

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ УКРАЇНИ
Київський міжнародний університет цивільної авіації

На правах рукопису

НОСЕНКО ВАЛЕНТИНА ВОЛОДИМИРІВНА

УДК 656.7.003.12

**ЕФЕКТИВНІСТЬ РОЗВІТКУ ВНУТРІШНІХ
АВІАПЕРЕВЕЗЕНЬ УКРАЇНИ**

08.07.04 - Економіка транспорту та зв'язку

АВТОРЕФЕРАТ
дисертації на здобуття вченого
ступеня кандидата економічних наук

Київ 1996



00752622 (O)

Робота ви
в Київському міжнародному унів

Науковий керівник: доктор економічних наук
Загорулько В.М.

Офіційні опоненти: доктор економічних наук,
професор Яценко Л.А.,
кандидат економічних наук,
доцент Євстифеев В.С.

Провідна організація: НДЕІ Міністерства економіки України

Захист відбудеться 25 вересня 1996 р. о 12.00 на засіданні спеціалізованої Ради Д.01.35.03 при Київському міжнародному університеті цивільної авіації за адресою: 252058, Київ-58, проспект Космонавта Комарова, 1, корпус 9, ауд. 9.308.

З дисертацією можна ознайомитись в бібліотеці Київського міжнародного університету цивільної авіації.

Відгуки на автореферат дисертації в двох екземплярах, затверджених печаткою, просимо надсилати за вказаною адресою.

Автореферат розіслано 23 серпня 1996 р.

Голова
спеціалізованої Ради,
доктор економічних наук,
професор

Ю.Ф.Кулаєв

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

Актуальність та напрямок досліджень. В теперішній час в цивільній авіації, як і в інших виробничих системах проходять глибокі зміни. Мають місце значні зміни в обсягах та структурі авіап перевезень. Значні економічні перетворення здійснюються на фоні різкого зменшення обсягів виробництва, зростаючої інфляції, зупинення процесів технічного оновлення.

Перебудова національної економіки, отримання Україною економічної самостійності, введення ринкових методів господарювання викликають першочергову необхідність реорганізації роботи транспорту, в тому числі і авіаційного. При цьому проблема освоєння ринку міжнародних перевезень є предметом пильної уваги як зі сторони державної авіакомпанії "Авіалінії України", так і зі сторони чисельних невеликих, в тому числі приватних авіакомпаній. В той же час перевезення на внутрішніх авіалініях скоротились в порівнянні з рівнем 1990 року в 12,5 рази, а їх питома вага в загальному обсягу перевезень знижується і в подальшому.

Так прогнозується, що до 2005 року доля внутрішніх авіап перевезень складатиме 14,5% при загальному обсязі 5 млн.чол. Такі негативні тенденції призводять до того, що майже не використовується значний технічний потенціал: повітряні судна, мережа аеропортів, а також висококваліфіковані робітники цивільної авіації.

Основна проблема в тому, що створені багаточисельні, формально самостійні, але економічно слабкі виробничі ланки (авіакомпанії, аеропорти) не можуть забезпечити самофінансування, і в першу чергу оновлення дорогої авіаційної техніки. Загострюється проблема перспектив зайнятості виробничого персоналу та доцільності використання виробничих потужностей невеликих авіапідприємств. Виникає необхідність вирішення цілого ряду завдань. Серед них найважливіші: переорієнтація напрямків розвитку галузі, з метою задоволення попиту потенційних споживачів авіатранспортних послуг; докорінна

реорганізація комерційної діяльності; технічне та технологічне переоснащення підприємств. Вирішення цих завдань дозволить підвищити ефективність виробництва та створити економічні основи подальшого розвитку транспорту. Практична актуальність та недостатня теоретична розробка проблеми визначили вибір теми даного дисертаційного дослідження.

