

*Р.Т. Баран, к.е.н., почесний працівник
авіаційного транспорту України
(Львівський професійний коледж
готельно-туристичного та ресторанного сервісу)*

Про фінансову логістику в цивільній авіації України

Подано науково-теоретичні засади визначення поняття фінансової логістики, як універсального для трансформаційних процесів макроекономіки держави та реформування господарського механізму складових (аеропорти, управління повітряним рухом, експлуатанти повітряних суден тощо) авіаційного транспорту, як підсистеми цивільної авіації України.

До розгляду пропонується економічна та організаційно-креативна сутність дефініції “фінансова логістика” (ФЛ) і подається вона без прив’язки до існуючих намагань інших авторів її розгляду, чи то на макро, чи то на мікро рівнях тощо [1]. Так діємо тому, що в інших авторів публікацій залишаються не розглянутими проблеми співіснування, з одної сторони «фінансового менеджменту» (ФМ), а з іншої - ФЛ. При цьому на цей час прийнятим є не ФЛ, а ФМ, що не дає можливостей досягнення ефективних форм і методів освоєння фінансових потоків. Особливо цей наш висновок стосується такої інноваційної галузі, якою є авіатранспортна індустрія. З іншої сторони, це тим більше є важливим, що ФЛ в науково-теоретичному, не кажучи вже про практичну її сторону, залишається поки що не розглянутою. Вона подається чомусь в якості комплексу методів, засобів, інструментів «...спрямованих на підвищення ефективності фінансових потоків» (так у автора (?!)) [1]. Отож визначення поняття ФЛ в організації управління потребує уточнення. Постановкою проблеми логістики (Л) взагалі, як управління потоками і, зокрема транспортними, автор намагався підійти в попередні десятиліття [2]. Сталося так, що після демобілізації із армії, службу в якій проходив у тогочасній Німецькій Демократичній Республіці, придбав ряд її журналів «Гутен Таг». В одному із його номерів ознайомився із новим поняттям – Л. Отож тоді, коли ще був студентом, то вирішив провести дослідження цієї теми. Робив це під керівництвом свого Вчителя (доцента), а згодом професора Яшенка Л. А. (1933-2016) [3]. Зайнявшись цією, скажемо так, міждисциплінарною наукою, після практики у Іркутському авіатранспортному підприємстві (АТП) виступив на студентських конференціях тогочасного КПЦА [4]. Подальші напрацювання були висловлені також і наступного року вже після виробничої практики у Львівському АТП, де внаслідок своїх пропозицій до упроваджень Л основ управління відправленнями з (до) цього аеропорту Західної України, яким є Львів, довелося навіть попрацювати в літні місяці на диспетчерській посаді з організації перевезень на тамтешніх місцевих авіалініях [5].

Згодом, працюючи у Львівському АТП, довелося займатися організацією авіатранспортних потоків [6]. Про «Л», як визначення форми управління авіатранспортним виробництвом тоді не бажали чути, оскільки в

умовах тогочасної планової економіки він був «законом». Саме тому довелося вдаватися до запровадження так званих «єдиних технологічних процесів», які вже були чимось схожим на Л або скажемо «вступом до неї» [7]. Тобто якщо казати про неї, то напевне її пов'язувати також із таким поняттям, яким є винайдена іншим автором у формі «логістика підприємства» (ЛП) [8]. Отож цей витвір «теоретика Л» можливий напевне що тільки для підприємств «совкового стибу». Такими, до слова, й були львівські виробники телевізорів, кінескопів, автобусів, вело-мото-техніки тощо. Так кажемо тому, що у них діяли внутрішньозаводські конвеєри і тому саме до них можна було ще якось «припасувати» в певній мірі ту «ЛП». Навіть автор, описуючи транспортні потоки Львівського летовища, не наважився на застосування цього поняття. Всі вони підпадали під інші форми тогочасного опису такого поняття, як «централізоване завезення (вивезення)» вантажів в (з) аеропорт (Ап) [9]. В подальшому, осмислюючи потоки Ап, як регіонального підприємства, було наведено їхню статистичну оцінку [10]. Проте «логістика» такого підприємства, як Ап, не може бути прийнятною, а тим більше в інтерпретації інших авторів [11]. Бо які ж потоки є в аеропортах? Окрім фінансових, про яких ті автори-монографісти навіть не згадали, такі є, а саме потік в певній мірі автомобілів асенізаційного типу при обслуговуванні рейсів і вивезення продуктів життєдіяльності авіапасажирів у вигрібні ями...

