

Національний авіаційний університет

ДЕТЕРМІНАНТИ УПРАВЛІННЯ РЕСТРУКТУРИЗАЦІЄЮ АВІАПЕРЕВІЗНИКІВ

У статті запропоновано результати дослідження відтермінованого впливу факторів макросередовища авіакомпанії на доходи від пасажирських перевезень у поточному періоді та у середньостроковій перспективі. Через визначення пропорцій між коефіцієнтами залежності стало можливим визначення діапазону порушення макроекономічної рівноваги, що не створюватиме значних загроз авіаперевізникам. На основі аналізу економетричних моделей розроблено алгоритм перспективного планування пріоритетних реструктуризаційних стратегій. Вдосконалено методичний інструментарій управління реструктуризацією авіапідприємств в напрямку адаптації до мінливого економічного оточення. В залежності від характеру порушення макроекономічної рівноваги власники та менеджери авіапідприємств мають корегувати пріоритетні напрямки реструктуризаційних заходів, що забезпечить узгодження організаційних й інших змін із розвитком тенденцій нестабільного макроекономічного середовища.

Ключові слова: доходи авіакомпаній, заощадження населення, стратегії, освоєні капітальні інвестиції, типи реструктуризації.

Постановка проблеми. Фінансові результати та процеси оновлення капіталу, рівень ефективності використання ресурсів авіаперевізників істотно залежать від низки чинників макроекономічного рівня. Однак і досі не розроблено чітких науково обґрунтованих рекомендацій щодо узгодження заходів, спрямованих на реструктуризацію авіапідприємств, із розвитком тенденцій нестабільного макроекономічного середовища.

Аналіз публікацій з досліджуваної проблематики виявив низку корисних теоретичних та практичних розробок щодо класифікації стратегій та типів реструктуризації [1], її моделей та етапів [2], планування реструкту-

ризаційних заходів [3], узагальнення світового досвіду реструктуризації суб'єктів підприємництва [4], декомпозиції найважливіших реструктуризаційних процесів [5]. Особливої уваги заслуговують розробки науковців в галузі управління реструктуризацією підприємств-авіаперевізників, що враховують специфіку їх економічної діяльності, формування фінансових потоків, особливості нагромадження капіталу, зокрема [6 – 10]. Попри чималий науковий доробок щодо удосконалення управління трансформаціями підприємства слід відмітити, що у зазначених наукових працях не знайшла достатнього висвітлення проблема розробки механізму адаптації саме авіаперевізників до динамічних змін економічного середовища.

Мета статті є вивчення інтенсивності впливу макроекономічних факторів на доходи авіакомпаній у поточному періоді та у середньостроковій перспективі та вдосконалення методичного інструментарію управління реструктуризацією авіапідприємств в напрямку адаптації до мінливого економічного оточення.

Основні результати дослідження. Ми погоджуємось із думкою [8, с.46 – 47] щодо високої залежності попиту на повітряні перевезення від економічного розвитку країни, насамперед від розміру та темпів зростання реальних доходів споживачів, а також від зростання ділової активності у торгівлі і промисловості, внаслідок чого посилюється необхідність своєчасного забезпечення налагодження комерційних стосунків із партнерами усередині країни та за її межами. Зазначене насамперед стосується підвищення інноваційності національної економіки, адже впровадження та освоєння нових технологій, новітніх засобів праці звичайно супроводжується такими діловими трансакціями як особисті зустрічі під час підписання угод, контролю процесів комплектації, відправлення, доставки, монтажу обладнання, навчання й підвищення кваліфікації персоналу, надання гарантійних сервісних послуг. Усі перераховані трансакції вимагають особистої присутності представників підприємств-контрагентів, своєчасність якої забезпечить діяльність авіаційного транспорту. В свою чергу, необхідною передумовою для інноваційного розвитку промисловості й інших галузей реального сектору, що відбувається також і за рахунок імпорту нових технологій та засобів праці, розширення асортименту підприємств торгівлі, є достатній обсяг капітальних інвестицій у всі галузі націо-

нального господарства.