Мета дослідження. Виходячи з актуальності проблеми, метою дисертаційного дослідження є розробка науково-обґрунтованих пропозицій по оновленню парку повітряних суден України для внутрішніх перевезень та визначення перспектив їх розвитку до 2015 р.

Для досягнення поставленої мети вирішені наступні завдання:

- визначення перспектив розвитку авіаційного транспорту в єдиній транспортній системі України;
- проведення комплексного ретроспективного аналізу динаміки внутрішніх пасажирських перевезень;
- дослідження закономірностей розвитку світових внутрішніх перевезень;
- отримання кількісних прогнозних оцінок обсягів та структури внутрішньодержавних авіаперевезень;
- вибір та обґрунтування методів оцінки ефективності впровадження нової авіатехніки;
- обґрунтування оптимального парку авіатехніки для внутрішніх перевезень та визначення етапів заміни існуючої морально та технічно застарілої авіатехніки;
- обґрунтування джерел інвестування запропонованих автором програм.

Предметом дослідження є механізм формування внутрішнього ринку авіаційних послуг в умовах конкуренції з іншими видами транспорту. Об'єктом є комплекс виробничо-комерційної діяльності аеропортів та авіакомпаній, які обслуговують внутрішній ринок авіаперевезень в Україні.

Методологія та методика дослідження. Теоретична та методологічна основа дисертаційного дослідження базується на об'єктивних

законах економіки, в якій формуються ринкові відносини, на фундаментальних положеннях вітчизняної та закордонної науки. В дослідженні використані наукові роботи, що підсумовують досвід переходу до ринкових відносин в країнах далекого зарубіжжя та країнах СНД. При дослідженні окремих питань використовувались методи економічного та статистичного аналізу, економіко-математичного моделювання та прогнозування, а також різноманітні графічні та графоаналітичні методи факторного аналізу.

Наукова новизна полягає в розробці та обґрунтуванні економічних сценаріїв розвитку авіаційного транспорту України в перехідний період до 2015 року.

В зв'язку з цим на захист виносяться наступні нові наукові результати:

- комплексний аналіз розвитку авіаційного транспорту в єдиній транспортній системі України;
- комплексний аналіз динаміки авіаперевезень у внутрішньому сполученні;
- закономірності розвитку внутрішніх авіаперевезень в світі та їх інтерпретація стосовно до умов України;
- методичний підхід до вибору та обґрунтування факторів, що визначають конкурентосдатність авіатранспорту на внутрішньому ринку транспортних послуг;
- методичні підходи до вибору та обґрунтування прогнозних критеріїв та сценаріїв розвитку авіаперевезень до 2015 року;
- методи оцінки ефективності інвестиційних рішень;
- техніко-економічне обґрунтування оптимального парку авіатехніки для внутрішніх перевезень;
- авторська концепція оновлення авіатехніки та обґрунтування джерел фінансування.

Практична цінність. Робота містить в собі ряд нових методичних положень по обґрунтуванню розвитку авіаційного транспорту в перехідний період, конкретні економічно обґрунтовані багатоваріантні пропозиції по розвитку парку авіатехніки для внутрішніх пере-

везень. Дослідження містить багаточисельні варіанти та техніко-економічні обґрунтування для різноманітних умов розвитку економіки у перспективі.

Апробація та реалізація результатів. Апробація результатів дослідження здійснювалась в державних структурах цивільної авіації України: державному Департаменті авіаційного транспорту, авіакомпанії "Авіалінії України" та в деяких інших авіакомпаніях. Методичні положення дисертації були використані в наукових дослідженнях, а також доповідались на наукових конференціях у 1992 - 1995 роках. Пропозиції по розвитку авіатранспорту України в перехідний період використані при формуванні загальнодержавної концепції розвитку цивільної авіації.

Значна частина методичних положень дисертаційного дослідження використовується в учбовому процесі КМУЦА, наприклад в курсах: "Організація та управління МТЗ та послуг", "Статистика ЦА", "Товарознавство авіаційно-технічного майна", "Економіка ЦА".