Тезовість цих матеріалів не дозволяє в більш розлогій формі описати результати досліджень автора, як практикуючого всі ці роки авіатransпортного менеджера, а тому доведеться подавати їх тут коротко. Справа у цьому, що поряд із основною роботою в АТП, а після проголошення у 1991 році Незалежності України в її авіаційному транспорті (АТ). За сумісництвом займався ще й освітньо-науковою діяльністю, працював у вишах. Там довідався про різні принципово нові напрямки наукових знань. І серед них, наприклад, звернув увагу на ФМ. Та перед цим варто зазначити, що після захисту 04.12.1991р. (попереднього) дисертації на кафедрі ОП КПЦА її практичну реалізацію довелося здійснювати у Київському АТП. Вже там, де серед групи інших фахівців (В. А. Момот, М. І. Плаксієв (1957-2002), О. О. Яковець), долучився навіть до його реорганізації шляхом виокремлення та виділення із Київського ОАЗ летовищних служб. В рамках реалізації розробленого тоді нами і затвердженого Урядом України організаційно-управлінського проекту АТ щодо постановня Міжнародного Ап «Київ» (Жуляни), працював керівником новоствореного відділу економіки, тарифів та прогнозування [12]. У такий спосіб мав дотичність до творення найпершого у пострадянському просторі Ап, як окремого підприємства. У цих обставинах особливо довелося здійснювати заходи із вироблення моделей його господарювання для чого запроваджено у практику фінансово-економічний летовищний механізм. Його дієвість навіть через три роки через піддання під сумнів, була таки підтверджена судом [13].

У той же час (1992-94рр.), як випускник кафедр економіки та комерційної роботи та фінансів КПЦА (1984р.) й аспірантури з відривом від виробництва (1991р.) серед поточних завдань було реалізоване створення консалтингових, економіко-фінансових, цінкових та організаційно-

управлінських моделей ефективного функціонування аеропорту, як складової підсистеми АТ [14]. При цих та й інших, з рештою, тематичних практичних роботах вже на посадах головного економіста Ап, наприклад, серед іншого і демонаполізації авіатранспортного виробництва відбувалося втілення у господарюючих суб'єктах АТ, поряд з іншими, певних основ ФЛ [15]. Вона тоді тільки зароджувалася в Україні та стала основою економічної ефективності (ЕЕ) діяльності цивільної авіації (ЦА) взагалі та його складової АТ, зокрема. Скажемо так, коли інші автори «вигадали», на наш погляд, неоконкретні поняття ФМ чи ЛП і тому вважатимемо, що це поняття для категорій, якими є «фінанси» і, особливо «фінанси підприємств» таки є напевне що таки не зовсім доречним [16]. І ось чому, бо ж не можна, наприклад, у застосуванні словосполучення «управління автомобілем», замінивши його автоматично словом «менеджмент авто»... Тобто, відомо, що «менеджмент» в якості поняття стосується управління, все ж таки, працею, а не відносинами. Таким чином, доречним є «менеджмент персоналу», а не «фінансів». До них все таки більше напевне що підходить дефініція ФЛ [17]. Тож під Л взагалі автор розуміє її визначення виключно в якості «управління потоками», а не «відносинами» [1]. Тому ФЛ – це управління фінансовими потоками. У це й же час схема ФЛ у ЦА в своїй переважній більшості передбачає спільне функціонування різних процесів, які вимагають інтеграції. І саме поєднання, як поміж собою, так і в комплексі з економічно-організаційними заходами фінансових надходжень та витрат й створює синергію ЕЕ АТ. До ФЛ мали б належати потоки з фінансового обігу (виторг чи виручка, доходи, витрати, прибутки); поставок (запчастин, матеріалів, товарів тощо); в якійсь мірі засоби з просування потоків товарів у системі «Виробництво-Транспорт-Споживання» (ВТС) і ще дещо інше. В загальному скажемо, що ФЛ має існувати певним чином через запровадження в процесі утвердження трансформаційних перетворень в макроекономіці держави форм управління господарюючими суб'єктами не інакше, як на комплексній основі. Ну, а це вже стає можливим завдяки ФЛ, як складової до певної міри інтегрованої Л [18].

