

**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ОДЕСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ІМЕНІ І. І. МЕЧНИКОВА**

ГРІНЧЕНКО ЮРІЙ ЛЕОНІДОВИЧ

УДК 338.24:629.7:656.7(477)(043.3)

**ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ СТРАТЕГІЧНОГО РОЗВИТКУ АВІАЦІЙНОЇ ГАЛУЗІ
УКРАЇНИ В УМОВАХ ВІДКРИТОЇ ЕКОНОМІКИ**

Спеціальність

08.00.03 – економіка та управління національним господарством;

АВТОРЕФЕРАТ

дисертації на здобуття наукового ступеня
доктора економічних наук

Одеса – 2020

Дисертацією є рукопис.

Робота виконана в Одеському національному університеті імені І.І. Мечникова Міністерства освіти і науки України.

Науковий консультант – доктор економічних наук, професор

Ненно Ірина Михайлівна,
Одеський національний університет
імені І.І. Мечникова Міністерства освіти
і науки України (м. Одеса),
професор кафедри менеджменту та інновацій.

Офіційні опоненти:

доктор економічних наук, професор Арєф'єва Олена
Володимирівна, Національний авіаційний
університет Міністерства освіти і науки України (м.
Київ), завідувачка кафедри економіки повітряного
транспорту;

доктор економічних наук, професор Барна Марта
Юріївна, Львівський торговельно-економічний
(м. Львів), перший проректор;

доктор економічних наук, професор Мінакова
Світлана Михайлівна, Івано-Франківський
національний технічний університет нафти і газу,
професор кафедри підприємництва та маркетингу,
член-кореспондент Академії транспортних наук
України.

Захист дисертації відбудеться 23 грудня 2020 року о 10 00 на засіданні спеціалізованої вченої ради Д 41.051.11 в Одеському національному університеті імені І.І. Мечникова Міністерства освіти і науки України за адресою: 65058, м. Одеса, Французький бульвар, 24/26, ауд. 202.

З дисертацією можна ознайомитись у бібліотеці Одеського національного університету імені І.І. Мечникова Міністерства освіти і науки України за адресою: 65082, м. Одеса, вул. Преображенська, 24.

Автореферат розіслано «22» листопада 2020 року.

Вчений секретар
спеціалізованої вченої ради

І. А. Ломачинська

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

Актуальність теми. Структурні політико-економічні перетворення, вплив технологічних інновацій, необхідність дотримання фінансової, соціальної, інформаційної та особистісної безпеки в умовах пандемії призводять до потреби в розробці та впровадженні дієвих управлінських механізмів і моделей, які б забезпечували розвиток авіаційної галузі в контексті відкритості економіки та парадигм розвитку держави. В авіаційній галузі України, яка є однією з дев'яти країн світу із замкненим циклом авіації, розвиток потенціалу галузі та забезпечення його сталості набуває підвищеної актуальності. Особливості управління в цій галузі пов'язані з тим, що в ній може бути створена висока додана вартість саме завдяки використанню інструментів управлінської взаємодії в побудові організаційних структур, кластерних утворень, стратегічних інституцій та корпоративних клієнтоорієнтованих екосистем. Формування теоретико-методологічних засад і практичних підходів до здійснення дієвої економічної політики для функціонування конкурентоспроможної авіаційної галузі, виявлення сучасних політичних, інституційних та економічних чинників впливу на стан авіаційної галузі та її макрофінансову стабільність набувають підвищеної важливості. Потребують розробки адміністративно-управлінський інструментарій удосконалення системи управління авіаційною галуззю і рекомендації щодо його функціонально-організаційного забезпечення, а також вибір векторів стратегічного розвитку авіаційної галузі України в умовах відкритої економіки.

