

**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ  
НАЦІОНАЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ УНІВЕРСИТЕТ**

**РИБАК ОЛЕНА МИКОЛАЇВНА**



УДК 330.322.2:656.7:629.73(042.3)

**ЕКОНОМІЧНИЙ МЕХАНІЗМ ІНВЕСТИВАННЯ ТЕХНІЧНОГО  
ПЕРЕОСНАЩЕННЯ АВІАКОМПАНІЙ**

Спеціальність: 08.00.04 – економіка та управління підприємствами (за  
видами економічної діяльності)

Автореферат

Дисертації на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук

Київ - 2010

Дисертацією є рукопис.

Роботу виконано в Національному авіаційному університеті Міністерства освіти і науки України.

**Науковий керівник** - доктор економічних наук, професор  
**Степанов Олександр Петрович**,  
Національний авіаційний університет, професор кафедри  
фінансів, обліку і аудиту.

**Офіційні опоненти:** доктор економічних наук, професор  
**Сич Євген Миколайович** -  
Державний економіко – технологічний університет  
транспорту, завідувач кафедри економіки підприємств  
транспорту;

кандидат економічних наук, доцент  
**Коба Олена Вячеславівна**  
Національний авіаційний університет,  
доцент кафедри економіки.

Захист відбудеться «05» червня 2010 р. о 12 годині на засіданні спеціалізованої вченої ради Д 26.062.02 у Національному авіаційному університеті за адресою: 03680, Київ-58, просп. Космонавта Комарова, 1, корп.2, ауд. 418.

З дисертацією можна ознайомитись у бібліотеці Національного авіаційного університету за адресою: 03680, м. Київ, просп. Космонавта Комарова, 1.

Автореферат розіслано « \_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 2010 р.

Вчений секретар  
спеціалізованої вченої ради,



В.В. Матвеев

## ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

### ВСТУП

**Актуальність теми.** Сучасний процес розвитку інфраструктури в галузі авіаційного транспорту пов'язаний з вирішенням ряду організаційно – економічних проблем реалізації наукових програм, в рамках яких передбачається переоснащення основного капіталу авіакомпаній, створення нових потужностей, що відповідатимуть сучасним вимогам науково – технічного прогресу. Їх розв'язання мають базуватись на механізмі економічного інвестування технічного відновлення, розробках та впровадженні нових технологій даного процесу.

Основою розвитку авіаційного транспорту є стабілізація роботи авіакомпаній (АК), підвищення рівня безпеки в галузі, якості обслуговування пасажирів, що потребує постійного вдосконалення їх матеріально – технічної бази, через підвищення інтенсивності використання інвестиційного капіталу. Тому, вдосконалення економічного механізму інвестування технічного переоснащення, що в умовах динамічного зовнішнього середовища забезпечуватиме ефективність роботи авіакомпаній в поточному та перспективному періодах, є доцільним. Адаптований механізм, спираючись на цільову орієнтацію і координацію всіх ключових процесів, що охоплюють зміну напрямків використання ресурсів, їх джерел, підвищення гнучкості в функціонуванні економічного суб'єкта тощо, надасть можливість для узгодження інтересів кожного з учасників. В зв'язку з цим вказані проблеми є не тільки актуальними для розвитку національних авіакомпаній, а і своєчасними.

Проблемі оновлення основного капіталу підприємства присвячені фундаментальні праці Асаула А.Н., Бузирева В.В., Васильєва В.М., Горбунова А.А., Косолапова Л.А., Сергієвої В.Г., Степанова О.П. та багатьох інших.

Питання підвищення ефективності інвестицій на авіаційному транспорті підіймались в роботах видатних науковців і практиків, таких як Артамонов Б.В., Воробйов В.Г., Громов М.М., Костроміна Е.В., Загорулько В.М., Ільчук В.П., Коба В.Г, Коба О.В., Кулаєв Ю.Ф., Косарев О.Й, Кабаніхіна К.В., Мова В.В., Панченко В.Н., Подреза С.М, Новикова А.М., Сич Є.М., Щелкунов В.І., Уліцкій М.П., Фридлянд А.А., Яценко Л.А. Проте в теоретичному та практичному відношенні залишається не вирішеною проблема стимулювання інвестицій в технічне переоснащення українських авіапідприємств з урахуванням інтересів учасників даного процесу. Також не достатньо розроблені питання формування джерел інвестування технічного переоснащення на авіаційному транспорті, а запропоновані підходи є фрагментарними та не мають системної основи. Практична та наукова актуальність зазначених питань обумовила вибір теми дисертаційної роботи, визначила його мету та завдання.

**Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами.** Дисертаційна робота виконувалась згідно з планами наукових досліджень Національного авіаційного університету а саме, відповідно до плану науково – дослідної роботи кафедри фінансів і економічної кібернетики за темою №47 – ф6/к64 «Бюджетування в системі управління авіаційних підприємств», що виконувалась протягом 2005 – 2008 рр. та темою №71/11.01.04 «Організаційно - економічний механізм управління авіатранспортним підприємством в умовах когнітивної економіки», що виконується на кафедрі «Фінансів, обліку і аудиту» з 2009 - 2012 рр.

**Мета і задачі дослідження.** Метою дисертаційної роботи є розвиток теоретико – методичних підходів, методів та практичних рекомендацій з інвестування технічного переоснащення авіакомпаній на основі удосконалення економічного механізму.

Реалізація зазначеної мети дисертаційної роботи обумовила необхідність вирішення наступних завдань:

- розкрити змістово – типологічну характеристику поняття „технічне переоснащення”;
- дослідити вплив технічного рівня основних виробничих фондів АК на фактори безпеки авіаційного транспорту;
- виявити стратегію оцінки інвестиційних можливостей авіаційного підприємства;
- сформулювати концепцію удосконалення економічного механізму інвестування технічного переоснащення АК;
- розробити інтегровану модель взаємодії суб’єктів інвестування переоснащення;
- розвинути методичні основи стимулювання інвестиційної діяльності авіакомпаній;
- обґрунтувати ефективність джерел інвестування та впровадити варіанти стимулювання інвестиційної діяльності;
- визначити стратегію впровадження економічного механізму інвестування технічного переоснащення АК.

**Об’єктом дослідження** є інвестиційно – економічна діяльність авіакомпаній України.

**Предметом дослідження** є сукупність економічних відносин, методів, інструментів, важелів і стимулів, що обумовлюють удосконалення механізму інвестування технічного переоснащення авіакомпаній.

**Методи дослідження.** Методичною та теоретичною базою проведених досліджень є фундаментальні положення загальної економічної теорії, роботи вітчизняних і закордонних вчених – економістів з проблем інвестування процесу формування основного капіталу підприємств, здійснення технічного переоснащення та стимулювання відповідних економічних процесів і явищ. Інформаційною базою проведеної роботи є закони України та інші нормативно – правові акти з питань регулювання інвестиційної діяльності підприємств, статистичні та звітні дані авіапідприємств. Методологічною основою даного наукового дослідження слугує діалектичний метод пізнання. Емпіричною базою роботи стали наукові праці вітчизняних та зарубіжних вчених, законодавчі та нормативні акти Президента України, Верховної Ради, Кабінету Міністрів, матеріали Міністерства економіки України, Державного комітету статистики, звіти, та статистичні дані. Крім того було використано фінансово – економічний аналіз при дослідженні можливостей технічного переоснащення АК. При вивченні впливу технічного переоснащення на результати діяльності авіакомпаній застосовувався факторний і кластерний аналіз. Для удосконалення механізму інвестування технічного переоснащення використані такі методи, як економіко - математичний, оптимізацій, а також організаційного моделювання інвестиційних процесів. З метою розробки та оцінки поведінки АК при здійсненні технічного переоснащення було застосовано методи теорій активних систем, ієрархічних ігор, метод чистої приведеної вартості. В рамках вище означених методів в умовах невизначеності ринкової економіки використано також агентний та кардиналістський підходи.