Обсяг та структура. Дисертація складається із вступу, трьох розділів, висновку, списку використаної літератури, додатку, загальний обсяг складає 146 сторінок друкованого тексту, 15 малюнків, 28 таблиць. Список використаної літератури включає 124 найменування.

Структура дисертаційної роботи визначена логічною послідовністю вирішення поставлених завдань та включає:

ВСТУП

1. Аналіз розвитку транспортної системи України

1.2. Аналіз тенденцій розвитку змін структури авіап перевезень

1.3. Дослідження закономірностей розвитку внутрішніх авіап перевезень в світі

2. ВИБІР ТА ОБґРУНТУВАННЯ РОЗВИТКУ Авіаційного транспорту

2.1. Аналіз та вибір методів прогнозування внутрішніх пасажирських перевезень

2.2. Метод експертних оцінок та його практична реалізація при виконанні прогнозних оцінок

2.3. Розробка та аналіз прогнозу авіап перевезень на внутрішніх повітряних лініях України до 2015 року

3. ВИБІР ТА ОБГРУНТУВАННЯ ВАРІАНТІВ ОНОВЛЕННЯ АВІАТЕХНІКИ ДЛЯ ВНУТРІШНІХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

3.1. Аналіз структури та технічного стану повітряного парку України

3.2. Методи економічної оцінки вибору оптимального типу літака

3.3. Аналіз техніко-економічних розрахунків та обґрунтування вибору оптимального парку літаків

ВИСНОВКИ

СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ

ДОДАТКИ

ОСНОВНИЙ ЗМІСТ РОБОТИ

У вступі обґрунтовується актуальність роботи та визначаються напрямки досліджень.

В першому розділі проведено аналіз розвитку транспортної системи України та детально розглянуто зміни обсягів та структури авіап перевезень.

Транспортом загального користування України щорічно перевозиться біля 1 млрд. т. вантажів, та 5 млрд. пасажирів.

Проведений аналіз показує, що в пасажирських перевезеннях склалась конкуренція між залізничним та повітряним транспортом на середніх та дальніх відстанях, а на коротких - приміського залізничного транспорту з автомобільним та водним. В умовах скорочення державного регулювання тарифів необхідна дотація з державних та місцевих бюджетів внутрішніх перевезень та наближення тарифів на перевезення до рівня, близького до рентабельного.

Динаміка відправлень пасажирів з аеропортів України

Роки	Відправлення, чол.			
	Всього, тис.чол.	В тому числі		
		міжнарод.	міждержав.	внутрішні
1985	12936	322	8705	3911
1990	14833	274	10332	4227
1993	1700	440	860	400
1994	1681	622	796	263
1995	1798	728	825	245

В загальній кількості перевезень міжнародні склали в 1990 р. - 1.8%, в 1994 р. - 37%, а в 1995 р. - більше 40%.

Проведені дослідження дозволяють зробити висновок, що внутрішні перевезення пасажирів, найімовірніше, будуть освоєні іншими видами транспорту. Авіаперевезення між державами СНД, за участю авіатранспорту України, матимуть значні структурні зміни. В найближчій перспективі послугами авіатранспорту будуть користуватися пасажирів бізнес-класу. Авіаперевезення в країни далекого зарубіжжя будуть мати характер ділових, адміністративних та туристичних поїздок.

Для освоєння вказаних пасажиропотоків необхідно здійснити переоснащення та модернізацію авіаційного транспорту та засобів наземного обслуговування перевезень.

В цьому відношенні необхідно вирішити ряд актуальних проблем. По-перше, необхідно сприяти створенню конкуренції між авіакомпаніями які працюють на українському ринку транспортних послуг. Конкуренція може забезпечити зниження витрат та підвищення якості послуг. Авіакомпанії, що змагаються за місце на ринку транспортних послуг, неминуче будуть сприяти розвитку однієї з найважливіших ланок авіатранспорту - аеропортів. Наприклад, навіть аренда вантажних та пасажирських терміналів може забезпечити значні фінансові надходження без попередніх інвестиційних витрат.