Теоретичне підґрунтя дослідження проблематики управлінської системи в економіці закладено у працях І. Ансоффа, О. Бекбулатова, Е. Біра, О. Віханського, П. Дойля, Б. Карлоффа, Е. Кузнецова, П. Мілгрона, Г. Мінцберга, І. Ненно, Дж. Робертса, Дж. Стрікланда, А. Томпсона й ін. Механізм міжгалузевої взаємодії в авіаційній галузі України висвітлено такими науковцями, як О. Андреев, О. Ареф'єва, М. Барна, В. Геєць, Ю. Голляк, М. Григорак, Г. Дибров, І. Капаруліна, А. Козлов, Ю. Кулаєв, В. Леховіцер, Є. Лісін, О. Ложачевська, С. Мінакова, А. Назаренко, В. Прушківський, Л. Савченко, К. Сидоренко, А. Хижняк, М. Хохлов та ін. Теоретичні засади аналізу та управління в авіаційній галузі з точки зору забезпечення економічного розвитку та ціннісної орієнтації в нерозривному зв'язку економіки, політики регулювання та менеджменту розглянуто в роботах Д. Біггара, Б. Васіга, А. Грехема, Р. Нойвіля, А. Одоні, Т. Теклера, К. Флемінга й ін. Однак, незважаючи на фундаментальну цінність праць названих учених та їх вагомий внесок у розвиток економічної науки, проблематика впливу авіаційної галузі на економічну систему все ще потребує дослідження в царині формування системи управління фінансово-економічною безпекою галузі, що набуває підвищеної актуальності в умовах кризової циклічності розвитку економік світу та скорочення маршрутів і рейсів у форс-мажорних обставинах загрози життю та здоров'ю націй. Це

свідчить про неповноту охоплення науковими знаннями та результатами чинників і процесів економіки, управління авіаційною галуззю. Постає необхідність розробки нового управлінського підходу для організації ефективної взаємодії в галузі, який, по-перше, визначатиме фундаментальні засади її функціонування; по-друге, передбачатиме науково обґрунтовані рекомендації щодо моніторингу розвитку галузі та забезпечення його сталості в умовах протистояння економічним шокам. Усе це обумовило актуальність теми дисертаційної роботи, її логіко-структурну побудову та методологічний базис дослідження.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Дисертацію виконано в Одеському національному університеті імені І.І. Мечникова відповідно до плану наукових досліджень кафедри маркетингу та бізнес-адміністрування за держбюджетними темами: «Корпоративне управління в Україні» (номер держреєстрації 105U000642, 2004-2008 рр.), де запропоновано теоретико-методологічні засади формування і розвитку інтеграції та об'єднань підприємств у межах галузевого та міжгалузевого співробітництва; «Управління трансформаційними процесами на різних рівнях економічної та екологічної систем» (номер держреєстрації 0109U005433, 2009-2013 рр.), у межах якої розроблено методологічні підходи до розробки та реалізації стратегій галузевого розвитку в умовах міжнародної економічної інтеграції та глобалізації світової економіки; «Теоретико-методичні основи управління соціетальними системами в умовах інноваційно-екологічного розвитку» (номер держреєстрації 0115U001146, 2014-2018 рр.), де проаналізовано чинники сталого галузевого розвитку в умовах четвертої промислової революції та лібералізації міжнародної економічної діяльності; «Маркетингові системи і управлінські технології в умовах багаторівневої конвергенції» (номер держреєстрації 0120U102481, 2020-2024 рр.), у межах якої визначено підходи до формування умов для галузевого розвитку на основі дотримання принципу максимізації споживчої цінності та підтримання конкуренції в авіаційній галузі (акт упровадження № 06.07-01-503-а від 10.03.2020 р.).

Мета і завдання дослідження. Метою дисертаційної роботи є формування теоретико-методологічних положень, розвиток методичних підходів і розробка прикладних засад реалізації державної політики стратегічного розвитку авіаційної галузі на основі розробки дієвих форм взаємодії економічних агентів на макро- та мікрорівнях економіки. Досягнення поставленої мети обумовило необхідність вирішення таких завдань:

- розкрити теоретичний зміст і побудувати онтологію загальної сфери дискурсу «авіаційна галузь»;
- визначити концептуальні засади історичних, техніко-економічних і регуляторних передумов стратегічного розвитку авіаційної галузі України;
- проаналізувати тенденції та суперечності розвитку авіаційної галузі України в умовах «відкритого неба» та відкритої економіки;