**Наукова новизна одержаних результатів** полягає в розробці методичних підходів до техніко - економічного переоснащення парку повітряних суден авіакомпаній з урахуванням інтересів суб'єктів господарювання, які взаємодіють в умовах здійснення гармонізаційно – інвестиційних заходів. В результаті вирішення поставлених завдань

*вперше:*

- розроблено концепцію удосконалення економічного механізму інвестування технічного переоснащення авіакомпаній, де на вході - знаходиться застаріла матеріально – технічна база основних виробничих фондів і нестача коштів на розширене відтворення основного капіталу, у процесі інвестування – відбувається пошук необхідних ресурсів, вибір об'єкту інвестування та формування збалансованої програми з забезпеченням її реалізації, а на виході – новий стан матеріально – основних виробничих фондів;

*вдосконалено:*

- модель взаємодії учасників процесу інвестування технічного переоснащення на основі агентного підходу та методу оптимізації корисності, що дає можливість проводити оцінку кінцевих результатів стимулювання авіакомпаній;

- економічний механізм стимулювання процесів інвестування, що являє собою сукупність інструментів і важелів впливу на авіакомпанію з метою її технічного переоснащення, який на відміну від існуючих, враховує особливості узгодження інтересів кожного з учасників;

- стратегію впровадження економічного механізму стимулювання й узгодження інтересів учасників інвестування технічного переоснащення, що дозволяє оптимізувати витрати на стимулювання а також максимізувати ефективність використання нової техніки та технологій у виробництві;

*дістало подальший розвиток:*

- змістово – типологічна характеристика поняття «технічне переоснащення», а також понять – «економічне стимулювання» й «механізм стимулювання», за допомогою яких можна дати більш поглиблене трактування процесів інвестування;

- розробка стратегії оцінки інвестиційних можливостей авіаційного підприємства на основі використання методів майбутніх грошових потоків і статистичних даних діяльності авіакомпаній;

- визначення способу залучення джерел інвестування технічного переоснащення та оцінки ефективності їх використання для авіакомпаній;

- дослідження залежності стану економічної безпеки авіакомпаній від технічного рівня її основних виробничих фондів, на базі якої формується механізм економічного інвестування.

**Практичне значення одержаних результатів.** Проведені в роботі дослідження дозволять на загальнодержавному рівні удосконалити процес управління технічним переоснащенням АК України та нададуть їм реальну можливість скоротити витрати від основної діяльності за рахунок інвестування технічного переоснащення, що дозволить забезпечити достатній потенціал розвитку у майбутньому.

Матеріали дисертаційної роботи використовуються в навчальному процесі Національного авіаційного університету при вивченні дисциплін «Інвестування», «Фінанси» (Акт впровадження результатів науково-дослідної роботи від 19.10.2009 р.).

На момент захисту запропоновані теоретичні і практичні розробки дисертаційної роботи використовуються у практичній діяльності Спільне ЗАТ «Міжнародні авіалінії

України» (Акт впровадження від 12.10.2009 р.), ТОВ «Авіаційна компанія Роза вітрів» (Акт впровадження від 16.09.2009 р.), ТОВ «Авіакомпанія «Конкордавіа » (Акт впровадження від 10.11.2009 р.), що дозволило вказаним суб'єктам покращити основні фінансово – економічні показники та зменшити собівартість рейсів в наслідок використання новітнього обладнання.

**Особистий внесок здобувача.** Дисертаційна робота є самостійним науковим дослідженням. Усі наукові результати, викладені в дисертації, отримано автором особисто. З наукових праць, опублікованих у співавторстві, у дисертації використано лише ті ідеї, положення і розробки, що складають індивідуальний внесок автора. (В статті [1] автору належать наступні розробки й положення: уточнені поняття фінансових та економічних методів і стимулів, визначено поняття «економічних важелів», уточнено класифікацію й структуру їх використання з метою стимулювання технічного переоснащення; в статті [3] визначено класифікацію джерел інвестування та механізм технічного переоснащення авіапідприємств; в статті [4] досліджено можливості адаптації українських АК до економіки мереж в новому пост індустріальному суспільстві; в статті [5] обґрунтовано механізм узгодження інтересів при технічному переоснащенні суб'єктів авіаційної галузі; в статті [8] класифіковано фактори, що зумовлюють доцільність технічного переоснащення авіапідприємств, в рамках дослідження економічної безпеки авіакомпанії, визначено економічну ефективність пасажирських літаків в залежності від типу та року введення в експлуатацію; в статті [9] в результаті проведених розрахунків запропоновано формування амортизаційної політики відповідно до різних стадій життєвого циклу авіаційної техніки).

**Апробація результатів дисертації.** Основні положення і результати досліджень були обговорені на науково – практичних конференціях: III та IV міжнародній науково - практичній конференції студентів та молодих учених «Політ» (м. Київ 2003, 2004, 2005); V, VI, VIII міжнародній науково – технічній конференції „Авіа ” (Київ 2004, 2007); 8 та 9 міжнародній науково – практичній конференції Транспорт + Логістика ІнтерСклад (Київ 2006, 2007); II та III міжнародній науково – практичній конференції «Сучасні проблеми глобальних процесів у світовій економіці» (Київ 2007, 2008); міжнародній науково – практичній конференції «Проблеми соціально – економічного розвитку підприємств» на базі Національного технічного університету «Харківський політехнічний інститут» (Харків 2008); II міжнародній науково – практичній конференції «Стратегії інноваційного розвитку економіки: бізнес, наука, освіта» на базі Національного технічного університету «Харківський політехнічний інститут» (Харків 2010);

**Публікації.** Результати проведених досліджень опубліковано у 22 наукових роботах, у тому числі 12 статтях – у фахових виданнях ВАК України.

**Структура, зміст та обсяг дисертаційної роботи.** Дисертація складається із вступу, трьох розділів, загальних висновків, списку використаної літератури та додатків. Загальний обсяг роботи становить 257 сторінок машинописного тексту, включаючи 14 таблиць (3 з яких займають площу сторінки), 33 рисунків (9 з яких займають площу сторінки), список використаних джерел з 182 найменування на 18 сторінках, додатків 14 на 40 сторінках.

## ОСНОВНИЙ ЗМІСТ РОБОТИ

У вступі обґрунтовано актуальність теми дослідження, сформульовано його мету і завдання, визначені предмет, об'єкт, розкрито наукову новизну, теоретичне та практичне значення отриманих результатів.

**Перший розділ** – «Теоретико – методичні основи інвестування технічного переоснащення підприємств» висвітлює ключові чинники економічного успіху підприємства, на основі яких виведено фактори росту, серед яких визнано основним техніко – технологічний стан. Серед можливих методів зміни технічного стану українських підприємств визначені: нове будівництво, оновлення, модернізація та технічне переоснащення, обґрунтовано доцільність вибору останнього. В процесі дослідження застосування понять «технічного переозброєння» та «технологічного переоснащення», рекомендовано вживати таку дефініцію, як «технічне переоснащення» в якості повно або частково переоснащеного процесу виробництва чи надання послуг шляхом заміни морально застарілого чи фізично зношеного обладнання, механізації й автоматизації технологічних процесів, усунення диспропорцій в допоміжних службах, для створення екологічно безпечних виробництв та покращення інших техніко – економічних показників з меншою величиною інвестицій в більш стислі строки ніж при створенні нових підприємств чи їх розширенні.

В результаті теоретичних досліджень розробки поняття «технічне переоснащення», запропоновано складові економічного механізму інвестування організації процесу технічного переоснащення, що дозволить досягти належного рівня техніко – технологічного стану підприємств без втрати фінансової рівноваги (Рис. 1).

Розкрито змістово – типологічну характеристику поняття «технічне переоснащення» через визначення головної мети, завдань та основних функціональних складових. Так, головною метою технічного переоснащення визнано забезпечення стабільного й максимально ефективного функціонування підприємств в теперішньому часі та високого потенціалу їх розвитку у майбутньому. Відповідно до мети визначені основні завдання, серед яких збільшення конкурентних переваг; створення базового рівня для подальшого розвитку наукових технологій; надання можливостей для диверсифікації продукції, робіт послуг, розширення ринків, збільшення обсягів реалізації; мінімізація руйнівного впливу результатів виробничо - господарської діяльності на стан навколишнього середовища; підвищення ефективності основної діяльності підприємства. Серед основних функціональних складових поняття виділені наступні: фінансово – економічна, інноваційна, маркетингова, соціальна та екологічна.