Висновки. Отже, в якості причин постання та широкого використання в практиці функціонування макроекономіки нашої країни в якості управління фінансовими потоками ФЛ стає універсальним інструментарієм для опису систем авіабізнесу, авіаіндустрії, авіатранспортних ринків тощо. Він корисний і для формування освітніх програм таких курсів, як «Фінанси», «Фінанси підприємств», «Фінанси інноваційних підприємств» і т.і. [17]. Зважаючи на ці висновки, ФЛ – це, перш за все запровадження у практичну діяльність фінансових служб, комплексу форм, підходів, методів, засобів та їх інструментарію, що мають бути спрямовані в сторону ефективної роботи цих служб. І це, по-перше, що дуже важливе для креативу в сучасній економіці держави. По-друге, для впливу на підвищення ЕЕ фінансових відносин ФЛ стає також і необхідною для цього умовою. Найголовніше також і те, що оптимізація заходів з управління фінансовими потоками позитивно впливає на ЕЕ авіаційно-транспортної експлуатаційної індустрії і особливо в ЦА. Можна зауважити, що на сучасному етапі практично більшість господарських

структур, не кажучи вже про державні компанії, наприклад, в галузі АТ це, перш за все підприємства для здійснення початково-кінцевих операцій, якими є регіональні центри - Ап, як підприємства ЦА. І ще ФЛ стосується до служб управління повітряним рухом, яке замінене на «консультаційну» основу. Ну, а що вже казати також про рухомі операції (авіаперевізники). Натомість вони намагаються поки що діяти традиційно щодо «організації» своїх фінансів. Тобто, як подано у деяких авторів, - більшість дотримується «...традиційних методів управління Л...», тому вони не можуть отримати тієї користі від Л, яку могли б мати. ФЛ повинна стати системою управління потоками і складатися з планування надходжень, обліку використання і контролю над фінансами господарських суб'єктів ЦА. Тільки за таких умов ФЛ є достатньою основою креативної економіки, яка повинна поставати після перемоги над ворогом. Необхідністю запровадження трансформаційних перетворень в усіх інституційних галузях макроекономіки України на середньо-строківу перспективу її розвитку у ХХІ ст. та особливо в ЦА із складовою інноваційних підприємств АТ є підвищення їх ЕЕ і на цій основі конкурентоздатності на світових ринках авіатранспортних послуг в умовах вступу України до ЄС та наближення її АТ до світової ланки міжнародної авіаційної індустрії ЦА.

Список літератури

1. Докієнко Л.М. Фінансова логістика на підприємстві: теоретичні аспекти// [Електронний ресурс]. - Режим доступу: https://ev.nmu.org.ua/docs/2012/3/EV20123_121-126.pdf.
2. Баран Р. Т. До питання економічних методів логістичних підходів управління перевезеннями (на прикладі повітряного транспорту)// Проблеми підготовки професійних кадрів з логістики в умовах глобального конкурентного середовища: УІ МНПК 16.10.2008р. Зб. доп.// Наук. вид./ Відп. ред. М. Ю. Григорак, Л.В. Савченко. - К.: НАУ, 2008. - С. 11-16; Комерційна логістика, як основа стабільності авіакомпаній// Тези доп. II МНК "Проблеми економіки транспорту" - Дніпро.: РВВ ДПТУ, 2002. - С.106-107; Соціально-економічні аспекти проблемності становлення авіатранспортної логістики в Україні // Соціально-економічні дослідження в перехідний період. Економічні проблеми розвитку виробництва регіону / Щорічник наукових праць. Випуск XXXI. - Л.: ІРД НАН України. - 2001. - С. 344- 351; Правові і економічні аспекти термінології авіатранспортної логістики в умовах реструктуризації авіаційного транспорту України // Вісник Харківського національного університету ім. В.Н. Каразіна / Економічна серія 512- 2001. - С. 103-106.
3. Професори НАУ (1933-2008). Гол. ред. ради М. С. Кулик. - К.: НАУ, 2008. - С. 284.
4. Баран Р. Т. Розроблення та запровадження раціональних форм організації праці в СОП ІОАЗ // Програма XXXI СНТК ІЕФ (VII). - К.: КПЦА, 1983. - С. 11.
5. Баран Р. Т. Удосконалення організації, планування та управління пасажирських перевезень експлуатаційного авіапідприємства на прикладі Львівського ОАЗ. // Пропр. XXXII СНТК ІЕФ (VII). - К.: КПЦА, 1984. - С. 11.