Одночасно основним джерелом грошових потоків авіапідприємств є дохід від перевезення пасажирів, причому більша частину виручки забезпечується за рахунок міжнародних авіап перевезень. Останні здійснюються не лише для налагодження й підтримки ділових контактів між підприємствами й організаціями, але й з метою задоволення культурно-розважальних потреб населення, що створює сприятливі передумови для відтворення трудового потенціалу країни. На нашу думку, фінансова спроможність споживачів до здійснення розважальних подорожей авіаційним транспортом визначається не тільки розміром реального доходу, але й обсягом їх заощаджень – тобто тієї частини використовуваного доходу, що не витрачається на поточне споживання. Попри усталене зростання обсягу попиту на пасажирські перевезення авіаційним транспортом у 2004 – 2008 та 2010 – 2012 рр., у 2009 р. скорочення пасажирообороту виявилось більшим за падіння ВВП. Серед причин такого зниження слід врахувати, що 2009 р. характеризувався істотним зростанням безробіття, у зв'язку з чим знизився обсяг використовуваного доходу споживачів, а отже й величина споживчих видатків домогосподарств. Загроза зубожіння, а саме втрати нагромаджених заощаджень спонукала більшість споживачів відмовитись від товарів другої необхідності та предметів розкоші, до складу яких входять і витрачання на послуги авіаперевізників. В силу зазначених міркувань, вважаємо за доцільне прослідити взаємозв'язок між величиною заощаджень домогосподарств як інституційного сектору.

Отже, ми вбачаємо дві найважливіші макроекономічні детермінанти економічного розвитку авіаперевізників: обсяг заощаджень домашніх господарств (S) і обсяг освоєних інвестицій в основний капітал (I), що відображає видатки такого інституційного сектору як нефінансові корпорації. Тому наступна гіпотеза проведеного дослідження передбачала існування стійкого статистично значимого функціонального зв'язку між обсягом реалізації пасажирських авіап перевезень у вартісному вимірі – тобто чистим доходом авіаперевізників (ЧД) та обсягами заощаджень домогосподарств і освоєних капітальних інвестицій в економіці:

$$\text{ЧД} = f(S; I). \quad (1)$$

З позицій макроекономічної теорії заощадження та інвестиції визначають рівновагу товарного ринку примітивної економічної системи – країни із закритою економікою та економічно неактивним державним апаратом, тобто $S=I$.

Сучасні економічні системи характеризуються набагато складнішою системою фінансово-матеріальних кругопотоків, що виникають між вітчизняними та закордонними економічними суб'єктами. На нашу думку, таке розмаїття факторів макроекономічної динаміки певним чином позначається і на фінансових показниках підприємств авіаційного транспорту. З іншого боку чимала кількість факторів встановлення макроекономічної рівноваги послаблюватиме взаємовплив інвестицій та заощаджень, а отже і мультиколінеарність залежності (1).

Крім того, з економічної теорії відомо, що механізм заощаджень та інвестицій забезпечує переміщення вартості у часі, а тому певний науковий інтерес викликає і проблема існування взаємозв'язку між обсягом інвестицій та заощаджень, здійснених у попередніх періодах, та обсягом попиту на авіаперевезення у вартісному вимірі у поточному році.

З метою підтвердження чи спростування гіпотез про макроекономічні детермінанти формування доходів авіапідприємств нами було виконано кореляційно-регресійний аналіз залежності доходів від пасажирських авіаперевезень від низки макроекономічних факторів. Попри обґрунтовані вище дві апіорні детермінанти чистого доходу авіапідприємств, нами було розглянуто можливість доповнення моделі (1) іншими макроекономічними чинниками – насамперед видатками Зведеного Державного бюджету, адже органи державного управління виокремлюються у відповідний інституційний сектор; а також обсягами експорту та імпорту, що характеризують інтенсивність обміну товарами і послугами із іншими країнами світу. Остаточне рішення щодо включення цих двох факторів до регресійної залежності обсягу доходів пасажирського авіаційного транспорту було зроблено за результатами аналізу кореляційної матриці.

Так, всі макроекономічні чинники характеризуються високим рівнем тісноти стохастичного зв'язку із величиною чистого доходу пасажирського авіаційного транспорту. Однак їх включення до регресійної моделі нецільне через високу кореляцію всередині набору макроекономічних

чинників – як відомо, через високу мультиколінеарність знижується достовірність кількісних характеристик економетричних моделей. Пороговий рівень коефіцієнту парної кореляції всередині набору пояснювальних змінних становить $r_{xiXj}=0,8$, його перевищення вимагає спеціальних обчислювальних процедур, спрямованих на підвищення надійності регресійних економетричних моделей. З урахуванням зазначеного критерію розширення набору пояснювальних змінних, у порівнянні із (1), недоцільно. Натомість коефіцієнт парної кореляції між обсягами заощаджень населення та освоєних інвестицій в основний капітал за всіма видами економічної діяльності (табл. 1) становить $t_{SI}=0,52$, що дозволяє побудувати достовірну економетричну модель. Крім того (табл. 1) значення парних коефіцієнтів кореляції між пояснюючими та залежною змінними свідчать про існування тісного стохастичного зв'язку між ними: $r_{SЧД}=0,82$ та $r_{IЧД}=0,77$.