В процесі досліджень виявлено, що економічне стимулювання слід характеризувати як вплив на компоненти системи з метою здійснення узгодженої діяльності та як засіб досягнення заздалегідь визначеного економічного чи позаекономічного ефекту в сфері матеріального виробництва та невиробничій сфері. В свою чергу, на основі механізму стимулювання обґрунтовано використання законодавчо – правових, організаційних, соціально – психологічних, адміністративних і фінансових методів, важелів та інструментів, що застосовуються для досягнення визначеної мети об'єктом управління.

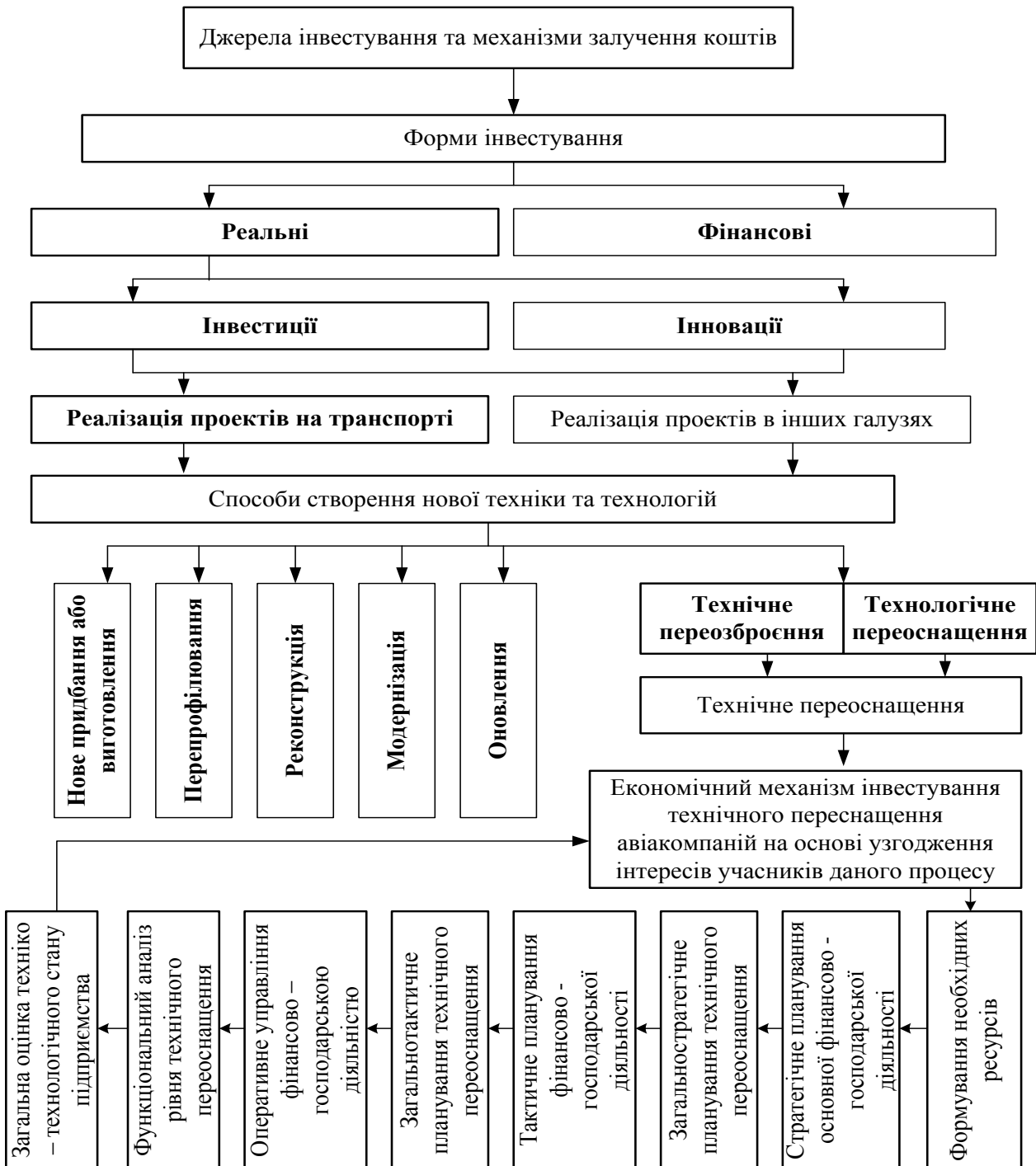


Рис.1. Складові економічного механізму інвестування технічного переоснащення авіакомпаній

В подальших дослідженнях визначення суб'єктів інвестування технічного переоснащення дає можливість сформулювати комплекс їх інтересів з метою подальшого узгодження для отримання максимального економічного ефекту.

У другому розділі – «Економічні фактори впливу на механізм інвестиційно – технічного переоснащення авіакомпаній» виконано комплексний аналіз стану ринку авіаційних перевезень на світовому рівні та рівні країни. Так, загальносвітові тенденції свідчать про поступове збільшення обсягів авіаційних перевезень, однак ріст продовжує концентруватись на ринках Азії, Латинської Америки та Близького Сходу. Європа демонструє затяжний вихід з кризи, що ускладнюється різноманітними



зовнішніми факторами. Подібний розвиток демонструє і Україна, додаючи ускладнення, пов'язані з введенням режиму «відкритого неба», що зумовило посилення конкурентної боротьби, на фоні підвищення вимог світових організацій до рівня авіаційної техніки та технологій. При зазначених тенденціях основною умовою виживання виступає економія, яка сьогодні не можлива без технічного переоснащення галузі.

За допомогою методів статистичного та евристичного прогнозування визначено залежність рівня безпеки польотів від етапу життєвого циклу повітряного судна, визначено взаємодію факторів безпеки авіаційного транспорту з техніко – організаційним рівнем переоснащення АК.

При дослідженні технічного стану галузі, варто зауважити, що значна кількість літаків на балансі українських АК радянського виробництва (45%), а оновлення повітряного флоту авіакомпаній – лідерів ринку авіаційних перевезень, відбувається систематично, але за рахунок бортів закордонного виробництва, вік яких в середньому складає від 7 до 15 років (табл. 1).

Таблиця 1

### Середній вік та рівень зношеності основних виробничих фондів українських АК

Назва АК	Середній вік літаків авіакомпаній, р.				Ступінь зносу основних виробничих фондів, %			
	2006	2007	2008	2009	2006	2007	2008	2009
ЗАТ «АероСвіт»	15	16,4	15,8	17	48,1	59,3	50,6	64,9
СП ЗАТ «Авіакомпанія «Міжнародні авіалінії України»	12,3	11	13,5	15	35	25,8	39,9	42,3
ВАТ «Авіаційна компанія «Дніпроавіа»	16,8	15,5	13	12,5	63,1	48,6	36,1	28,6
ТОВ «Авіакомпанія «Донбасаеро»	22	19,4	18,7	21,6	82,5	72,7	70,1	81

Аналіз даних про сучасний стан парку повітряних суден авіакомпаній дав можливість зробити висновок про наявність тенденцій до постійного оновлення у авіакомпаній, яким належить більша частка національного ринку авіаційних перевезень. В роботі також здійснено дослідження ринку авіаційної техніки за основними характеристиками пасажирських літаків, що експлуатують чи планують експлуатувати на території України включно з їх паливною ефективністю, ціною, рівнем шуму, емісією та відповідністю нормам і стандартам ІСАО. Проведені узагальнення основних параметрів повітряних суден будуть корисними для авіакомпаній при здійсненні вибору на користь тієї чи іншої моделі літака.

Дослідження сучасної структури та парку авіаційних компаній виявили основні фактори, що зумовлюють необхідність систематичної роботи над техніко – технологічним забезпеченням процесів перевезення.

У дослідженні здійснено оцінку ведучих авіакомпаній спільного закритого акціонерного товариства «Авіакомпанія «Міжнародні авіалінії України», відкритого акціонерного товариства «Авіаційна компанія»Дніпроавіа» та закритого акціонерного товариства авіакомпанії «АероСвіт», що дозволило визначити фінансовий стан

національних авіаперевізників, а також запропонувати систему показників і критеріїв при визначенні можливостей впровадження механізму інвестування технічного переоснащення основних виробничих фондів авіакомпаній.