В свою чергу технічна реконструкція аеропортів, збільшення кількості та якості їх послуг, приведе до залучення нових перевізників, що дасть змогу одержати додаткові кошти від зборів за послуги аеропортів та системи аеронавігації.

За результатами проведеного техніко-економічного аналізу можливо зробити наступні висновки. Постійні обладнання, що входять в інфраструктуру авіатранспорту України (аерококсиали, вантажні комплекси, аеродроми, центри технічного обслуговування, система УПР) мають запас виробничих потужностей та можуть забезпечити значні обсяги перевезень.

Для визначення закономірностей розвитку внутрішніх перевезень в дисертації була зроблена спроба оцінки впливу різних факторів на обсяги та питому вагу цих перевезень. Для розрахунків були використані дані по 51 країні з різним рівнем економічного розвитку та транспортною забезпеченістю. В якості факторів використовувались: питома площа - X_1 , забезпеченість залізницями - X_2 , забезпеченість площі автодорогами - X_3 , співвідношення протяжності залізниць та автошляхів до кількості населення - X_4 та X_5 , національний дохід на душу населення - X_6 .

В кінцевому підсумку було одержано рівняння виду:

$$Y = 28,597 - 0,035 X_1 - 0,025 X_2 + 0,015 X_3 - 21,321 X_4 + 2,994 X_5 + 36,875 X_6,$$

при $R = 0,9446$

Як видно з рівняння найбільший вплив на динаміку обсягів внутрішніх перевезень має національний дохід.

В другому розділі проведено аналіз методів прогнозування внутрішніх пасажирських перевезень повітряним транспортом. В дослідженнях використано метод експертних оцінок, що дало змогу визначити обсяги внутрішніх авіаперевезень та вибрати оптимальні типи літаків для внутрішніх сполучень.

В сучасний період розвитку цивільної авіації має велике значення обґрунтування перспектив її розвитку. Серед багаточисельних прогностичних показників головним є прогноз попиту на пасажирські перевезення.

Всі методи прогнозування можливо згрупувати в чотири класи:

- 1) експертні оцінки;
- 2) методи активного та пасивного прогнозування;
- 3) індивідуальні та групові моделі;
- 4) методи "анигу - наверх" та "зверху - вниз".

Для прогнозування відправлень пасажирів з аеропортів найчастіше використовують багатофакторні регресійні моделі.

В якості змінних величин у факторній моделі використані: чисельність населення міст, дохід на душу населення, географічне розташування населеного пункту, відстань від залізниці, розташування відносно промислово-виробничих комплексів. В дисертаційному дослідженні також опробовані моделі вибору пасажиром виду транспорту.

При виконанні прогностичних розрахунків розвитку авіаційного транспорту України, згідно з розробленою методикою, була виконана експертиза із залученням спеціалістів цивільної авіації (КМУЦА, державний Департамент цивільної авіації, державна авіакомпанія "Авіалінії України"). Експертні висновки групувались по спеціально розроблених таблицях, матеріали з яких були використані як вихідні дані, що підсумовують експертні оцінки для подальшої обробки на ЕОМ. Одержана інформація містила наступні дані:

- об'єкт прогнозу: цивільна авіація України;
- мета прогнозу: визначити стратегію розвитку цивільної авіації України;
- термін прогнозу: до 2015 року.

Отримані результати експертного прогнозу дозволили виділити дві проблеми, вирішення яких дасть можливість забезпечити розвиток цивільної авіації: динаміка обсягів авіаперевезень по Україні та перспективні напрямки авіарейсів.

В процесі експертної оцінки аналізувались наступні напрямки:

1. Рік, у якому найімовірніше буде досягнуто обсяг внутрішніх авіап перевезень на рівні 1990 року.

