**Коба Олена Вячеславівна. Формування та напрями реалізації стратегії оновлення парку повітряних суден: дисертація канд. екон. наук: 08.07.04 / Національний авіаційний ун-т. - К., 2003. , табл**

|  |  |
| --- | --- |
| |  | | --- | | **Коба О.В.** Формування та напрями реалізації стратегії оновлення парку повітряних суден. – Рукопис.  Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук за спеціальністю 08.07.04 - економіка транспорту і зв’язку. – Національний авіаційний університет, Київ, 2003.  Проведено комплексне дослідження організаційно-економічних і фінансових аспектів оновлення повітряних суден з урахуванням специфіки авіатранспортного процесу. Доведено, що стратегією подальшого розвитку цивільної авіації в цілому і ведучих авіакомпаній країни є прискорення процесів оновлення застарілих повітряних суден. При цьому потрібно врахувати стан інвестиційного клімату в Україні, рівень безпеки та екологічні наслідки польотів літаків. Розроблені методичні положення і методи розрахунку прогнозу пасажирських авіаперевезень і потреби в оновленні парку літаків на період до 2015 року. Доопрацьовані методичні підходи до рішення задачі вибору перспективного типу літака авіакомпанією, виходячи з діючої і перспективної мережі обслуговуваних авіаліній і попиту на авіаперевезення. Вирішена задача вибору форм фінансування оновлення парку літаків авіакомпаній залежно від їх фінансового стану і стратегії розвитку. Розроблено рекомендації по підвищенню прибутковості роботи українських авіаперевізників. | |
| |  | | --- | | 1. Як показав якісний аналіз, вузьким місцем авіатранспортної системи України є застаріла фізично і морально АТ, яка не відповідає між народним вимогам і не забезпечує потреби країни в авіаперевезеннях. Тому частка ринку міжнародних авіаперевезень (біля 80 % всього обсягу) у регулярному сполученні, яка обслуговується авіакомпаніями України, скоротилась з 90 %  у 1991 р. до 45,6 % у 2002, тобто більше 50 % пасажирів у 2002 р. скори сталися послугами іноземних авіаперевізників. Звідси стратегією подальшого розвитку ЦА у цілому і ведучих авіакомпаній країни є прискорення оновлення ПС, підвищення на цій основі конкурентоспроможності та ефективності роботи, створення організаційно-економічного механізму, який забезпечить вирішення цієї задачі.  2. Стан інвестиційного клімату в Україні є незадовільним і не відповідає потребам економіки. Проте, починаючи з 2000 р., як показали наші розрахунки та приведені дані, інвестиційний клімат став покращуватися. Важливо зберегти цю тенденцію і забезпечити перехід до нової моделі економічного росту, у якій розвиток економіки буде забезпечуватися цільовим стимулюванням інвестицій, інновацій та позитивними структурними зрушеннями.  3. Транспорт, як галузь, є інвестиційно-привабливим видом діяльності. В той же час авіаційний транспорт поки що недостатньо привабливий для інвесторів. Проте в авіаційному транспорті вже з’явилися “точки” зростання інвестиційної привабливості. Стратегія оновлення ПС розрахована перш за все на ефективно працюючі авіакомпанії, котрі динамічно розвиваються і забезпечують основний приріст обсягів авіаперевезень.  4. Аналіз показав, що авіаційний транспорт відносно до інших видів діяльності, має ряд специфічних особливостей. Здебільшого вони визначаються специфікою авіатранспортного виробництва. До них відносяться необхідність забезпечення рівня безпеки польотів, економія часу доставки пасажирів, вантажів, пошти, екологічні наслідки польотів ПС, які повинні знайти відображення у результатах та витратах при оцінці інвестиційних проектів і враховуватися при плануванні та регулюванні процесів оновлення АТ.  5. Аналіз стану авіатранспортних засобів України показав, що більшість експлуатуючих ПС застаріли настільки, що їх недоцільно ремонтувати і модернізувати. Моральний знос проявляється у неконкурентоспроможності нашої, ще радянського виробництва, авіатехніки відносно до закордонних аналогів. Фізичний знос по конкретним типам АТ складає 70 –80 % (крім ПС Як-42). Науково доведено, що вихід із кризи ЦА України, стратегічним напрямком якого є заміни зношеного парку АТ на нові, відповідні міжнародним вимогам ПС, повинен виконуватись на базі освоєння в експлуатації закордонних ПС Б-767 та новітніх вітчизняних літаків Ан-148, Ан-140, Ан-38, Ан-70, Ту-334, що буде слугувати визначним стимулом розвитку всього авіаційного комплексу країни.  