6. Баран Р. Т. Відправлення для перевезень чи доставляння «під план» // Крылья Украины, 02.03. 1990р.
7. Баран Р. Т. Комплексне автотранспортне обслуговування аеропортів // АТ, № 8, 1989. – С. 14-16; Совершенствование взаимодействия автомобильного и воздушного транспорта при централизованных перевозках грузов // Пути интенсификации работы автомобильного транспорта/ Межвузовский научн. сб. СПИ, - Саратов, 1988. - С.97-101; Централизованный завоз (вывоз) грузов на базе единых технологий в аэропортах // Передовой производственный опыт, рекомендуемый Министерством для внедрения в ГА/ Информационный Сб. ЦНТИ ГА, Москва, 1989, № 7. - С. 44-46.
8. Є. Крикавський. Логістика: навчальний посібник. – Л.: ДУ «Львівська політехніка», 1999. – 268 с.
9. Совершенствование взаимодействия автомобильного и воздушного транспорта при централизованных перевозках грузов // Взаимодействие различных видов транспорта и контейнерные перевозки / Реф. журнал (7.31.53). – М. : ВИНТИ, 1989, № 7, - С. 53.
10. Баран Р. Т. Шляхи трансформації статистичних оцінок лєтєвищних комплексів // Соціально-економічні дослідження в перехідний період. Методологія статистичних оцінювань соціально-економічних процесів. (Зб. наук. пр.) Вип. 3 (XLI). ІРД НАН України. – Львів, 2003. - С. 411-422.
11. Логістичні концепції розвитку аеропортів: монографія/ за наук. ред. М. Ю. Григорак та Л. В. Савченко. – К.: Сік груп Україна, 2017. – 380 с.
12. Про заходи щодо розвитку аеропортового комплексу "Київ" (Жуляни - Васильків): постанова Кабміну від 17.09.1993р. № 746.
13. Вищий Господарський Суд України// Постанова справи № 6/253 від 16.03.2009 р.// [Електронний ресурс]. - Режим доступу: http://www.arbitr.gov.ua/docs/28_2278466.html .
14. Баран Р.Т. Підвищення економічної ефективності роботи аеропортів. Автореф. дис. на зд. вч. ст. к.е.н. за спец. «Економіка транспорту та зв'язку». – К. : КМУЦА, 1996. – 28 с.
15. Баран Р.Т. Як перемогти авіаційно-транспортного монополіста?// Розбудова держави, № 12, 1995. – С. 29-31.
16. Фінансовий менеджмент : навч. посіб. / [О.І. Скаско та ін.] ; за заг. ред. О.І. Скаско. – Л.: Растр-7, 2018.
17. Баран Р. Т. Авторський досвід застосування у практичній діяльності фінансової логістики та у викладанні фінансів підприємств // Матеріали ІІІ МНПК «Інтеграційна система освіти, науки і виробництва в сучасному інформаційному просторі». – Т.: 19-20.05.2016р. [Електронний ресурс]. - Режим доступу: http://econf.at.ua/publ/konferencija_2016_05_19_20/sekcija_5_ekonomichni_nauki/avtorskij_dosvid_zastosuvannja_u_praktichnij_dijalnosti_finansovoji_logistiki_ta_u_vikladanni_finansiv_pidpriemstv/47-1-0-1013.
18. Ефективність інтегрованої логістики // [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <https://acris.com.ua/stati/effektivnost-integrirovannoy-logistiki/>