2. Питома вага впливу (за 100-бальною шкалою) факторів, що стримують зростання обсягу внутрішніх перевезень.

3. Формування переліку пар міст, між якими найбільш вірогідне виконання внутрішніх рейсів у перспективі і формування переліку типів авіатехніки, які найбільш ефективні з точки зору експлуатації на перспективних повітряних лініях та з урахуванням змін в структурі попиту, та дії факторів, які обмежують зростання обсягів авіап перевезень.

В результаті виконаних прогностичних досліджень отримані наступні дані (у порядку зменшення рангу фактора): доступність енергоресурсів; відповідність кваліфікації робітників авіатехніки, що прогнозуються до вводу в експлуатацію; можливість придбання авіатехніки; динаміка доходів потенційних клієнтів; гарантії безпеки польотів; ступінь зручності для клієнтів.

В процесі дослідження встановлено перелік найбільш перспективних типів авіатехніки з метою забезпечення освоєння прогнозованих пасажиропотоків.

Найбільш перспективна мережа авіарейсів в межах України по наступних групах: 1 група - Київ, Львів, Симферопіль, Одеса, Донецьк, Харків, Дніпропетровськ, Луганськ; 2 група - Київ, Симферопіль, Донецьк, Львів, Одеса, Ужгород, Харків, Луганськ, Чернівці, Дніпропетровськ, Херсон, Маріупіль.

Отримано два компромісних варіанти стратегії розвитку цивільної авіації України, які містять обґрунтовані характеристики та оцінки в залежності від сценаріїв розвитку національної економіки.

В третьому розділі виконано вибір та обґрунтування варіантів технічного оновлення парку повітряних суден України. На спадщину від цивільної авіації Радянського Союзу Україна одбула парк льотної техніки загальною чисельністю біля 1600 одиниць, з них державному сектору належить 1223 повітряних судна, в тому числі для

транспортної роботи призначено: літаків типу Ту-154 - 35 одиниць, Як-42 - 24 одиниці. Більшу частину парку складають середні та легкі літаки типу Як-40, Ан-24, Ан-2, Л-410. Вся, без винятку, авіа-техніка характеризується високою ресурсовитратністю в експлуатації. Зпочатку в цивільній авіації України були відсутні магістральні та широкофюзеляжні літаки типу Іл - 62, Іл-86, також літак з покращеними техніко-економічними характеристиками Ту-154М. В авіації спеціального призначення налічувалось 1223 одиниці авіа-техніки, з них надзвичайно застарілих Ан-2 - 557 одиниць, Мі-2 - 260 одиниць.

З 1991 року практичних кількісних та структурних змін в льотній техніці не відбулось. Було придбано 4 літаки Як-42, 7 - Іл-62, 8 - Ан-24 та 3 - Боїнг-737, отриманих за лізинговою угодою.

При скороченні загальних обсягів перевезень більше ніж в 7 разів, серед них внутрідержавних в 12 разів, на початок 1996 року парк транспортної авіації складав 1221 одиниць, тобто в багато разів перебільшував реальні потреби (враховуючи тільки загальну ємність салонів). Підтвердженням висновку може служити показник середньорічного нальоту на одне повітряне судно, який у 1995 році по типам літаків складав: Ан-2 - 15 годин (1991 р. - 222 г.), Л-410 - 54 години (1991 р. - 577 г.), Ан-24 - 625 годин (1991р. - 1760г.), Ту-154 - 425 годин (1991 р. - 1950 г.).

Однак головною сучасною проблемою є підтримка парку льотної техніки в робочому стані. Замість нормативного рівня справності - 65-82% вона склала в 1996 році - 15-20%. Основні причини: відсутність можливості придбати за частини та профінансувати ремонтні роботи. Тільки Бориспільському регіональному відділенню "Авіалінії України" необхідно запасних частин на 47 млрд. російських рублів.