Для оцінювання відтермінованого впливу макроекономічних чинників на доходи від перевезення пасажирів авіаційним транспортом нами було побудовано три економетричні моделі: синхронну (2), з 1-річним лагом випередження факторних змінних (3) та з 2-річним лагом випередження факторних змінних (4), що відображають 1 та 2-річний ефект післядії від змін обсягів заощаджень населення (позначено відповідно S_{t-1} та S_{t-2}) та капітальних інвестицій, освоєних усіма галузями економіки (позначено як I_{t-1} та I_{t-2}).

$$\text{ЧД}=0,062 \cdot S + 0,038 \cdot I - 2734,47; R^2=0,909; F=11,825; \quad (2)$$

$$\text{ЧД}=0,073 \cdot S_{t-1} + 0,047 \cdot I_{t-1} - 3161,84; R^2=0,909; F=20,041; \quad (3)$$

$$\text{ЧД}=0,070 \cdot S_{t-2} + 0,038 \cdot I_{t-2} + 388,85; R^2=0,954; F=8,733. \quad (4)$$

Враховуючи значення коефіцієнтів множинної детермінації можна зробити висновок про досить високу точність усіх отриманих моделей (2) – (4): вхідні дані апроксимуються з точністю, не нижчою 90%, а похибка між розрахунковими значеннями чистого доходу авіапідприємств та фактичними його сумами не перевищує 10%. Згідно табл. 1, модель (3) найбільш точно апроксимує вихідні дані й при цьому має найвищі показники статистичної значимості. Це рівняння відображає вплив на доходи підприємств-авіаперевізників змін інвестицій та заощаджень, що відбули-

ся за рік до аналізованого періоду. У відповідності із обчисленнями P-level для змінних I та I_{t-2} для залежностей (2) та (4) значно перевищує 0,05.

Таблиця 1

Показники статистичної значимості коефіцієнтів рівнянь
 (авторські розрахунки за даними [11])

Коеф. при пояснючій змінній	коефіцієнт Beta, β	стандартна помилка β	Коефіцієнт регресійного рівняння	стандартна помилка коефіцієнту рівняння	t-критерій	p-рівень значимості
"Синхронна модель" (2)						
Вільна константа моделі			-2734,48	2936,202	-0,9313	0,3944
Заощадження	0,5720	0,2184	0,062	0,024	2,6192	0,0471
Освоєно капітальних інвестицій	0,4694	0,2184	0,038	0,018	2,1493	0,0843
Модель з 1-річним лагом випередження факторних змінних (3)						
Вільна константа моделі			-3161,84	2416,104	-1,3087	0,2608
Заощадження	0,6453	0,1569	0,073	0,018	4,1124	0,0147
Освоєно капітальних інвестицій	0,5440	0,1569	0,047	0,013	3,4667	0,0257
Модель з 2-річним лагом випередження факторних змінних (4)						
Вільна константа моделі			388,85	3222,927	0,1207	0,9116
Заощадження	0,7386	0,2231	0,070	0,021	3,3108	0,0454
Освоєно капітальних інвестицій	0,4640	0,2231	0,038	0,018	2,0797	0,1290

Тому на основі показників статистичної значимості для пояснюючих змінних формул (2) та (4) можна зробити висновок про можливість вилучення з регресійних рівнянь такої змінної, як обсяг освоєних капітальних інвестицій, незалежно від того, чи відповідає модель синхронному впливу макрофакторів, чи вона детермінує їхній вплив із 2-річним відстроченням.

Однак дані свідчать, що модель (3), на відміну від інших, характеризується високою статистичною значимістю обох пояснювальних змінних, що підтверджує правильність апріорного вибору найважливіших макроекономічних детермінант змін обсягів попиту на авіаперевезення.

Економічний зміст отриманих констант полягає у наступному:

- кожна додаткова гривня збільшення заощаджень домогосподарств у поточному році сприятиме збільшенню доходів авіаперевізників у наступному році на 7,3 коп;

- кожна додаткова гривня збільшення обсягів капітальних інвестицій, освоєних у поточному році усіма вітчизняними підприємствами, у наступному році забезпечить зростання обсягу попиту на пасажирські перевезення в сумі, рівній 4,7 коп.;

- інші чинники макрорівня, невраховані у моделі (3), негативно впливають на доходи підприємств, що прогножуються у наступному році. Тому позитивний вплив від зростання заощаджень та капіталовкладень поточного року має бути зменшеним на 3,16 млрд.грн.

