

І.Є. Максютенко (Національний авіаційний
університет, м. Київ, Україна)

ОБГРУНТУВАННЯ РОЗРОБКИ МЕХАНІЗМУ ФІНАНСУВАННЯ ОНОВЛЕННЯ ЗАСОБІВ ЗВ'ЯЗКУ НА АВІАЦІЙНОМУ ТРАНСПОРТІ

У статті наведено обґрунтування розробки механізму фінансування оновлення засобів зв'язку на авіаційному транспорті, що базується на аналізі інтенсивності повітряного руху, характеристики основних фондів авіапідприємств та формуванні споживчої цінності авіаперевезення для споживача шляхом застосування венчурного інвестування.

Ключові слова: механізм фінансування, організація повітряного руху, засоби зв'язку, авіаційний транспорт.

Рис. 1. Літ. 10.

И.Е. Максютенко (Национальный авиационный
университет, г. Киев, Украина)

ОБОСНОВАНИЕ РАЗРАБОТКИ МЕХАНИЗМА ФИНАНСИРОВАНИЯ ОБНОВЛЕНИЯ СРЕДСТВ СВЯЗИ НА АВИАЦИОННОМ ТРАНСПОРТЕ

В статье приведено обоснование разработки механизма финансирования обновления средств связи на авиационном транспорте, который основан на анализе интенсивности воздушного движения, характеристике основных фондов авиапредприятия и формировании потребительской ценности авиаперевозки для потребителя путем применения венчурного инвестирования.

Ключевые слова: механизм финансирования, организация воздушного движения, средства связи, авиационный транспорт.

I.Y. Maksyutenko (National Aviation University, Kyiv, Ukraine)

GROUNDING THE DEVELOPMENT OF MECHANISM FOR FINANCING THE RENOVATION OF COMMUNICATION MEANS ON AVIATION TRANSPORT

The article presents the grounding for development of financing mechanism for the communication means renovation on the aviation transport; the mechanism is based on the analysis of intensity of air traffic, description of capital assets of an airline and formation of consumer value of an air freight for a user by means of venture investing.

Keywords: mechanism of financing; air traffic management; communication means; aviation transport.

Постановка проблеми. Проблема фінансування оновлення засобів зв'язку на авіаційному транспорті полягає у відокремленості господарської діяльності учасників авіатранспортного процесу один від одного, тобто самостійне визначення цілей розвитку підприємства й формування прибутку. При цьому авіатранспортні підприємства: авіакомпанії, аеропорти, ДП «Укрерорух» — безпосередньо виступають основними суб'єктами здійснення процесу авіатранспортного перевезення, але за якісно-кількісним складом засобів зв'язку, які, у свою чергу, відносяться до основних фондів підприємства, вагомо різняться одне від одного, що пов'язано з особливостями здійснення технологічного процесу.

Аналіз останніх досліджень і публікацій показав, що інтеграція вітчизняної аеронавігаційної системи до Єдиного європейського неба (ESSIP) [3; 4] потребує комплексної модернізації системи керування повітряним рухом. На сучасному етапі існують лише окремі дослідження з проблематики ефективності вдосконалення діяльності ДП «Украерорух» [8; 9], а також дослідження, пов'язані з технічними аспектами оновлення й модернізації засобів зв'язку [5; 7; 10]. Потреба у технічних засобах зв'язку, які забезпечують відповідний рівень зв'язку (передачі інформації), навігації й спостереження, зростає пропорційно до збільшення інтеграційних процесів, а сучасний стан об'єктів зв'язку характеризується як морально та фізично застарілий, що практично втратив свій ресурс, процеси обробки даних у більшості випадків мають низький рівень автоматизації. Все це викликає потребу їх оновлення, а отже, й визначення джерел фінансування відповідних заходів.

Невирішені частини проблеми. ІКАО розглядає зв'язок, навігацію й спостереження як основні функції забезпечення систем організації повітряного руху. У сучасній інтерпретації, глобальна система з функціями зв'язку, навігації, спостереження, організації повітряного руху визначається як система GNS/ATM (Communication, Navigation, Surveillance – система зв'язку, навігації і спостереження / Air Traffic Management – система організації повітряного руху). Система CNS/ATM – це поєднання супутникових технологій і систем прямої видимості, що у сукупності забезпечують оптимальні характеристики аеронавігаційного обслуговування з технічної й економічної точок зору. Впровадження даної системи передбачає оновлення та модернізацію всіх засобів зв'язку, що відносяться до основних фондів різних суб'єктів господарювання, тобто авіакомпаній (засоби зв'язку повітряних суден), аеропортів (наземні засоби зв'язку) та ДП «Украерорух». Дані засоби зв'язку відповідно розподіляються на бортовий, наземний і космічний сегменти, а отже, й джерела фінансування оновлення є різними: для авіакомпаній це власні кошти, кошти інвесторів чи кредити; для аеропортів – це кредити, муніципальні капіталовкладення, інвестиції; для ДП «Украерорух» – це державні бюджетні кошти, інвестиції. Тому для того, щоб виконати комплексне оновлення засобів зв'язку та впровадження системи GNS/ATM необхідна розробка механізму фінансування, метою якого є реалізація інвестицій для подальшого впровадження системи GNS усіма суб'єктами господарювання авіатранспортної інфраструктури при застосуванні всіх можливих методів залучення коштів та організації процесів забезпечення ефективності здійснення капіталовкладень.