Другою проблемою, яку вирішував автор в своєму дисертаційному дослідженні, є заміна фізично та морально застарілої льотної техніки на більш ефективну. Проведені автором розрахунки показали, що до 2000 року, в зв'язку з закінченням ресурсу, буде списано більше половини суден транспортної авіації в цілому, та дві третіх льотної техніки, що забезпечує внутрішні перевезення.

Після 2000 року темпи списання більше прискоряться, що ставить під загрозу освоєння навіть дуже скромних прогнозуємих пасажиропотоків. Відсутність обґрунтованих методичних розробок привела до того, що керівні органи цивільної авіації України не мають чіткої програми-концепції розвитку авіатранспорту, та в першу чергу, заміни та модернізації парку літаків. Навіть умови придбання техніки виробництва СНД (Ту-154М, Як-42Д, Ан-140) не визначені. В цілому автор виклав можливі негативні наслідки при орієнтації на закордонну авіатехніку.

Принциповим питанням, яке вирішується в дисертації є вибір методів оцінки ефективності нової техніки та інвестиційних рішень. Спеціалістам відомо, що методи вимірювання витрат та виробничих результатів завжди були однією з вузлових та суперечних проблем економічної науки, незалежно від області та часу використання - директивна соціалістична або регульована ринкова економіка.

В дисертаційному дослідженні використані методи, що базуються на основних принципах та підходах, що склалися у світовій практиці, насамперед це методи оцінки ефективності інвестиційних проєктів, адаптованих до умов переходу до ринкових відносин. Головними з них є: моделювання потоків продукції, ресурсів та грошових коштів; врахування результатів аналізу фінансового стану підприємства, яке претендує на реалізацію проєкту; ступінь довіри до керівників проєкту; вплив реалізації проєкту на навколишнє середовище і таке інше.

Також визначався ефект, як результат співставлення очікуємих інтегрованих результатів та витрат з орієнтацією на отримання необхідної норми доходу на капітал. Виконувалось приведення витрат та доходів за різні терміни до умов початкового періоду. Враховувався вплив інфляції; затримки платежів та інших факторів, що впливають на теперішню та наступну цінність грошей. Враховувались невизначеність та ризики, пов'язані із здійсненням проєкту.

Порівняння різних варіантів заміни авіаційної техніки для внутрішньодержавних перевезень та вибір найоптимальнішого з них

проводився з допомогою наступних показників: чистий дисконтований дохід, індекс доходності, внутрішня норма доходності та термін окупності. Крім того, враховувались варіанти, які потребують залучення позичкових коштів в іноземній валюті. Оптимальний варіант визначався на основі експертного аналізу сукупності вище перерахованих показників. Для техніко-економічних розрахунків було відібрано 11 типів вітчизняних літаків (в тому числі і перспективних, наприклад Ан-140) та 14 закордонного виробництва з пасажиромісткістю до 100 чоловік, та практичною дальністю польоту до 3000 км.

Для того, щоб визначити найбільш вигідні та ефективні сфери використання різних типів літаків всі техніко-економічні розрахунки проводились з урахуванням амін (в реальних межах) найголовніших факторів, які впливають на ефективність використання техніки та одержання кінцевих результатів. В кінцевому підсумку, враховуючи середній річний нальот на один літак, всі розрахунки проводились по трьох варіантах - 1460, 2190 та 3650 годин, ступінь використання комерційної завантаженості прийнято від 50% до 70%, ціни на авіакеросин від \$200 US до \$400 US за 1 т. Враховуючи, що при внутрішніх перевезеннях має місце конкуренція повітряного транспорту з наземним, є необхідність соціального захисту окремих категорій пасажирів, формування доходів базувалось на знижених тарифах. Тому при розрахунках використовувалась мінімальна доходна ставка на рівні \$0,06 US, а максимальна - \$0,2 US за 1 пас.км.