- удосконалити теоретико-методологічні засади формування екосистеми авіаційної галузі з урахуванням міжнародного досвіду та впливу кризових явищ, зокрема пандемії коронавірусної хвороби (COVID-19);
- розробити інформаційно-аналітичний інструментарій стратегічного розвитку авіаційної галузі України;
- поглибити методологічні засади моніторингу та розвитку авіаційної галузі;
- сформуванати методичні засади якісного економічного зростання авіаційної галузі;
- визначити джерела забезпечення стратегічного розвитку авіаційної галузі в умовах відкритої економіки;
- концептуалізувати підхід до формування державної політики забезпечення стратегічного розвитку авіаційної галузі України;
- запропонувати інструменти управління якісним економічним зростанням авіаційної галузі;
- розробити пропозиції щодо управління фінансово-економічною безпекою авіаційної галузі України;
- розробити напрями вдосконалення державної політики розвитку авіаційної галузі з метою підвищення споживчої цінності, що створюється її економічними агентами;
- побудувати системну модель розвитку авіаційної галузі для управління змінами та запобігання її регресу;
- розробити науково-методичні підходи до формування змістовної моделі екосистеми авіаційної галузі через функції, ролі та комунікаційно-виробничі зв'язки її стейкхолдерів.

Об'єкт дослідження – процес забезпечення стратегічного розвитку авіаційної галузі.

Предметом дослідження є теоретико-методологічні, методичні та практичні засади забезпечення стратегічного розвитку авіаційної галузі України в умовах відкритої економіки.

Методи дослідження. Методологічним підґрунтям дисертаційної роботи є сукупність наукового та прагматичного пізнання управління авіаційною галуззю України на основі синтезу загальної теорії систем, теорії галузевих ринків, теорії вартості для клієнта, теорії стейкхолдерів. У процесі дослідження використано такі загальнонаукові методи: семантичний, морфологічний, компаративний і критичний аналіз – для визначення й уточнення сутності основних понять; метод побудови онтології, контекстний та причинно-наслідковий аналіз – для побудови загальної сфери дискурсу «стратегічний розвиток авіаційної галузі»; інституційний та системний аналіз – для визначення передумов і цілей розвитку авіаційної галузі України; структурно-логічний аналіз та метод документального тестування – для встановлення ролей і завдань розвитку суб'єктів авіаційної галузі; аналіз первинних документів фінансової та зведеної управлінської звітності, фінансово-економічний, графічний та

статистичний аналіз – для дослідження сталості розвитку авіаційної галузі; рефлексія та метод концептуалізації – для ієрархізації теоретико-методологічних положень і практичних підходів до розвитку авіаційної галузі.

Інформаційну базу дослідження становлять законодавчі та нормативні акти, накази, міжнародні договори з питань регулювання та функціонування авіаційної галузі, офіційні статистичні та інформаційно-аналітичні матеріали Міністерства розвитку економіки, торгівлі і сільського господарства України, Міністерства транспорту України, Державної авіаційної служби України, Державної служби статистики України, Всесвітнього економічного форуму, Міжнародної організації цивільної авіації ICAO (International Civil Aviation Association), положення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 р., Повітряного кодексу України, Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2023 р., міжнародної рейтингової моделі *Skytrax*, профільні публікації зарубіжних і вітчизняних учених, результати власних досліджень автора.

Наукова новизна одержаних результатів. Найбільш вагомі результати, що визначають наукову новизну дослідження, полягають у такому:

уперше:

– запропоновано концепцію інституційного регулювання високотехнологічних галузей із формуванням їх макроекономічного потенціалу, основу якої становить процес раціонального вибору економічних агентів авіаційної галузі з метою скорочення трансакційних витрат за рахунок ефектів масштабу, диверсифікації та концентрації діяльності її економічних агентів, що дозволить забезпечити досягнення цілей сталого розвитку авіаційної галузі на макrorівні з урахуванням передумов і завдань розбудови її екосистеми;