При управлінні інвестуванням в умовах світової фінансової кризи особливо гострим є питання пошуку ресурсів, якому в роботі присвячено окремий розділ. З метою акумуляції власних джерел інвестування пропонується вдосконалення способу нарахування амортизації, що полягає в можливості вибору різних методів її нарахування на різних стадіях життєвого циклу авіаційної техніки для урівноваження інвестиційних потоків та виручки від основної діяльності.

Особливого значення набуває використання запозичених ресурсів; при цьому авіапідприємство отримує додаткову динамічність, однак ці ресурси мають високу вартість. До даного виду коштів можна віднести також: довгострокові кредити; позики за рахунок випуску облігацій; фінансування з використанням векселя; цільові державні кредити; податкові інвестиційні кредити; прямі інвестиції. Серед шляхів залучення фінансових ресурсів слід відзначити такі: емісію акцій та інвестиційних сертифікатів, внески сторонніх інвесторів, державні субсидії, отримання державних замовлень і технічної допомоги та інше безвідшкодовне інвестування. Здійснити технічне переоснащення авіапідприємств можна також і за рахунок отримання авіаційної техніки в лізинг.

Розпочати інвестиційний процес варто розробкою стратегії його здійснення, що надасть можливість комплексно оцінити здатність АК до інвестування технічного переоснащення та, на основі визначеної оцінки, розробити план дій.

**Третій розділ** – «Ефективність економічного механізму стимулювання залучення інвестицій в технічне переоснащення авіакомпаній» розкриває особливості стимулювання інвестиційного процесу.

Для визначення стратегії стимулювання технічного переоснащення авіакомпаній розроблено відповідну економіко – математичну модель. Запропонований в роботі механізм (Рис. 2) побудовано на принципах активних систем, оскільки авіакомпанії і суб'єкти управління самостійно обирають свої дії. При цьому, в якості суб'єктів виступають – комерційні банки, лізингові компанії, акціонери та держава, кожен з яких може виступати в ролі центру, та об'єкти - авіакомпанії якими вони управляють. Побудова механізму передбачає раціональну поведінку її учасників, за умов використання ефективних методів управління.

На основі агентного підходу адаптовано модель стимулювання технічного переоснащення. За своєю структурою - це активна система, що є дворівневою вертикально інтегрованою, оскільки було здійснено припущення відносно її спрощення. А саме, припускалось, що така система є універсальною і вирішує задачі стимулювання технічного переоснащення за рахунок співпраці авіакомпаній з комерційними банками, лізинговими компаніями, акціонерами, державою у особі уряду, і надає можливість мінімізувати витрати на стимулювання при оптимальному рівні доходу від технічного переоснащення.

В кожний окремий період часу  $t \in T$  агентами і центром приймаються певні рішення і виконуються дії, а переоснащення авіакомпаній відбувається на скінченній множині  $T = \{1, 2, \dots, T_k\}$  періодів часу  $t$ , яку назвемо періодом переоснащення.

Центр має плани щодо агентів для кожного періоду часу  $x^t$  та відслідковує відповідність результатів діяльності агентів своїм планам. Агенти разом формують вектор дій  $y^t$  у кожний період та мають через деякий час результати своїх дій  $z^t$ .

Центр, аналізуючи результати діяльності агентів застосовує або стимулювання  $\sigma^t$ , або покарання  $\chi^t$ , або і одне, і друге оскільки різні агенти потребуватимуть різного впливу.

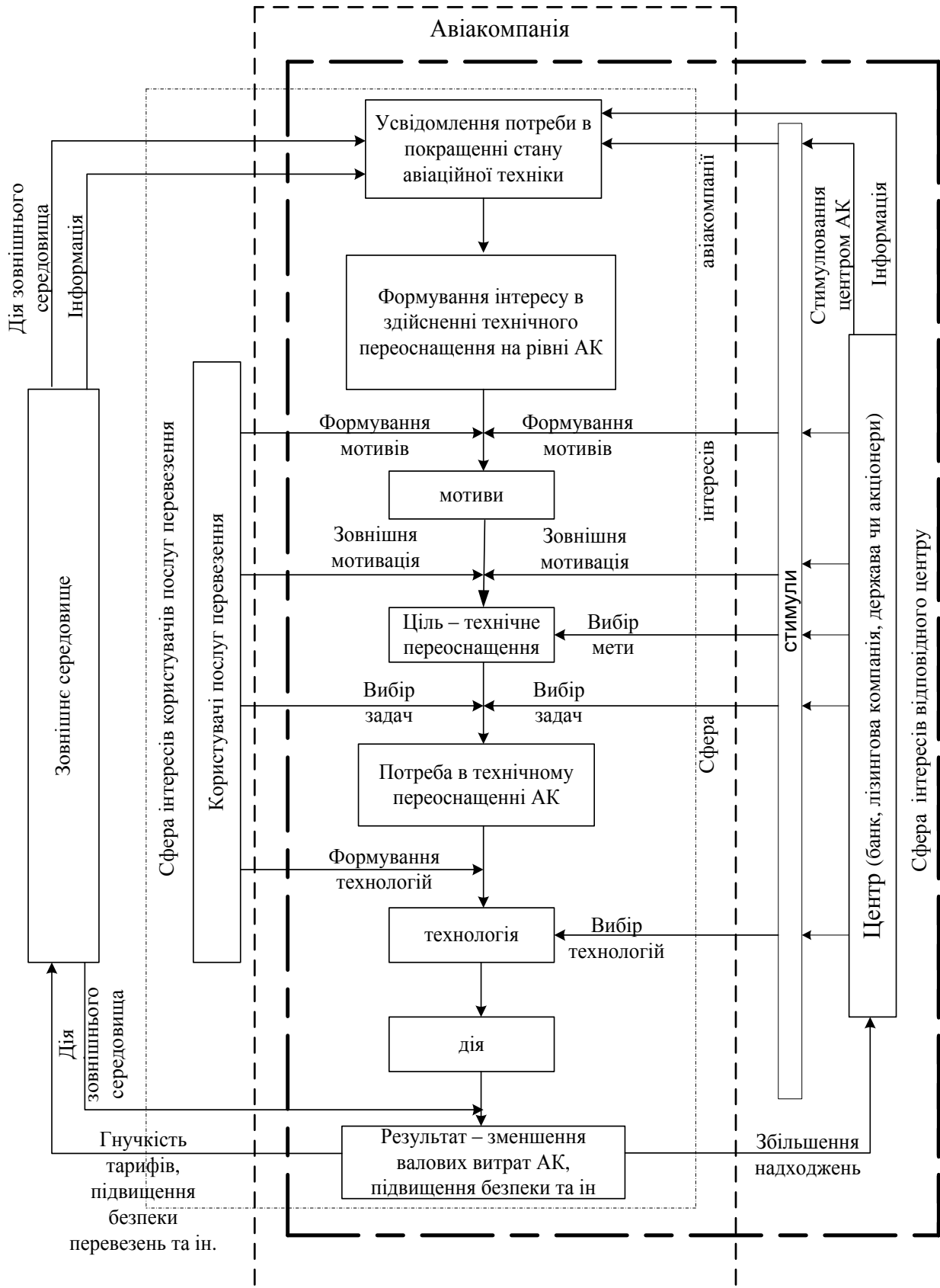


Рис. 2. Структура економічного механізму стимулювання технічного переоснащення авіакомпаній

Для вибору оптимальної системи стимулювання технічного переоснащення АК центр виконує моделювання функціонування активної системи, що розглядається, та робить вибір системи, якій відповідає максимум його цільової функції. При цьому можливості центра є обмеженими різними чинниками, наприклад, фінансовими, законодавчими та іншими. Отже обмеження системи стимулювання має вигляд системи допустимих множин для кожного періоду  $t \in T$ , яку в цілому позначено  $M_\sigma^T, M_\chi^T$ .