Метою дослідження є визначення складових механізму фінансування оновлення засобів зв'язку на авіаційному транспорті.

Основні результати дослідження. Для авіатранспортної інфраструктури необхідне формування механізму фінансування оновлення засобів зв'язку, який враховував би всі складові прогресивного підходу до оцінки бізнесів, які задіяні в авіатранспортному процесі, та давав би можливість підвищувати ефективність капіталовкладень за джерелами їх залучення.

На основі узагальнення сутності ланцюга створення цінності авіапослуги для споживача можна сформулювати систему створення механізму оновлення засобів зв'язку на авіаційному транспорті й представити її у вигляді таких груп:

- механізми організації;
- механізми розробки й впровадження;
- механізми фінансування й стимулювання;
- механізми технологічного трансферу й інтелектуальної власності.

Даний підхід дозволяє описати розглянуті механізми системно, тобто врахувати всю можливу безліч механізмів, але в «рамковій» постановці. Останнє означає, що допускається можливість появи нових механізмів у межах названих груп.

Дані механізми починають діяти, коли необхідно виконати розробку й впровадження інновації або забезпечити ефективну реалізацію інноваційних процесів.

Інноваційні механізми існують на 3 основних рівнях: макрорівні, регіональному рівні, рівні підприємства [1; 6]. Але в даному випадку доцільно замінити регіональний рівень галузевим, адже оновлення авіаційних засобів зв'язку охоплює весь процес авіаперевезення й формується на стадії розробки інновацій.

На макрорівні вирішуються три основні завдання:

- формулюється державна стратегія розвитку;
- створюється сприятливий клімат для економіки в цілому;
- реалізуються державні програми.

На галузевому рівні вирішуються схожі завдання, але з урахуванням особливостей розвитку галузі. І макро- і галузевий рівень створюють умови для інтенсивного перебігу певних процесів на рівні підприємницьких структур.

Наведені механізми повинні діяти в певній послідовності й характеризуватися узгодженістю.

Розглянемо більш детально елементи системи механізмів (рис. 1).

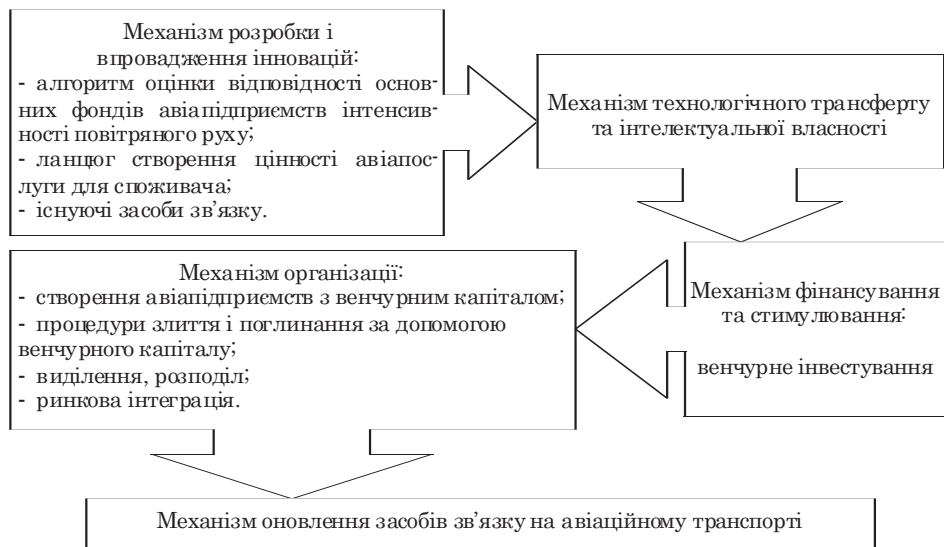


Рис. 1. Система створення механізму оновлення засобів зв'язку на авіаційному транспорті, авторська розробка

На першому етапі виникає механізм розробки й впровадження. Оскільки за класичним варіантом сюди відносять [1; 6] пошук інноваційних рішень, їх розробку й впровадження, то доцільно розглядати оцінювання відповідності основних фондів (ОФ) авіапідприємств інтенсивності повітряного руху, що дає можливість визначити необхідність оновлення засобів зв'язку. Ланцюг створення цінності авіапослуги для споживача дасть можливість визначити перспективний попит на авіапослуги та його характер.