6. Для оцінки перспектив розвитку ЦА був розрахований прогноз обсягу пасажирських перевезень в цілому по авіаційному транспорту України та окремим направленням на перспективу до 2015 р. З вірогідністю 95 % можна стверджувати, що при середніх темпах росту реальних середніх доходів насе-лення більше 3 % на рік на одну людину, обсяг пасажирських перевезень авіаційним транспортом зросте на 40 %. У 2005 р. припускається перевезти 1,66 млн. пас., 2010 р. – 2,2 млн. пас., 2015 р. – 3,2 млн. пас. Це свідчить про перспективи зростання обсягу робіт та необхідність прискорення темпів оновлення парку ПС.  За інтервалами відстані були розраховані такі обсяги авіаперевезень по рейсам на перспективу: на відстані більше 2750 км, які виконують далекомагістральні літаки – у 2005 р. – 287 тис. пас., 2010 р. – 380 тис. пас., 2015 р. – 554 тис. пас.; на відстані 1500 – 2750 км, які виконують середньомагістральні літаки –  у 2005 р. – 830 тис. пас., 2010 р. – 1100 тис. пас., 2015 р. – 1600 тис. пас.; на відстані  900 – 1500 км які виконують близькомагістральні літаки – у 2005 р. – 382 тис. пас.,  2010 р. – 506 тис. пас., 2015 р. – 736 тис. пас.; на місцевих повітряних лініях ( до 900 км.) – 2005 р. – 143 тис. пас., 2010 р. – 189 тис. пас., 2015 р. – 275 тис. пас.  7. Розроблені методичні положення і методи розрахунку потреби в оновлені авіаційного парку ПС України на перспективу. В результаті аналізу розрахунків на 2002–2015 роки доведено, що потреба в оновленні парку складає 104 машини, у тому числі 8 далекомагістральних ПС Б-767, 12 середньо- і ближньомагістральних Ан-148, 16 – Ту-334, 36 ближньомагістральних ПС Ан-140 та 22 ПС Ан-38-100 для місцевих повітряних ліній. Результати цих розрахунків по рокам дозволять планувати обсяг інвестицій в оновлення парку пасажирських ПС. Розроблений методичний підхід по розрахунку прогнозу потреби в оновленні парку ПС може бути використаний авіакомпаніями з урахуванням обмежень і специфіки роботи.  8. Розроблена схема і методичні положення рішення задачі вибору типу ПС у разі оновлення АТ авіакомпанії з урахуванням основних факторів процесу перевезень та їх взаємодії, параметрів мережі діючих і перспективних авіаліній, відстані перевезень, льотних і техніко-економічних характеристик ПС, маркетингових досліджень по визначенню прогнозу пасажиропотоків на повітряних лініях.  Розрахунки, які були проведені відповідно з розробленими методичними положеннями на прикладі авіакомпанії “Львівські авіалінії” показали, що з чотирьох сучасних регіональних типів ПС Ан-38, Dornier 328, Ан-140, ATR-42-300 найбільш конкурентноспроможними і ефективним на ме-  режі авіаліній Львівського регіону є вітчизняні літаки Ан-38 і Ан-140, перші для використання у рейсах на відстанях до 700 км. з середньорічним завантаженням пасажирів не менш 12 чол. на рейс, літаки Ан-140 на відстанях більше 700 км. з завантаженням не менше 15 пас. на рейс. Важливою умовою підтвердження цих розрахунків на практиці є підвищення надійності і справності літаків Ан-140.  9. Науково обґрунтовано і підтверджено розрахунками, що найбільш економічною схемою фінансування за рахунок запозичених коштів процесів оновлення парка ПС є кредит. Загальна сума платежів по кредиту для покупки ПС АН-140 у 1,55 разів перевищує ціну літака, по фінансовому лізингу – у 1,92 рази. Платежі по кредиту виплачуються більш рівномірно і перші 5 років нижче лізингових виплат, що особливо важливо при освоєнні нової авіатехніки.  Однак умови кредитування можуть виконувати лише високорентабельно працюючі авіакомпанії: “Аеросвіт”, “МАУ”, “УСА”, “Донбас – східні авіалінії України”, “Дніпроавіа”. Для малоприбуткових авіакомпаній, таких як ARP-410, Крим, Одеські авіалінії, Львівські авіалінії, Константа найбільш доступною формою фінансування оновлення парку ПС є лізинг. Для активізації реалізації кредитних і лізингових схем фінансування оновлення ПС потрібно прийняття відповідних нормативно-правових актів, державні гарантії.  10. Пріоритетною вимогою покращення інвестиційної привабливості авіаційного транспорту, прискорення оновлення парку ПС є підвищення прибутковості роботи авіакомпаній. Запропонований в дисертації економічний механізм аналізу і планування перевезень на основі оперативної оцінки рентабельності повітряних ліній дозволить приймати науково-обґрунтовані рішення по розстановці парку ПС по повітряним лініям залежної від відстані перевезень і пасажиропотоку, збільшенню або скороченню частоти рейсів, використанню гнучких тарифів на рейси , що дасть можливість підвищити прибутковість і рентабельність роботи авіакомпаній. | |