**Полянська Ніна Олександрівна. Управління державно-приватним партнерством на ринку авіаційних перевезень : Дис... канд. наук: 08.00.04 – 2009**

|  |  |
| --- | --- |
|

|  |
| --- |
| **Полянська Н.О. Управління державно-приватним партнерством на ринку авіаційних перевезень. – Рукопис.**Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук зі спеціальності 08.00.04 – економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності). – Національний авіаційний університет, Київ, 2009.Актуальність роботи обумовлена існуючими проблемами з нарощування обсягів перевезень західних й східних авіакомпаній щодо українського ринку пасажирських перевезень. Такі процеси оцінюються як негативні тенденції, які вже дорівнюються до кризисних процесів. На сьогодні дуже важливими є певні задачі. Це розвиток авіаційних підприємств України, вдосконалення їхньої інфраструктури, надання можливості авіакомпаніям втриматись й, навіть, збільшити свою ринкову частку пасажирських перевезень, існувати самостійно чи інтегруватися з відповідними суб’єктами ринку для того, щоб зменшити витрати й покращити результативність взаємодії.Запропонований в дисертаційному досліджені механізм спрямований на інтереси визначених авіаційних суб’єктів й розвитку діяльності ЦА України. На підставі запропонованих методичних підходів цей механізм надав можливість побудувати два алгоритмі, один з яких застосовано для підтримки стану авіакомпаній України від аеропорту, інший – від хендлінгових підприємств. Ці процеси спрямовані на премії перевізників по результатах обслужених пасажирів.Практична реалізація запропонованих методичних рішень взаємодії авіаційних суб’єктів дозволила отримати програмні результати з підтримки авіакомпанії, які пройшли діагностику на прикладі державних аеропортів «Львів» і «Бориспіль». |

 |
|

|  |
| --- |
| В дисертаційній роботі на основі теоретичного узагальнення економічної сутності і організаційних форм взаємодії суб’єктів господарювання розроблено і запропоновано нове рішення науково-практичного завдання запровадження альтернативних варіантів ДПП концесійних відносин аеропортів, авіакомпаній та інших учасників авіатранспортної діяльності, що має істотне значення для їх сталого розвитку.Проведені дослідження дозволяють сформувати наступні висновки теоретичного, методичного та прикладного характеру:1. Дослідження підтвердили розвиток нових тенденцій на ринку авіаційних перевезень – глобалізації та інтеграції, які досить небезпечні для України через невідповідність конкурентоспроможності українських авіаперевізників умовам лібералізації політики «відкритого неба». Процеси глобалізації та лібералізації швидко розповсюджуються в світі і постійно націлені на експансію нових ринків, впровадження єдиних міжнародних правил господарської гри.2. Проведені дослідження теоретичних основ та практики процесів взаємодії дали змогу визначити, що поняття «взаємодія» може виступати в різних світоглядних формах, діях, законах і принципах, характеризуючи системні зміни взаємопов’язаних елементів авіатранспортної діяльності. Взаємодія авіаційних суб’єктів супроводжується їх спільним узгодженим розвитком, націленим на вдосконалення співробітництва суб’єктів.3. За умови недостатності (чи відсутності) в державному бюджеті коштів для забезпечення простого і розширеного відтворення авіаційного виробництва, функціонування і розвитку авіаційної інфраструктури відповідно до міжнародних вимог світової спільноти, найбільш доцільним є впровадження системи концесійних відносин за умови ДПП:а) в цілому в аеропортовому комплексі як єдиній концесії;б) в окремих сферах авіаційної діяльності як локальних концесіях – центрах взаємодії авіаперевізників, хендлінгах, підприємствах забезпечення авіатранспортного процесу, комерційних суб’єктах авіаційного й неавіаційного сервісу та ін.;в) концесії окремих спеціалізованих видів діяльності (tax free магазини, готелі, харчування, автостоянки та ін.).4. Аналіз світового досвіду провідних авіакомпаній і аеропортів свідчить, що економічна політика взаємовідносин суб’єктів авіатранспортної діяльності повинна будуватися на узгодженні інтересів держави, авіаперевізників, аеропортів і авіаційної клієнтури у вигляді взаєморозрахунків, платежів, зборів і тарифів різного призначення. Покриття витрат авіатранспортного процесу пропонується здійснювати як коштами від платежів за основне обслуговування авіаційних суб’єктів, контрольоване державними органами, так і доходами від додаткового неавіаційного сервісу, що здійснюється на комерційній основі.5. Спільна економічна політика господарюючих суб’єктів на ринку авіаперевезень передбачає самостійну диференціацію розміру зборів, знижок і пільг, пов’язаних з основною авіаційною діяльністю, створення економічної системи компенсаційних відрахувань достатньої долі доходів від неавіаційної діяльності для дотації авіакомпаній і аеропортів.6. Розроблені алгоритми адаптації методик нарахування окремих видів зборів, знижок чи надбавок до тарифів в залежності від специфіки кожного рейсу дозволяють враховувати такі фактори впливу як сезонність, добова нерівномірність, різна провізна спроможність повітряних суден, природні катаклізми та метеоумови. При необхідності система зборів може бути доповнена штрафними тарифами пікових періодів та «плаваючими» графіками взаємодії авіаційних суб’єктів.7. Організаційно-економічний механізм управління взаємодією суб’єктів в умовах концесійних відносин є упорядкованою сукупністю мотивів, стимулів, методів, важелів, інструментів, форм і засобів координації та регулювання технологічних і економічних процесів, відносин і інтересів, які будуються на послідовності узгоджених дій і забезпечують кінцевий результат – виконання перевезень з максимальним системним ефектом.8. На основі виконаних досліджень пропонується альтернативний варіант створення концесій у відповідності до структурування сфер взаємодії авіасуб’єктів за розробленою в дисертації класифікацією основних напрямків: техніко-технологічного, організаційно-правового, економічного.9. Виходячи з реальних потреб забезпечення конкурентоспроможності національної авіатранспортної системи в сучасних умовах світової кризи в дисертації розроблено пропозиції відносно першочергових практичних дій з законодавчого забезпечення формування і розвитку державно-приватного партнерства та концесійних відносин в авіатранспортній сфері. |

 |