Для оцінювання впливу макроекономічних чинників волатильності чистого доходу авіапідприємств слід детальніше розглянути міру чутливості результативного показника до варіації значень факторних змінних. Із значень показника бета(β)-коефіцієнтів (графа *Beta*, формула (3)) випливає, що зростання чи зниження обсягів заощаджень в межах 1 стандартного відхилення (σ , або сигма, що для використання моделі (3) визначається на основі даних за період з 2005 – 2012 р.) призведе до відповідного зростання чи зниження доходів авіакомпаній в розмірі 0,65 сигми вартісного обсягу попиту на пасажирські авіаперевезення, розрахованого за період з 2005 – 2012 р. Аналогічно, варіація обсягів освоєних капітальних інвестицій в межах одної сигми спричинятиме варіацію прогнозних доходів авіаперевізників в межах 0,54 сигми. Позитивні значення бета-коефіцієнту свідчать про односпрямованість змін залежної та пояснюючої змінних.

Завдяки наведеній інтерпретації модель (3) позбавляється необхідності корегування розрахунків на інфляційні індекси, адже регресійний аналіз виконувався на основі номінальних змінних, незалежно від цінової динаміки у досліджуваному періоді.

На основі показників можна зробити висновок, що регресійні коефіцієнти пояснюючих змінних є відносно сталими, адже зсув часових рядів незалежних та залежної змінної на один та навіть 2 періоди не спричинив значних, понад 25% змін коефіцієнтів. Також варто відзначити, що формула (3) передбачає використання номінальних змінних – ані розрахункова сума чистого доходу, ані показники заощаджень населення, ані обсяги освоєних капітальних інвестицій, понесені у році, що передував розрахунковому, не корегуються на показник інфляції. Оскільки модель (3) побудовано на ретроспективних макроекономічних даних за 2005 – 2012 рр., то можна стверджувати, що вона дає прогноз із урахуванням щорічного 13%-го зростання цін. Адже середньорічний індекс споживчих цін, обчислений для досліджуваного проміжку часу, становив 1,134 ($IC_{5..12}=1,134$). Таку обставину обов'язково слід враховувати під час практичного використання моделі (3), а саме у випадку меншої інфляції (у річному вимірі) розрахункове значення чистого доходу підлягає дефлюванню, тобто множенню на корегувальний множник, визначений як співвідношення очікуваного рівня цін у прогнозованому році та усередненого показника споживчих цін, рівного 1,134. З метою запобігання надмірно завищених прогнозів чистого доходу і прийняття хибних висновків щодо поліпшення економічної безпеки у перспективі не вважаємо за доцільне інфлювання розрахункового значення чистого доходу у разі зависокої, понад 13,4%, інфляції у прогнозованому році.

Поряд із можливістю використання формули (3) для прогнозування доходів на галузевому ринку, вважаємо за доцільне вивчити ще один аспект застосування моделі – можливість оцінювання гостроти загроз економічній безпеці авіапідприємств внаслідок порушень макроекономічної рівноваги. Коефіцієнти при пояснюючих змінних моделі (3) не однакові для показників минулорічних заощаджень та інвестицій – перший коефіцієнт майже в 1,57 рази перевищує інший. Це означає, що у випадку деякого зниження інвестиційної активності на тлі зростання обсягів заоща-

джен здатність авіапідприємств до збільшення доходів збережеться. Зокрема, якщо в році, що передує прогнозованому, відбулось зростання заощаджень населення на 10 млрд. грн. ($\Delta S = 10$), а обсяг освоєних капітальних інвестицій скоротився на 10 млрд. грн. ($\Delta I = -10$), очікувана зміна чистих доходів у авіаперевізників на прогнозний рік повинна скласти:

$$\begin{aligned}\Delta \text{ЧД} &= 0,073 \cdot \Delta S + 0,047 \cdot \Delta I = & (5) \\ &= 0,073 \cdot 100 + 0,047 \cdot (-100) = 0,26 \text{ млрд.грн.} \\ &\Downarrow \\ \Delta \text{ЧД} &= 260 \text{ млн.грн.}\end{aligned}$$

У розрахунковому значенні зростання чистого доходу "закладено" 13,4 % інфляції. Тому, якщо на наступний рік передбачається зростання споживчих цін на рівні, наприклад 9,5% ($\text{ІСЦ}_{t+1}=1,095$), то уточнене значення збільшення чистого доходу по всіх авіапідприємствах має скласти:

$$\Delta \text{ЧД}^* = \Delta \text{ЧД} \cdot \frac{\text{ІСЦ}_{t+1}}{\text{ІСЦ}_{5..12}} = 260 \cdot \frac{1,095}{1,134} = 251 \text{ млн.грн.}$$

Розрахунок показника змін чистого доходу у прогнозованому році ґрунтується на припущенні про відсутність істотних збурень макро- та мікросередовища, в якому функціонують авіаперевізники: цим пояснюється відсутність вільної константи A_0 у розрахунку (5).