Порівняння вищенаведених складових з існуючими засобами зв'язку на авіатранспорті запускає механізм технологічного трансферу та інтелектуальної власності. Йдеться про передачу технологій, розроблених у державному секторі, у підприємницький сектор. Важливість такого механізму пов'язана з тим, що багато відкриттів і важливих технічних рішень отримані в державних НДІ, але для їх комерціалізації необхідні додаткові витрати, більше значні, ніж ті, які здійснені на дослідницькій стадії. У держави немає достатніх коштів для фінансування впровадження, тому було б правильно надати підприємницьким структурам можливість використання у виробництві таких розробок [1; 6].

Важливим питанням передачі технологій є створення інформаційної інфраструктури, покликаної обслуговувати цей процес. Ця інфраструктура повинна забезпечувати поширення інформації про передані технології, крім того, містити елементи біржового (аукціонного, тендерного) характеру, що дозволяють здійснювати торгівлю технологіями, а в окремих випадках сприяти їх конкурсному поширенню.

Механізм фінансування й стимулювання визначає способи формування фінансових ресурсів підприємництва й підвищення їх зацікавленості у впровадженні нововведень. Оцінювання альтернативних джерел фінансування при оновленні засобів зв'язку на авіаційному транспорті показало, що найбільш оптимальним способом фінансування оновлення засобів зв'язку на авіаційному транспорті є венчурне інвестування.

Венчурний бізнес – сфера підприємницької діяльності, пов'язана з реалізацією ризикових проектів, ризикових інвестицій у сфері науково-технічних новинок. Фінансування приймають на себе банки, інвестиційні компанії, спеціалізовані венчурні фірми або юридично самостійні організації у формі товариств з обмеженою відповідальністю. Галузева приналежність пропонованих авторами проектів технічних новинок ролі не грає. Цей вид бізнесу зв'язаний з великим ризиком, тому його часто називають ризиковим [2].

Венчурне фінансування докорінно відрізняється від будь-якого іншого, в тому числі найбільш розповсюдженого – банківського, і має низку переваг, які полягають у тому, що:

- венчурний бізнес із самого початку припускає можливість провалу проекту, що інвестується;
- венчурне фінансування не потребує щорічних виплат за відсотками, ліквідної застави;
- інвестор не вимагає страхувати свої ризики, при цьому активно допомагає новій фірмі порадами, досвідом і діловими зв'язками.

Без перебільшення можна констатувати, що венчурне фінансування це:

- важливий інструмент інвестування підприємств, розвиток яких пов'язаний зі значним ризиком з одночасною можливістю отримання великих прибутків;

- одне з найбільш реальних і доступних джерел фінансування малих високотехнологічних фірм, що займаються розробкою й впровадженням нових прогресивних технологій;

- надійна й дієва альтернатива позиковому фінансуванню, орієнтована не на існуючі, а на майбутні активи компанії, що розвивається;

- можливість здійснення якісного «стрибка» від ранніх безприбуткових етапів розвитку нової високотехнологічної компанії до рентабельних стадій життєвого циклу.

Особливості здійснення венчурного бізнесу дозволяють запустити механізм організації, орієнтований на формування й реорганізацію структур, задіяних в інноваційному процесі. Таке формування може проходити в різних формах, основними з яких є створення, злиття та поглинання, ринкова інтеграція, виділення. Особлива роль тут відводиться реалізації венчурних стратегій.

Аналізуючи вищевикладене, можна зробити такі **висновки**:

1. Механізм фінансування оновлення засобів зв'язку на авіаційному транспорті має враховувати взаємодію таких складових: механізм організації, механізм розробки й впровадження, механізм фінансування й стимулювання, механізм технологічного трансферу та інтелектуальної власності.

2. Основою для впровадження механізму розробки й впровадження є оцінювання відповідності ОФ авіапідприємств інтенсивності повітряного руху, ланцюг створення цінності авіапослуги для споживача, характеристика існуючих засобів зв'язку.

3. Обраний механізм технологічного трансферу та інтелектуальної власності спонукає до впровадження венчурного бізнесу як сфери підприємницької діяльності, що пов'язана з реалізацією ризикових проектів, ризикових інвестицій у сфері науково-технічних новинок.

4. Подальшої розробки потребують методологічні положення застосування венчурного інвестування в процесі оновлення засобів зв'язку на авіаційному транспорті.