Стратегією  $i$ -го агента,  $i \in N$ , є вибір множини дій  $y_i^t \in A_i, t \in T$ ; стратегією центру відносно  $i$ -го агента – вибір системи стимулювання  $\{(\sigma_i^t(x_i^t, z_i^t), \chi_i^t(x_i^t, z_i^t))\}$ ,  $t \in T$ , де  $z_i^t = Q_i(y^{t-\Delta t}) \in B_i$ ;  $B_i$  – множина результатів дії  $i$ -го агента, за яким спостерігає центр;  $Q_i(y)$  – функція, що встановлює результат дії агента  $i$  в залежності від його дії та дії усіх інших агентів,  $Q: A_1 \times A_2 \times \dots \times A_n \rightarrow B_i$ ;  $\Delta t \geq 0$  – зсув по часу, через який відбувається вплив на результат агента його дії та дій інших агентів. Додатковою умовою для  $\Delta t \in t - \Delta t \geq 1$ .

Цільовою функцією центру є його функція корисності, яка враховує як прямі, так і опосередковані надходження від переоснащення АК та витрати і надходження від системи стимулювання у вигляді суми приведенного грошового потоку, а саме,

$$\Phi(x, z, \sigma(\cdot), \chi(\cdot)) = \sum_{t=1}^{T_k} \rho_t \left( H(x^t, z^t) - \sum_{i \in N} \sigma_i^t(x^t, z^t) + \sum_{i \in N} \chi_i^t(x^t, z^t) \right), \quad (1)$$

де  $H(\cdot): X^n \times B^n \rightarrow R^1$  – функція доходу центра;  $\rho_t$  – множник, пов'язаний із дисконтуванням;

Цільовою функцією агента є його функція корисності з врахуванням того, що на його витрати, результати та доходи впливають дії та результати дій інших агентів, і яка так само представляється у вигляді суми приведенного грошового потоку з врахуванням стимулювання та покарання

$$u_i(y, z, \sigma_i(\cdot), \chi_i(\cdot)) = \sum_{t=1}^{T_k} \rho_t (h_i^t(z^t) - c_i^t(y^t) + \sigma_i^t(x_i^t, z_i^t) - \chi_i^t(x_i^t, z_i^t)). \quad (2)$$

При цьому,  $P_i^t(\sigma(\cdot), \chi(\cdot), A_i) \subseteq A_i$  – множина можливих оптимальних з точки зору агента  $i$  дій, які він обирає при системі стимулювання  $\sigma(\cdot), \chi(\cdot)$  для періоду  $t$ ;  $Q_p^t = Q(P^\tau(\sigma, \chi)) = \{Q_1(y^\tau), Q_2(y^\tau), \dots, Q_n(y^\tau)\}$  – множина можливих результатів діяльності агентів, які можуть реалізуватися в момент  $t$  при виборі ними дій із системи множин  $P^\tau(\sigma, \chi) = \{P_i^\tau(\sigma(\cdot), \chi(\cdot), A_i) \mid i \in N\}$  в момент часу  $\tau = t - \Delta t$  відповідно до зсуву часу результату відносно часу дії.

Ефективність системи стимулювання визначається як гарантоване значення цільової функції центра, яке в даному випадку, коли центр не знає дій агентів, знаходиться як найгірше значення для центра при умові, що агенти вибирають дії із своїх оптимальних множин, а саме,

$$K(\sigma, \chi) = \min_{z^t \in Q_p^t, t \in T} \Phi(x, z, \sigma(\cdot), \chi(\cdot)). \quad (3)$$

В загальному вигляді пряма задача стимулювання формулюється подібно до  $\sigma^*, \chi^* \in \underset{\sigma \in M_\sigma, \chi \in M_\chi}{\text{Arg max}} K(\sigma, \chi)$ , але з врахуванням того, що систему стимулювання утворюють векторні функції, які включають додатковий параметр часу, а результати дій агентів мають взаємний вплив.

Формально необхідно знайти допустиму систему стимулювання  $\sigma^*(\cdot), \chi^*(\cdot)$  з максимальним рівнем ефективності, тобто таку, щоб виконувалась умова

$$K(\sigma^*, \chi^*) = \max_{\sigma \in M_\sigma^T, \chi \in M_\chi^T} K(\sigma, \chi) \quad (4)$$

при виконанні умов і обмежень (1–3) та визначення множин та функцій.

На основі запропонованого в роботі підходу здійснено прогноз діяльності АК після технічного переоснащення. Проаналізовано вигоди для суб'єктів стимулювання при застосуванні запропонованої системи технічного переоснащення з урахуванням фактора часу та прогнозованої інфляції. При використанні стандартних методів оцінки капітальних інвестицій, зроблено висновок про доцільність технічного переоснащення при впровадженні адаптованого механізму. Ефект від стимулювання технічного переоснащення для кожного з учасників даного процесу наведено в табл.2.

Таблиця 2

**Економічний ефект, якого можна досягти у разі використання запропонованих підходів до здійснення інвестування в технічне переоснащення**

Елементи стратегії інвестування в технічне переоснащення в залежності від джерел залучення	Економічний ефект від інвестування для АК, протягом всього строку реалізації проекту		Економічний ефект для суб'єкта стимулювання протягом всього строку реалізації проекту	
	якщо ПС використовується на внутрішніх рейсах	якщо ПС використовується на міжнародних рейсах	якщо ПС використовується на внутрішніх рейсах	якщо ПС використовується на міжнародних рейсах
1	2	3	4	5
Впровадження співпраці АК з комерційними банками за умов надання пільгових кредитів з подальшим відшкодуванням	Збільшення прибутків від операційної діяльності до 13 %	Збільшення прибутків від операційної діяльності до 32%	Збільшення надходжень за кредитом від 5 до 7 %	Збільшення надходжень за кредитом до 12 %
Впровадження співпраці АК з лізинговими компаніями за умов надання відстрочки за лізинговими платежами з подальшим їх відшкодуванням, при застосуванні фінансового лізингу	Збільшення прибутків від операційної діяльності до 3 %	Збільшення прибутків від операційної діяльності до 8%	Збільшення платежів за фінансовим лізингом від 1,5 до 2 %	Збільшення платежів за фінансовим лізингом від 2 до 3 %

Закінчення табл.1

1	2	3	4	5
Впровадження співпраці АК з лізинговими компаніями за умов надання відстрочки за лізинговими платежами з подальшим їх відшкодуванням, при застосуванні оперативного лізингу	Збільшення прибутків від основної діяльності до 25 %	Збільшення прибутків від основної діяльності до 80%	Збільшення платежів за оперативним лізингом від 2,8 до 3 %	Збільшення платежів за оперативним лізингом від 3,6 до 5 %
Впровадження співпраці АК з державними органами влади в рамках пільгового оподаткування	Збільшення прибутків від операційної діяльності до 70 % в залежності від АК	Збільшення прибутків від операційної діяльності в 3-6 разів в залежності від АК	Збільшення в майбутньому податкових надходжень в залежності від обсягів роботи АК на 30-70 %	Збільшення в майбутньому податкових надходжень в залежності від обсягів роботи АК в 1,5 – 2 рази
Розширення обсягів залучення акціонерного капіталу в процесі інвестування технічного переоснащення АК	Збільшення прибутків від операційної діяльності до 26 %	Збільшення прибутків від операційної діяльності до 78%	Збільшення в майбутньому дивідендів на 15 - 20%	Збільшення в майбутньому дивідендів на 35 - 48%

За підсумками розрахунків ефективним інструментом інвестування технічного переоснащення визнано оперативний лізинг, що активно використовується українськими авіакомпаніями.

Система інтересів АК як єдність множини включає в себе систему потреб, ключове місце серед яких займає потреба в здійсненні технічного переоснащення. (рис.3).

В ньому існує зацікавленість всіх суб'єктів господарювання, що входять в систему взаємовідносин: держави, АК, авіапідприємств, авіаремонтних заводів, фінансово – кредитних установ, лізингових компаній та користувачів послуг перевезення. Стимулювання суб'єктів авіаційного ринку проявляється через захист їх інтересів шляхом досягнення консенсусу, створення та здійснення єдиної узгодженої позиції.

При застосуванні системи формування - узгодження розглядається не злиття інтересів, а досягнення оптимального балансу між ними, тобто створення такого положення, коли кожен з суб'єктів авіаційної галузі міг би забезпечити для себе стабільний прибуток.