На основі пропорцій між коефіцієнтами залежності (3) стає можливим визначення діапазону порушення макроекономічної рівноваги, що не створюватиме значних загроз авіаперевізникам. Під межами діапазону порушень макроекономічної рівноваги ми маємо на увазі такі співвідношення між розмірами різноспрямованих змін показників заощаджень та інвестицій (ΔS та ΔI), за яких значення виразу (5) не набуватиме від'ємних значень, тобто буде витримано умову $\Delta \text{ЧД} \geq 0$. Звичайно припускається що решта факторів економічного оточення авіапідприємств не зазнаватимуть суттєвих змін, тобто $A_0 = \text{const}$. За таких умов "безпечна пропорція" порушення макроекономічної рівноваги визначатиметься у такий спосіб:

1. У поточному році спостерігалось зниження обсягів освоєних інвестицій, проте заощадження населення збільшились:

$$\Delta S > 0, \Delta I < 0, \Delta \text{ЧД} \geq 0 \Rightarrow 0,073 \cdot \Delta S + 0,047 \cdot \Delta I, \geq 0 \Rightarrow$$

$$\Rightarrow \frac{\Delta S}{|\Delta I|} \geq \frac{0,047}{0,073} \Rightarrow \frac{\Delta S}{|\Delta I|} \geq 0,64 \Leftrightarrow \frac{|\Delta I|}{\Delta S} \geq 1,57.$$

Таким чином, якщо на кожну гривню зниження обсягу освоєних інвестицій в основний капітал припадатиме менше, ніж 64 коп. приросту заощаджень населення, зростає загроза втрат доходів підприємств авіаперевізників. Іншими словами небезпека втрати доходів від діяльності у сфері пасажирських авіаперевезень істотно посилюється, якщо на кожну гривню заощаджень населення припадатиме 1,57 грн. або й більше зниження капітальних інвестицій, освоєних національним господарством.

2. У поточному році спостерігалось зростання обсягів освоєних інвестицій, проте заощадження населення скоротились:

$$\Delta S < 0, \Delta I > 0, \Delta \text{ЧД} \geq 0 \Rightarrow 0,073 \cdot \Delta S + 0,047 \cdot \Delta I, \geq 0 \Rightarrow$$

$$\Rightarrow \frac{|\Delta S|}{\Delta I} \leq \frac{0,047}{0,073} \Rightarrow \frac{|\Delta S|}{\Delta I} \leq 0,64 \Leftrightarrow \frac{\Delta I}{|\Delta S|} \geq 1,57.$$

Отже, якщо темп зростання обсягів освоєних капітальних інвестицій в 1,57 та більше разів випереджатиме обсяги зниження заощаджень населення, не слід очікувати значного посилення загрози втрати доходів від пасажирських авіаперевезень. Іншими словами, в умовах зростання інвестиційної активності у корпоративному секторі скорочення заощаджень населення в розмірі 64 коп. з кожної гривні додатково освоєних капітальних інвестицій негативно позначиться на доходах авіаперевізників.

3. Одночасне зниження у поточному році і обсягів освоєних капітальних інвестицій, і заощаджень населення сигналізує про об'єктивні передумови погіршення фінансового становища авіаційної галузі, а отже ставить під сумнів успішність будь-яких інвестиційних чи реструктуризаційних стратегій. Так, згідно даних Державної служби статистики України у 2013 р. заощадження населення скоротились до 113,45 млрд. грн. проти 149,41 млрд. грн. у 2012 р. Одночасно обсяг освоєних капітальних інвестицій у 2013 р. склав 249,9 млрд. грн. проти 273,3 млрд. грн. у 2012р. Отже, згідно із залежністю (5), навіть за відсутності катастрофічних для на-

ціональної економіки соціально-політичних збурень, які тривають увесь 2014 р., скорочення чистого доходу авіаперевізників має скласти 3,7 млрд. грн.

Результати проведеного дослідження беззаперечно слід враховувати лише для цілей структурної макроекономічної політики й управління розвитком авіаційного транспорту в цілому. Однак не менш важлива їх значимість для цілей управління кожним конкретним вітчизняним авіапідприємством, оскільки макросередовище істотно впливає і на обґрунтування вибору реструктуризаційної стратегії, і на планування фінансово-економічних результатів керованих структурних змін, і на необхідність коректив у стратегіях адаптації, формування, конкурентних переваг у відповідності із динамікою галузевого ринку.

