може дозволити іноземним конкурентам, враховуючи їх лоббістські можливості, в потрібний момент, так скажемо, «отсекать» українські авіакомпанії від зайнятих сегментів ринку шляхом ужесточення нормативних вимог.

Підтримання отечественной авіаційної промисловості може бути частково забезпечено за рахунок поставок машин для внутрішніх ліній.

Для цього існують наступні об'єктивні можливості і передумови.

1. Для більшості пасажирів, користуються внутрішніми лініями, ціна квитка, як критерій вибору типу літака, в порівнянні з рівнем комфорту ще впродовж достатньо довгого часу буде переважувати.

2. Використання зарубіжних повітряних суден на внутрішніх лініях нерентабельно в силу значально меншої платіжеспособності на внутрішньому ринку.

3. Наявність значального парку відносно застарілих, але придатних до експлуатації і достатньо надійних отечественных літаків дає можливість регулювати процес введення в експлуатацію перспективних українських зразків (такіх, як Ан-140, Ан-148) і їх поступового доведення до міжнародних стандартів.

4. При умові збереження позитивних тенденцій в економіці, платіжеспособний попит на внутрішніх лініях буде поступово зростати, що забезпечить збільшення обсягу фінансування отечественной авіації.

Значальний ресурс підтримання отечественной авіаційної промисловості криється в усвідомленні того факта, що продуктом авіастроєння відносно не обов'язково є готовий літак. Більше того, непряма збірка літака є операцією з найменшою нормою прибутку. Значально більше рентабельним зазвичай є виробництво вузлів, деталей або просто елементів дизайну салону.

Тут ховаються широкі перспективи для міжнародної кооперації. Перевагою є також і те, що вступивши в кооперацію з зарубіжними партнерами українські виробники (конечно, при умові якісної роботи) ставлять зарубіжних конкурентів в певну залежність від себе.

Одночасно створюються умови для підвищення іміджу України як виробника якісного авіаційного продукту.

Література: 1. Шлемко В. Т., Бінько І. Ф. Економічна безпека України: сутність і напрямки забезпечення. К.: НІСД, 2000 - 224 с. 2. Зеркалов Д. В. Транспорт України. Довідник. – К.: Основа, 2002. – 416 с. 3. Новікова А. М. Методологічні основи розвитку транзитного потенціалу України. Автореферат дисертації на здобуття наук. ступ. д. е. н. – К.: ПП «Графіка», 2004. – 36 с. 4. Повышение эффективности эксплуатации транспорта: Межвуз. науч. сб. / Саратов. гос. техн. ун-т, Рос. акад. транспорта и др.; Ред. кол. Отставнов А. А. (отв. ред.) и др. - Саратов: СГТУ, 2001. - 190 с. 5. Панченко В. Н. Механізм відтворення та підвищення віддачі основного капіталу авіапідприємств. – К.: Фенікс, 2002. – 364 с.