Всі техніко-економічні розрахунки проведені по трьох можливих варіантах: без кредитування, з урахуванням залучених засобів та експлуатація літаків по лізингу.

Всі варіанти розрахунків оцінювались за інтегральним критерієм.

За результатами багаточисельних техніко-економічних розрахунків можна зробити наступні висновки. Перевищення доходів над витратами по всім типам літаків можливо при доходній ставці більше \$0,1 US за 1 пас.км та коефіцієнті комерційної завантаженості

більше 0,5. В зв'язку з високою первісною вартістю літаків закордонного виробництва їх ефективна експлуатація можлива при середньорічному нальоті не менше 3000 годин. Найкращий варіант використання літаків по лізингу.

Згідно з інтегральною оцінкою, для внутрішніх перевезень України в перспективі рекомендується ввести в експлуатацію Ан-140, Іл-114, Ту-334-І, АTR-72, Fokker-50.

ОСНОВНІ ВИСНОВКИ ТА ПРОПОЗИЦІЇ

Виконані дослідження дозволяють зробити наступні висновки:

1. Аналіз розвитку транспортної системи України з 1990 року показав, що найбільше знижувались обсяги перевезень на авіаційному транспорті. При загальній тенденції падіння пасажирських перевезень на 45%, авіаційні перевезення скоротилися більше ніж у 7 разів, а у внутрішньому сполученні - в 12 разів. Більшість аеропортів України в 1996 році (Луцьк, Чернігів, Бердянськ, Суми, Житомир, Черкаси, Хмельницький, Маріупіль) епізодично виконували відправлення пасажирів. Річні відправлення по цих аеропортах не перебільшували 3 тис. пас.

2. Існуючий парк літаків на цей період майже не мав змін при значному падінні обсягів перевезень, що є свідомством невикористовуваних резервів та наявності конкуренції з іншими видами транспорту. За досліджений період попит на пасажирські перевезення на внутрішніх авіалініях формувався під дією цінового фактору на альтернативні види транспорту (автомобільний, залізничний). Наприклад, тариф на авіаційному транспорті перевищував в середньому тариф на перевезення залізничним транспортом в 4,5 разів, а автомобільний - в 3,4 раза.

3. Проведений аналіз існуючої інфраструктури авіатранспорту показав, що вона мала значний запас виробничих потужностей, водночас орієнтація на експлуатацію літаків нового покоління потребує розробки спеціальної програми технічної реконструкції наземної

авіатехніки, з урахуванням використання перспективної льотної техніки. За експертними оцінками для цього потрібно буде, при існуючих темпах зростання авіап перевезень, біля 3 млрд. долр.

4. Дослідження світових закономірностей розвитку внутрішніх перевезень дають право прогнозувати, що їх рівень залежить не тільки від долі національного доходу на душу населення, але й від транспортної забезпеченості території, питомої ваги перевезень авіатранспортом та ін.

5. В перехідному періоді зростає роль прогнозування очікуємих обсягів перевезень, а точніше прогнозування попиту на транспортні послуги. З багаточисельних методів прогнозування в дисертації використовувались економіко-математичні моделі, основними факторами, що в них використовувались, були співвідношення тарифів по конкуруючим видам транспорту. Проведене дослідження кількісних прогнозних оцінок внутрішніх авіаційних перевезень за двома вище названими методами показують практичну їх значимість. Тільки в 2015 році очікується обсяг внутрішніх перевезень - 850-900 тис.чол.

6. Техніко-економічні розрахунки по вибору оптимального типу літаків показали, що найбільш доцільно та економічно вигідно впроваджувати на внутрішніх перевезеннях на перспективу до 2015 року літаки типу: Ан-140, Іл-114, Ту-334-І, АTR-72, Fokker-50.

4. ПЕРЕЛІК РОБІТ, ОПУБЛІКОВАНИХ ПО ТЕМІ ДИСЕРТАЦІЇ

1. Загорюлько В.М., Носенко В.В. Современные особенности механизма обновления основных фондов авиатранспорта. Сб. научных трудов. К.: КМИГА, 1993. - с. 81-89.