Оскільки в галузі пасажирських авіаперевезень функціонує порівняно незначна кількість суб'єктів – згідно [12] наприкінці 2012 р. в Україні функціонувало 80 підприємств-авіаперевізників – отримані результати економічного аналізу обов'язково мають враховуватись і під час розробки реструктуризаційних стратегій, і під час контролю за їх виконанням. Ми пропонуємо алгоритм управління реструктуризаційними процесами авіакомпаній (рис. 1), який дає змогу коректно обирати пріоритетні типи реструктуризації у відповідності із змінами, що відбуваються на рівні національної економіки.

На схемі відображено алгоритм передбачення сприятливих або несприятливих змін макроекономічного середовища авіакомпанії у наступному році на основі аналізу поточних даних щодо стану національного господарства. Посилення чи навпаки послаблення загрози втрати доходів від пасажирських перевезень є визначальною детермінантою для вибору пріоритетних напрямків реструктуризації, спрямованої на максимізацію грошових потоків авіакомпанії, а отже й максимізацію її вартості, чим забезпечуються доцільність можливості подальшого продовження її функціонування.

Якщо загроза втрати доходів у наступному році може бути виявлена заздалегідь, тобто із випередженням на 1 рік, то у такому випадку серед пріоритетних цілей управління авіакомпанією впливає необхідність стикування внутрішніх економічних параметрів, насамперед операційних та

фінансових витрат. Також небажаним є й інвестування у надлишкові активи, натомість варто передбачити додаткові джерела грошових потоків у вигляді дезінвестицій невикористовуваного майна, крім того доцільна диверсифікація видів діяльності. Всі перераховані заходи узгоджуються із такими типами реструктуризації, як фінансова, капітальна, майнова, корпоративно-організаційна та логістична (рис. 1).

Економетричні залежності (3) й (5), а також вищеподана їх інтерпретація дають змогу власникам та менеджерам авіакомпаній вже упродовж поточного року переконатись у сприятливих макроекономічних умовах щодо наступного року, і за їх наявності заздалегідь розробити реструктуризаційні стратегії, спрямовані на розширення економічної системи свого авіапідприємства. З цією метою доцільно вдаватись до таких типів реструктуризації, як інноваційна, маркетингова, ресурсно-технологічна та компетентнісно-інтелектуальна, що орієнтовані на розширення географії польотів, оновлення парку літальних апаратів та іншої авіатехніки, впровадження нових видів сервісу, застосування різноманітних дисконтних систем з метою збільшення кількості перевезених пасажирів.

Висновки і перспективи подальших досліджень. Видатки основних інституційних секторів економіки є вагомими чинниками доходності авіаперевезень, оскільки існує тісний статистично значимий кореляційний зв'язок між вартісними обсягами щорічного попиту на пасажирські авіаперевезення та розмірами видатків зведеного Державного бюджету, заощаджень населення, освоєних капітальних інвестицій за всіма видами економічної діяльності, річного експорту та імпорту. Однак найбільш об'єктивна оцінка чутливості доходів авіакомпаній має ґрунтуватись з урахуванням таких макроекономічних показників, як заощадження населення та капітальні інвестиції, які освоєно усіма галузями економіки. Економетричне моделювання із подальшим вивченням статистичних характеристик отриманих регресійних рівнянь виявило найвищі показники достовірності апроксимації та статистичної значимості для залежності із 1-річним лагом, що дає змогу прогнозувати зміни доходів авіакомпаній у середньостроковій перспективі та заздалегідь передбачувати наслідки збурень макrorівня. В залежності від характеру порушення макроекономічної рівноваги власники та менеджери авіапідприємств мають корегувати пріоритетні