1. Василенко В.О., Шматько В.Г. Інноваційний менеджмент: Навч. посібник / За ред. В.О. Василенко. — К.: ЦУЛ, Фенікс, 2003. — 440 с.

2. Великий економічний словник / Під ред. А.Н. Азриліяна. — 4-е вид., доп. і перероб. — М.: Інститут нової економіки, 2002. — 1248 с.

3. Євроінтеграція // Міжнародна діяльність // Державіаслужба України // www.avia.gov.ua.

4. Євроінтеграція // Розвиток // Державне підприємство обслуговування повітряного руху України «Украерорух» // www.ukratsse.ua.

5. Кавасмі А.-Р.К. Підвищення ефективності мобільних телекомунікаційних систем цивільної авіації на основі покращання якості демодуляторів широкосмугових сигналів: Автореф. дис... канд. техн. наук: спец. 05.22.13 «Навігація і керування повітряним рухом». — К., 1999. — 19 с.

6. Колоколов В.А. Инновационные механизмы предпринимательства в современной экономике: Дис... докт. экон. наук: 08.00.05. — М., 2002. — 330 с.

7. Ломоносов С.Є. Метод підвищення заводстійкості прийомних пристроїв наземних радіотехнічних комплексів космічних навігаційних систем: Автореф. дис... канд. техн. наук: 20.02.11 «Засоби та методи військової навігації» / Центральний НДІ навігації і управління. — К., 2007. — 16 с.

8. *Петровська Н.В.* Оцінка ефективності використання повітряного простору України та методи її забезпечення: Автореф. дис... канд. екон. наук: спец. 08.06.01 «Економіка, організація та управління підприємствами». – К., 2003. – 23 с.

9. *Сібржук В.Л.* Оцінка ефективності інвестиційних проектів в аеронавігаційній системі: Автореф. дис... канд. екон. наук: спец. 08.07.04 «Економіка транспорту і зв'язку». – К., 2006. – 23 с.

10. *Сухолара О.М.* Розробка та дослідження системи технічного обслуговування обладнання наземних систем зв'язку цивільної авіації: Автореф. дис... канд. техн. наук: спец. 05.22.20 «Експлуатація та ремонт засобів транспорту». – К., 2004. – 20 с.

Стаття надійшла до редакції 27.08.2012.

КНИЖКОВИЙ СВІТ



СУЧАСНА ЕКОНОМІЧНА ТА ЮРИДИЧНА ОСВІТА ПРЕСТИЖНИЙ ВИЩИЙ НАВЧАЛЬНИЙ ЗАКЛАД НАЦІОНАЛЬНА АКАДЕМІЯ УПРАВЛІННЯ

Україна, 01011, м. Київ, вул. Панаса Мирного, 26
E-mail: book@nam.kiev.ua
тел./факс 288-94-98, 280-80-56



Маркетинг: Підручник / За заг. ред. д.е.н., проф. М.М. Єрмошенка, д.е.н., проф. С.А. Єрохіна. – К.: Національна академія управління, 2011. – 632 с. Ціна без доставки – 140 грн.

Має гриф підручника від МОН України.

У підручнику в концентрованому вигляді викладено зміст усіх нормативних дисциплін по спеціальності «Маркетинг». По кожній з дисциплін базового курсу пропонуються контрольні питання, тести, глосарій і література.

Для викладачів, майбутніх бакалаврів і магістрів, аспірантів, маркетологів-практиків, наукових працівників, а також для всіх, хто цікавиться сучасними технологіями маркетингу.

Зміст

- Розділ 1.** Базовий маркетинг
- Розділ 2.** Маркетинговий менеджмент
- Розділ 3.** Маркетингові дослідження
- Розділ 4.** Товарознавство
- Розділ 5.** Стандартизація і сертифікація продукції та послуг
- Розділ 6.** Поведінка споживача
- Розділ 7.** Логістика
- Розділ 8.** Маркетингова товарна політика
- Розділ 9.** Товарна інноваційна політика
- Розділ 10.** Маркетингова політика розподілу
- Розділ 11.** Інфраструктура товарного ринку
- Розділ 12.** Промисловий маркетинг

- Розділ 13.** Інформаційний маркетинг
- Розділ 14.** Маркетинг у банку
- Розділ 15.** Маркетинг послуг
- Розділ 16.** Інформаційні технології в маркетингу
- Розділ 17.** Міжнародний маркетинг
- Розділ 18.** Кон'юнктура світових товарних ринків
- Розділ 19.** Маркетингова цінова політика
- Розділ 20.** Маркетингова політика комунікацій
- Розділ 21.** Рекламний менеджмент
- Розділ 22.** Стратегічний маркетинг
- Розділ 23.** Комерційна діяльність посередницьких організацій
- Розділ 24.** Маркетинг персоналу