Визначено, що здійснюючи стимулюючу функцію необхідно охоплювати вертикальну структуру ринкових відносин, починаючи від державного рівня і закінчуючи рівнем авіапідприємств, а також систему горизонтальних зв'язків, що враховуватиме кількісні та якісні характеристики суб'єктів авіаційного ринку. В рамках сформованих відносин необхідно мати збалансовані економічні інтереси суб'єктів технічного переоснащення.

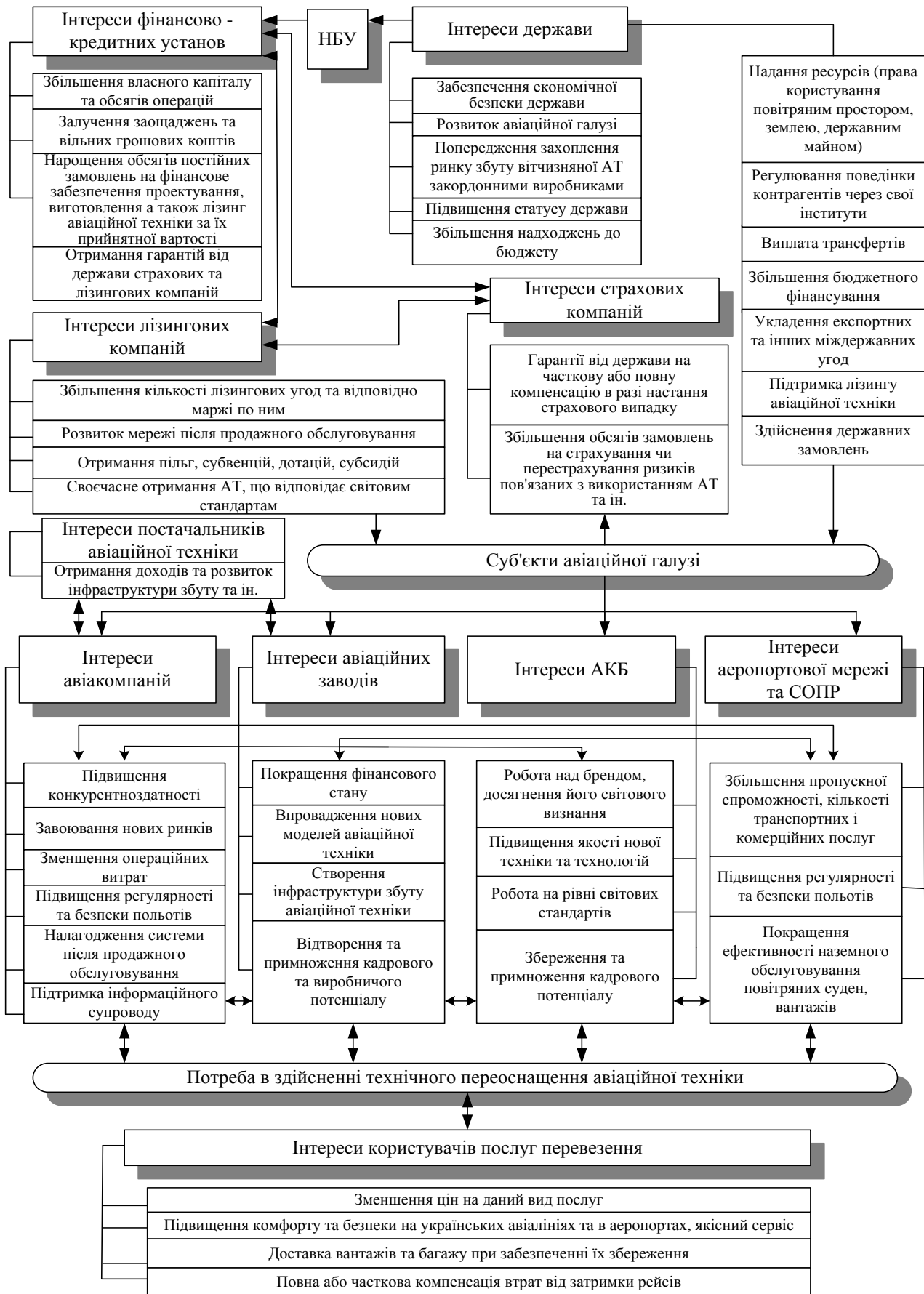


Рис. 3. Система формування - узгодження інтересів при здійсненні технічного переоснащення суб'єктів авіаційної галузі

Для впровадження механізму стимулювання технічного переоснащення та узгодження інтересів учасників, запропоновано стратегію впровадження економічного механізму інвестування, що дозволяє визначити послідовність дій та оптимізувати витрати АК і суб'єктів стимулювання. Отримані результати підтверджують дієвість запропонованих методичних, організаційних підходів, практичних рекомендацій а також ефективність впровадження удосконаленого механізму інвестування технічного переоснащення.

## ВИСНОВКИ

На основі проведених в дисертації досліджень вирішено актуальне наукове завдання, а саме, удосконалено та впроваджено механізм інвестування в технічне переоснащення, а також розроблено механізм стимулювання означених процесів, що дозволяє узгодити інтереси учасників та має істотне значення для сталого розвитку авіакомпаній. За результатами зроблені наступні висновки та пропозиції.

1. Досліджено специфіку інвестування в основний капітал визначено методи удосконалення технічного стану підприємств: нове придбання будівництво, перепрофілювання, реконструкція, модернізація, оновлення, та технічне переоснащення, доведено доцільність вибору останнього, як найбільш економічно вигідного. Розкрито змістово – типологічну характеристику поняття «технічне переоснащення» через визначення його головної мети, завдань та основних функціональних складових, що надало можливість поглибити теоретичні основи здійснення капітальних інвестицій.

2. В процесі теоретико – методичних досліджень запропоновано визначення поняття «технічне переоснащення», що трактується як повне або часткове переоснащення процесу виробництва чи надання послуг, шляхом заміни морально застарілого або фізично зношеного обладнання, механізації автоматизації, усунення диспропорцій в технологічних ланках та допоміжних службах, для створення екологічно безпечних виробництв та покращення інших техніко – економічних показників з меншим вкладенням інвестицій в більш стислі строки ніж при створенні нових підприємств чи їх розширенні, також поняття «економічне стимулювання», яке характеризує вплив на компоненти системи з метою здійснення узгодженої діяльності, як засобу досягнення заздалегідь визначеного економічного чи позаекономічного ефекту в сфері матеріального виробництва і невиробничій сфері, та «механізм стимулювання», що трактуватиметься як розумне використання законодавчо – правових, організаційних, соціально – психологічних, адміністративних, фінансових методів, важелів та інструментів для забезпечення досягнення поставленої цілі об'єктом, яким управляють.

3. Здійснено економічний аналіз стану, перспектив та напрямків розвитку авіації, за результатами якого зроблено висновок про необхідність стабілізації на ринку українських авіатранспортних підприємств, підвищення ефективності їх функціонування, розширення ринків збуту та підвищення конкурентоспроможності за рахунок використання авіаційної техніки «нового покоління».

4. Дослідження методичних основ та практичних розробок механізмів інвестування авіапідприємств України показало, що існуючі на сьогоднішній день механізми є малоефективними, або взагалі не дієвими. В роботі запропоновано створити нові умови для авіапідприємств, шляхом застосування низки економічних методів, інструментів і стимулів, що нададуть змогу удосконалити механізм



інвестування технічного переоснащення на основі узгодження інтересів кожного з учасників даного процесу.

5. На підставі тенденцій розвитку ринку авіатранспортних послуг доведено необхідність здійснення технічного переоснащення авіакомпаній, відповідно до вимог міжнародних організацій в галузі цивільної авіації. Визначено пряму залежність між типом літака, що використовується та собівартістю виконаного рейсу, економічною, технічною та екологічною безпекою перевезень. Рекомендовано забезпечити доведення парку, що експлуатується до рівня вимог ІКАО, за шумом, емісією, точністю навігації, попередженням зіткнень літаків з перешкодами, системами життєзабезпечення, з поетапним виводом з експлуатації літаків, що не відповідають даним вимогам.