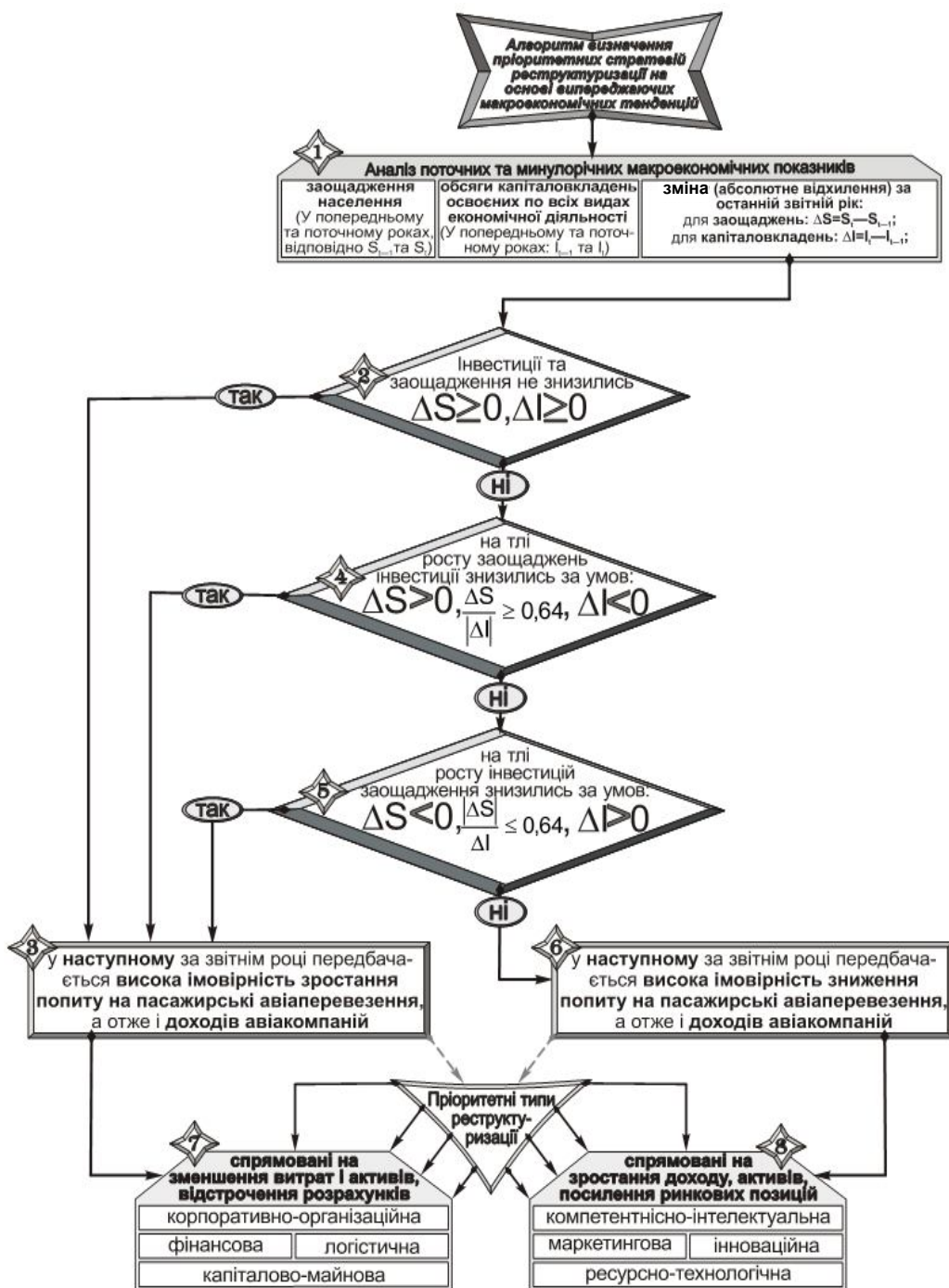


Рис. 1. Алгоритм обґрунтування пріоритетних стратегій реструктуризації авіакомпаній з урахуванням випереджаючих макроекономічних тенденцій (авторська розробка)

напрямки реструктуризаційних заходів, що забезпечить узгодження організаційних й інших змін із розвитком тенденцій нестабільного макроекономічного середовища. Перспективи обраного напрямку досліджень передбачають уточнення інтенсивності впливу чинників макrorівня на економічні результати кожної окремої авіакомпанії із подальшим удосконаленням механізму послаблення негативної дії зовнішніх збурень.