2. Носенко В.В. Разработка программного обеспечения по расчету капитальных вложений на авиапредприятиях / Темы докладов. - К.: КМУТА, 1994. - с. 95-96.

3. Загорюлько В.М., Носенко В.В. Организация и управление МТО и услуг. Методические указания по выполнению курсового проекта. - К.: КМУТА, 1996. - 32 с.

4. Носенко В.В., Радченко Е.А. Состояние и перспективы развития авиационной техники для внутренних международных перевозок. /Сб. науч. тр.: Организационно-экономические проблемы деятельности авиакомпаний. - К.: КМУТА, 1996. - с. 83-84.

5. Носенко В.В. Метод экспертных оценок прогнозирования местных авиаперевозок и его практическая реализация. / Сб. науч. тр.: Проблемы системного подхода в экономике. - К.: КМУТА, 1996. - с. 52-54.

Annotation

Nosenko V.V. Effectiveness of the development of internal air transporters with in Ukraine.
Dissertation for the degree of the candidate of economic sciences specialized in Economy of transport and communication (specialty 08.07.04), Kiev International University of Civil Aviation, Kiev, 1996.
Complex analysis of the development of the transport system of Ukraine during the transitional period has been fulfilled. Role of the civil aviation has been determined. Objective laws and tendencies of internal transportations in the world depending on various factors have been determined.
Forecast of the dynamics of internal air transportations up to 2010 has been made.
Program of modernization of airport park for internal transportations has been worked out on the basis of new methods of estimation of effectiveness of investment projects.
Key words: complex analysis, internal air transportations, forecast methods, estimation of investment decisions.
25203. Kiev-55, prospect Kosmonavtov, 1996-97

АННОТАЦИЯ

Носенко В.В. Эффективность развития внутренних авиаперевозок Украины.

Диссертация на соискание ученой степени кандидата экономических наук по специальности 08.07.04 - Экономика транспорта и связи. Киевский международный университет гражданской авиации. Киев, 1996.

Проанализирован комплексный анализ развития транспортной системы Украины в переходный период, определены роль и место гражданской авиации. Выявлены закономерности и тенденции внутренних авиаперевозок в мире в зависимости от различных факторов.

Выполнен прогноз динамики внутренних авиаперевозок до 2015 г.

На основе новых методов оценки эффективности инвестиционных проектов разработана программа модернизации самолетного парка для внутренних перевозок.

Ключевые слова: комплексный анализ, внутренние авиаперевозки, методы прогнозирования, оценка инвестиционных решений, модернизация самолетного парка.

Annotation

Nosenko V.V. Effectiveness of the development of internal air transportations with in Ukraine.

Dissertation for the degree of the candidate of economic sciences specialized in Economy of transport and communications (speciality 08.07.04). Kiev International University of Civil Aviation. Kiev, 1996.

Complex analysis of the development of the transport system of Ukraine during the transitional period has been fulfilled, role of the civil aviation has been determined. Objective laws and tendencies of internal transportations in the world depending on varions factors have been determined.

Forecast of the dynamics of internal air transportations up to 2015 has been made.

Program of modernization of aircraft park for internal transportations has been worked out on the basis of new methods of asfimation of effectiveness of investment projects.

Key words: complex analys'is, internal air transportations, forecast methods, estimation of investment decisions, modernization of aircraft park.

Підписано до друку 21.08.96. Формат 60x84/16. Папір прокарський.
Офсетний друк. Ум.фарбовітб.5.Ум.друк.арк.0.93.Обл.вип.арк.1,0.
Тираж 60 экз. Замовлення № 162 - I. Ціна . Вип. № 226/Ш.

Видавництво КМ/ЦА.

252058. Київ-58, проспект Космонавта Крмарова, I.

438692

AB 35.448