6. В ході роботи визначено фактори, що мають безпосередній вплив на технічне переоснащення, серед них: жорсткі вимоги до безпеки авіаційних перевезень, посилення вимог відносно економічності та ефективності, ускладнення екологічної ситуації та процесу підтримки безпеки інформаційного простору. Відповідно до зазначених факторів, формується вимоги до сучасної авіаційної техніки, серед яких: надійність системи захисту від незаконного втручання в процес перевезення, посилення контролю за системою забезпечення повітряного руху, підвищення паливної ефективності, зменшення шуму та емісії шкідливих викидів у атмосферу.

7. На основі дослідження фінансово – господарської діяльності авіакомпаній – лідерів ринку авіаційних перевезень розроблено стратегію оцінки інвестиційних можливостей авіаційного підприємства, що складається з певного, стандартного ряду процедур при здійсненні управління інвестуванням у основні виробничі фонди і надає можливість комплексної оцінки доцільності інвестування технічного переоснащення для кожної конкретної авіакомпанії як на початковій стадії процесу так і при досягненні бажаного ефекту.

8. В результаті роботи обґрунтовано висновок про необхідність застосування власних та залучених джерел інвестування в технічне переоснащення. В рамках підвищення ефективності використання власного капіталу запропоновано впровадження різних методів нарахування амортизації на різних стадіях життєвого циклу авіаційного обладнання, що надасть можливість зробити більш рівномірними потоки від інвестиційної діяльності АК, та позитивно вплине на чистий грошовий потік особливо на початковій стадії життєвого циклу її обладнання.

9. Основним результатом досліджень став економічний механізм стимулювання інвестицій в технічне переоснащення авіакомпаній, що надає змогу визначити послідовність дій банків лізингових компаній, акціонерів та держави у особі відповідних органів влади, як суб'єктів стимулювання та авіакомпаній, як об'єктів стимулювання, розкриває процес формування мотивів та потреби у здійсненні технічного переоснащення, визначає технологію даного процесу в залежності від бажаної кінцевої мети.

10. Запропоновано методичні основи оцінки результативності впливу стимулювання на дії авіакомпанії, що дає можливість визначити залежність доходів, отриманих після здійснення технічного переоснащення, від витрат на стимулювання та економічний ефект від інвестування в технічне переоснащення.

11. На підставі проведених розрахунків рекомендовано до використання удосконалену систему узгодження інтересів суб'єктів авіаційного транспорту, яка обґрунтовує ефективність інвестування технічного переоснащення авіаційних підприємств.

## СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

*В наукових фахових виданнях*

1. Ромашко О.М. Стимулюючі важелі в державному фінансовому менеджменті технічного переоснащення авіапідприємств / В.Н. Панченко, О.М. Ромашко // зб. наук. пр. «Проблеми системного підходу в економіці» : Випуск 5, - К.: НАУ, 2003. – С. 141 – 148.
2. Ромашко О.М. Сприятливий інвестиційний клімат як одна з передумов технічного переоснащення авіапідприємств/ О.М. Ромашко // зб. наук. пр.: «Проблеми транспорту» Випуск 2. – Київ: НТУ, 2005. – С120 – 127.
3. Рибак О.М. Джерела фінансування технічного переоснащення авіапідприємств України / О.Й. Косарев, О.М. Рибак // Науковий економічний журнал «Актуальні проблеми економіки». – К.: Національна академія управління, 2006, №12(66) С. 31 – 38.
4. Рибак О.М. Механізм адаптивного управління авіакомпанією в умовах глобального інформаційного електронного середовища / О.Й. Косарев О.М. Рибак, А.В. Пустова // зб. наук. пр. «Проблеми системного підходу в економіці» : Випуск 23, - К.: НАУ, 2007. – С. 53 - 64.
5. Рибак О.М. Концепція узгодження економічних інтересів під час технічного переоснащення суб'єктів авіаційної галузі/ О.Й. Косарев, О.М. Рибак // Вісник Національного університету «Львівська політехніка». Логістика. – Львів видавництво Національного університету «Львівська політехніка», 2007, №580 С 435 – 442.
6. Рибак О.М. Фундаментальні принципи податкового стимулювання оновлення авіаційної техніки / О.М. Рибак // Журнал наукових праць «Економіка, підприємництво та менеджмент». Випуск 9 – К.: НАУ, 2007, С. 136 – 144.
7. Рибак О.М. Технічне переоснащення авіапідприємств на фоні світових процесів глобалізації та кризових явищ/ О.М. Рибак// Журнал наукових праць «Проблеми підвищення ефективності інфраструктури». Випуск 19. – Київ: НАУ, 2008. – 238 – 248.
8. Рибак О.М. Безпека авіаційних перевезень та технічне переоснащення авіапідприємств / О.Й. Косарев, О.М. Рибак // Щоквартальний науково – практичний журнал ради національної безпеки і оборони України «Стратегічна панорама»:- К.: Рада національної безпеки і оборони України Національний інститут проблем міжнародної безпеки, 2008, №2 – С.104 – 115.
9. Рибак О.М. Формування амортизаційної стратегії авіакомпанії відповідно до життєвого циклу обладнання / О.Й. Косарев, О.М. Рибак // Науковий економічний журнал «Актуальні проблеми економіки». – К.: Національна академія управління, 2009, №6(96) С.105 – 114.
10. Рибак О.М. Здійснення технічного переоснащення авіапідприємств України з урахуванням закордонного досвіду / О.М. Рибак // зб. наук. пр. «Вчені записки Університету «КРОК» : Вип. 20, - Т - 3, - К.: Університет економіки та права «КРОК», 2009. – С. 129 - 140.
11. Рибак О.М. Модель інвестування технічного переоснащення авіакомпаній України [Електронний ресурс]/ О.М. Рибак // Проблеми системного підходу в економіці. – 2010. - № 1. –Режим доступу до зб.: <http://www.nbu.gov.ua/e-journals/PSPE/index.html/>
12. Рибак О.М. Кількісна оцінка залежності прямих витрат авіакомпанії від технічного рівня її основних виробничих фондів / О.М. Рибак // Вісник Національного

технічного університету «ХПІ», зб. наук. пр. «Технічний прогрес і ефективність виробництва». – Харків.: НТУ «ХПІ», 2010, №5. – С.112 – 118.

*В інших виданнях*

13. Ромашко О.М. Інвестування технічного переоснащення підприємств транспорту / В.Н. Панченко, О.М. Ромашко //: Наука і молодь зб. наук. пр. [«Політ»], (випуск 3), - К.: НАУ, 2003. – С.556 – 560.

14. Ромашко О.М. Вплив інвестиційної політики на технічне переоснащення підприємств транспорту: Матеріали IV міжнародної наукової конференції студентів та молодих учених [«Політ»], (Київ, 15 – 16 квітня 2004 року) / Міністерство освіти і науки України, Національний авіаційний університет. – К.: НАУ, 2004. – С.270.

15. Ромашко О.М. Вибір джерел фінансування технічного переоснащення підприємств / І.О. Селіверстова, О.М. Ромашко //: Наука і молодь: зб. наук. пр.: Матеріали IV Міжнародної науково – технічної конференції [„АВІА”], (Київ, 26 – 28 квітня 2004р.), Т. V Економіка та управління / Міністерство освіти і науки України, Національний авіаційний університет. – К.: НАУ, 2004. - С -5.24 – 5.28.

16. Ромашко О.М. Механізм фінансового стимулювання та його роль у технічному переоснащенні авіапідприємств/ О.М. Ромашко //: Наука і молодь: зб. наук. пр. [«Політ»], Гуманітарна серія. Випуск 5, – К.: НАУ, 2005. – С. 14 – 19.

17. Рибак О.М. Особливості взаємодії авіакомпаній та виробників авіаційної техніки/ О.Й. Косарев, О.М. Рибак //: Ринок послуг комплексних транспортних систем та прикладні проблеми логістики: зб. наук. пр.: 8 міжнародна науково – практична конференція, - К.: НАУ, 2006. – С.45 – 48.

18. Рибак О.М. Логістика організації технічного переоснащення авіакомпаній України / О.Й. Косарев, О.М. Рибак //: Ринок послуг комплексних транспортних систем та прикладні проблеми логістики: зб. наук. пр.: 9 міжнародна науково – практична конференція, - К.: НАУ, 2007. – С.19 – 23.