Література

1. Гриценко, Л. Л. Підходи до класифікації форм і видів реструктуризації підприємств [Текст] / Л. Л. Гриценко, О. В. Ісаєва // *Актуальні проблеми економіки*. – 2011. – № 4(118). – С. 111 – 116.
2. Вятрович, О. Реструктуризація як важливий спосіб забезпечення життєдіяльності підприємства [Текст] / О. Вятрович // *Економіст*. – 2011. – № 7. – С. 40 – 42.
3. Бабій, І. В. Методи і моделі реструктуризації і стабілізації діяльності підприємств [Текст] / І. В. Бабій // *Актуальні проблеми економіки*. – 2010. – № 6(108). – С. 84 – 90.
4. Антошкіна, Л. І. Аналіз мирових тенденцій реструктуризації підприємств: теорія і практика [текст] / Л. І. Антошкіна, В. А. Висяцев // *Вісник Бердянського університету менеджменту і бізнесу*. – 2009. – № 4(8). – С. 9 – 18.
5. Безугла, Ю. Є. Структурно-функціональне моделювання процесу фінансової реструктуризації підприємств [Текст] / Ю. Є. Безугла // *Вісник економіки транспорту і промисловості*. – 2011. – № 33. – С. 160 – 167.
6. Богушко, О. М. Проблема визначення ефективності управління структурою капіталу авіакомпаній та її вирішення [Текст] / О. М. Богушко // *Вісник Бердянського університету менеджменту і бізнесу*. – 2010. – № 4(12). – С. 37 – 39.
7. Гречко, А. В. Синтез механізмів стратегічного управління конкурентоспособністю авіакомпанії в умовах українського ринку авіаперевозок [Текст] / А. В. Гречко // *Міжнародний науковий журнал "Економічна кібернетика"*. – 2010. – № 1 – 3 (61 – 63). – С. 81 – 90.
8. Кулаєв, Ю. Ф. Економіка громадянської авіації України [Текст] : моногр. / Ю. Ф. Кулаєв. – К. : Видавництво «Фенікс», 2004. – 667 с.
9. Мягких, І. М. Проблеми розвитку авіатранспортних підприємств України та шляхи їх подолання [Текст] / І. М. Мягких // *Вісник економіки транспорту і промисловості*. – 2011. – № 34. – С. 209 – 212.
10. Сорокіна, Л. В. Ефективність використання основного капіталу

авіапідприємств: дослідницько-методологічний аспект [Текст] / Л. В. Сорокіна // Фінансова система України: Наукові записки Національного університету «Острозька академія». Серія: Економіка. – Вип. 10. – Острог : Видавництво "Національний університет "Острозька академія", 2007. – Ч. 2. – С. 283–297.

11. *Статистична інформація [Електронний ресурс] / Державний комітет статистики України. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua>. – 12.05.2014.*

12. *Діяльність суб'єктів господарювання за 2012 р. : статистичний збірний [Текст] / За редакцією І. М. Жук. – К. : Держаналітінформ, 2013. – 840 с.*

Надійшла до редакції 2.09.2014, розглянута на редколегії 17.09.2014

Рецензент: д-р екон. наук, проф., завідувач кафедри економіки та організації діяльності суб'єктів господарювання **В. В. Прохорова**, Українська інженерно-педагогічна академія, Харків.

ДЕТЕРМИНАНТЫ УПРАВЛЕНИЯ РЕСТРУКТУРИЗАЦИЕЙ АВИАПЕРЕВОЗЧИКОВ

С. О. Арефьев

В статье предложены результаты исследования отсроченного влияния факторов макросреды авиакомпании на доходы от пассажирских перевозок в текущем периоде и в среднесрочной перспективе. Через определение пропорций между коэффициентами зависимости стало возможным определение диапазона нарушения макроэкономического равновесия, которое не будет создавать значительных угроз авиаперевозчикам. На основе анализа эконометрических моделей разработан алгоритм перспективного планирования приоритетных реструктуризационных стратегий. Усовершенствован методический инструментарий управления реструктуризацией авиапредприятия в направлении адаптации к переменчивому экономическому окружению. В зависимости от характера нарушения макроэкономического равновесия владельцы и менеджеры авиапредприятия смогут корректировать приоритетные направления реструктуризационных мероприятий, что обеспечит согласование организационных и других изменений с развитием тенденций нестабильной макроэкономической среды.

Ключевые слова: доходы авиакомпаний, сбережения населения, стратегии, освоённые капитальные инвестиции, типы реструктуризации.

THE DETERMINANTS OF MANAGEMENT RESTRUCTURING OF AIR CARRIERS

S. O. Arefiev

In the article the results of research of the deferred influence of factors of macroenvironment of airline on profits from passenger transportations are offered in a current and a medium-term prospect. Through determination of proportions between the coefficients of dependence determination of range of distorting the macroeconomic balance that will not create considerable threats to the air carriers became possible. On the basis of analysis of econometric models a perspective scheduling of priority restructuring strategies algorithm is developed. The methodical toolkit of management is improved restructuring of airline in the direction of adaptation to changeable economic surroundings. Depending on character of distorting the macroeconomic balance proprietors and managers of airline will be able to correct priority directions of restructuring measures, that will provide a concordance organizational and other changes with development of trends of unstable macroeconomic environment.

Keywords: profits of airlines, economy of population, strategy, capital investments, types of restructuring.

Ареф'єв Сергій Олегович – канд. екон. наук, докторант кафедри фінансів, обліку та аудиту, Національний авіаційний університет, м. Київ.