19. Рибак О.М. Облігації, як інструмент інвестування технічного переоснащення авіапідприємств України / Л.М. Кононова, І.О. Селіверстова, О.М. Рибак //: Наука і молодь: зб. наук. пр.: Матеріали VIII Міжнародної науково – технічної конференції [„АВІА”], (Київ, 25 – 27 квітня 2007р.), Т. 3 / Міністерство освіти і науки України, Національний авіаційний університет. – К.: НАУ, 2007. - С. 51.26 – 51.29.

20. Рибак О.М. Багатофакторна модель стимулювання здійснення технічного переоснащення авіапідприємств України: Матеріали II міжнародної науково – практичної конференції [«Сучасні проблеми глобальних процесів у світовій економіці»], (Київ, 6 листопада 2007р.). / Міністерство освіти і науки України, Національний авіаційний університет. – К.: НАУ, 2007. – С.77 – 79.

21. Рибак О.М. Забезпечення життєдіяльності українських авіакомпаній в умовах близьких до стагфляції них: Матеріали III міжнародної науково – практичної конференції [«Сучасні проблеми глобальних процесів у світовій економіці»], (Київ, 6 - 7 листопада 2008р.). / Міністерство освіти і науки України, Національний авіаційний університет.. – К.: НАУ, 2008. – С.149 – 151.

22. Рибак О.М. Регулювання діяльності українських авіапідприємств в умовах світової фінансової кризи: Матеріали міжнародної науково – практичної конференції [«Проблеми соціально – економічного розвитку підприємств»], (Харків, 29 – 30

жовтня 2008р.). / – Харків.: Національний технічний університет «Харківський політехнічний інститут», 2008. – С. 128 – 130.

### АНОТАЦІЯ

**Рибак О.М. Економічний механізм інвестування технічного переоснащення авіакомпаній України – Рукопис.**

Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук за спеціальністю 08.00.04 – економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності). – Національний авіаційний університет, Київ 2010.

Дисертаційна робота присвячена вирішенню наукових і практичних проблем удосконалення економічного механізму інвестування в технічне переоснащення авіакомпаній України, як одній з передумов їх ефективного розвитку на внутрішньому й міжнародних ринках авіаційних перевезень, в умовах постійних технологічних та структурних змін.

Запропонований в роботі економічний механізм інвестування технічного переоснащення авіакомпаній України надає змогу системно підійти до формування моделі стимулювання інвестиційного процесу, враховує ендогенні та екзогенні фактори впливу на діяльність, та з огляду на інвестиційні можливості формує стратегію поведінки, як відповідь на важелі впливу, що застосовуються суб'єктами даного процесу. Реалізація запропонованих підходів дозволяє розробити систему формування та узгодження інтересів авіакомпаній та потенційних інвесторів при здійсненні технічного переоснащення, що балансується на рівні витрат на стимулювання та додаткового прибутку, отриманого в результаті технічного переоснащення.

**Ключові слова:** інвестиції, авіакомпанія, інвестування, механізм стимулювання, технічне переоснащення, взаємодія, узгодження інтересів.

### АННОТАЦИЯ

**Рыбак Е.Н. Экономический механизм инвестирования технического переоснащения авиакомпаний. – Рукопись.**

Диссертация на получение научной степени кандидата экономических наук по специальности 08.00.04 – экономика и управление предприятиями (по видам экономической деятельности). – Национальный авиационный университет, Киев 2010.

Диссертационная работа посвящена решению научных и практических проблем усовершенствования экономического механизма инвестирования в техническое переоснащение авиакомпаний Украины, как одной из предпосылок их эффективного развития на внутренних и международных рынках авиационных перевозок в условиях постоянных технологических и структурных изменений. Углублена методика и разработана стратегия управления инвестиционным процессом. Расширен понятийный аппарат в направлении стимулирования технического переоснащения предприятий на основе согласования интересов участников процесса.

Современный этап развития инвестиций в отрасли авиационного транспорта напрямую связан с решением ряда организационно – экономических проблем реализации научных программ, в рамках которых происходит переоснащение основного капитала авиакомпаний, создание новых мощностей, которые будут отвечать современным требованиям научно – технического прогресса. Основой развития авиационного транспорта является стабильная работа авиакомпаний,

повышение уровня безопасности в отрасли, качества обслуживания пассажиров. Все выше перечисленное, требует постоянного усовершенствования материально – технической базы, путем повышения интенсивности использования инвестиционного капитала. Отсюда, усовершенствование экономического механизма инвестирования в техническое переоснащение, в условиях динамической внешней среды обеспечит эффективность работы авиакомпаний в текущем и перспективном периодах, предоставит возможность для целевой ориентации и координацию всех ключевых процессов, которые охватывают смену направлений использования ресурсов, их источников, повысит гибкость в функционировании экономических субъектов, организует процесс согласования интересов участников. Данное обоснование указывает на актуальность исследований для развития национальных авиакомпаний.

Результатом работы стало дальнейшее развитие теоретических положений и практических рекомендаций относительно внедрения механизма инвестирования в техническое переоснащение авиакомпаний Украины.

Исследовано состояние и перспективы развития авиации Украины, по результатам которого сделан вывод о необходимости расширенного воспроизводства основного капитала для повышения эффективности функционирования и завоевания новых рынков авиационных перевозок.

Определена специфика инвестирования в основной капитал, предложены методы усовершенствования технического состояния предприятия. Среди них выделен метод технического переоснащения, как наиболее эффективный.

В процессе теоретико - методических исследований введено определение понятия «техническое переоснащение», усовершенствованы понятия «экономическое стимулирование» и «механизм стимулирования».

Исследование методических основ и практических разработок механизмов инвестирования авиапредприятий Украины показало, что существующие механизмы, малоэффективны. В работе предложено создание новых условий для авиакомпаний, путем применения ряда экономических методов, инструментов и стимулов, которые предоставят возможность усовершенствовать механизм инвестирования технического переоснащения на основе согласования интересов каждого из участников процесса.

Основным результатом исследований стал механизм стимулирования инвестиций в техническое переоснащение авиакомпаний, который предоставляет возможность определить последовательность действий банков, лизинговых компаний, держателей акций и государства в лице соответствующих органов власти, как субъектов стимулирования и авиакомпаний, как объектов стимулирования, раскрывает процесс формирования мотивов и потребностей в осуществлении технического переоснащения, показывает технологию данного процесса.

В работе предложены методические основы оценки результативности влияния стимулирования на действия авиакомпании, которые предоставляют возможность определить зависимость доходов, полученных после технического переоснащения от затрат на стимулирование и экономический эффект от внедрения механизма инвестирования.

**Ключевые слова:** инвестиции, авиакомпания, инвестирование, механизм стимулирования, техническое переоснащение, взаимодействие, согласование интересов.

## SUMMARY

Rybak E.N. Economic Mechanism of Investment in Airlines technical re-equipment – Manuscript.

The thesis for obtaining candidate of Economic Sciences scientific degree on specialty 08.00.04 – Economics and management of the enterprises (by types of economic activities). – National aviation university, Kyiv, 2010.

The dissertation is devoted to the issue of airlines in Ukraine technical re-equipment, as one of conditions of their effective performance and development on internal and the international air transportation markets in the situation of constant technological and structural changes and the crisis phenomena.

Economic mechanism of investment in airlines of Ukraine technical re-equipment offered in the thesis gives possibility of system approach to formation stimulation of investment process model and considers endogens and exogenous factors of influence on enterprise activity, investment possibilities, forms behavior strategy, as result of process participators influence. Offered approaches implementation allows to develop system of airlines and potential investors' interests formation and coordination in technical re-equipment which balances on the level of finance spent on stimulation and additional profit, received as a result of technical re-equipment.

**Keywords:** investments, airline, investment, the mechanism, stimulation, technical re-equipment, interaction, the coordination of interests.

**Підписано до друку 29.04.2010 р. Зам № 29-04/10  
Формат 60x84/16 Обл. вид. арк. 1,12 Наклад 100 прим.  
Друк «НВФ»Славутич-Дельфін».  
пр – т Космонавта Комарова, 1.  
Тел./факс:406-74-41**