– сформовано методологію реалізації процедури превентивного оцінювання розвитку авіаційної галузі з визначенням якісних та кількісних показників для її основних економічних агентів (аеропортів, авіаційних перевізників і сервісно-виробничих підприємств) і формуванням галузевих аналогій, які запропоновано оцінювати за результатами моніторингу фактичних і нормативних рангів темпів зростання та порівняльного аналізу, що уможливорює створення кластерів і стратегічних альянсів за участю держави в рамках програм публічно-приватного партнерства;

– розроблено системну модель розвитку авіаційної галузі України, яка заснована на процесі управління змінами в рамках контуру управління, враховує сучасні тренди впливу четвертої промислової революції (Industry 4.0) та екстерналій, що виникають в умовах відкритої економіки, що уможливорює перехід від еволюційного розвитку поля систем авіаційної галузі до функціонально-інверсійного через інституційний, структурний і контекстний вплив держави на індивідуальному, груповому, міжгруповому та організаційному рівнях розвитку галузі з використанням системної технології втручання з боку держави;

удосконалено:

– науково-методичні підходи до групування чинників розвитку авіаційної галузі, що передбачає визначення історичної, техніко-економічної та нормативно-регуляторної формації та, на відміну від існуючих, надає можливість описати архітектуру й комплекс заходів підвищення ефективності державної політики щодо забезпечення стратегічного розвитку авіаційної галузі України;

– наукові підходи до визначення стану і тенденції розвитку авіаційної галузі України завдяки аналізу ключових якісних та кількісних показників її економічних агентів, що надає можливість визначення основних проблем галузі та сценаріїв її стратегічного розвитку;

– науковий підхід до формування державної політики стратегічного розвитку авіаційної галузі, який, на відміну від існуючих, ураховує комплекс цілей, розподілення функцій економічних агентів, системного підходу до управління її екосистемою, що дозволить сформувати парадигму сучасної стратегії розвитку авіаційної галузі та протистояти економічним шокам;

– науково-практичний підхід до управління фінансово-економічною безпекою авіаційної галузі в умовах форс-мажорних обставин, який включає підтримку лізингових механізмів фінансування галузі як державними, так і комерційними лізинговими компаніями; розвиток авіаційного страхування через підвищення лімітів відповідальності та створення пулів страховиків; розробку програм захисту (defense program) в авіаційній галузі на основі стандартів інтегрованого ризик-менеджменту; аналіз сталості розвитку авіаційної галузі та, на відміну від існуючих, дозволяє запобігти банкрутству, підвищити фінансову стійкість, надійність і резервні фінансові можливості економічних агентів авіаційної галузі в умовах «відкритого неба»;

– теоретико-методологічні засади розвитку екосистеми авіаційної галузі як мережевого співтовариства, члени якого комбінують свої ресурси на взаємовигідних принципах заради спільного досягнення інноваційних результатів, що забезпечує всебічну реалізацію державної інноваційної політики щодо регулювання діяльності економічних агентів авіаційної галузі та складу її екосистеми, до якого віднесено туристичні, страхові, фінансові-кредитні, лізингові, готельно-ресторанні підприємства та соціальні мережі;

– організаційне забезпечення реалізації державного управління екосистемою авіаційної галузі на основі структурного об'єднання для створення клієнтської цінності за виробничою, витратною, фінансовою та сервісною складовими в умовах інституційного дизайну регулювання авіаційної галузі, що дозволить сформувати попит на послуги авіаційної галузі в регіональному, національному та міжнародному вимірах, сприятиме зростанню національної економіки, добросовісній конкуренції, відповідності нормам екологічної безпеки й розвитку технологій, інновацій та компетенцій;

дістали подальшого розвитку:

– теоретико-методологічний підхід до онтології загальної сфери дискурсу «розвиток авіаційної галузі», який уможливив визначення змісту досліджуваного поняття через дуальність процесу забезпечення її стратегічного розвитку на рівні як економічних агентів, так і екосистеми стейкхолдерів, що відображає особливості державної політики регулювання галузі в умовах «відкритого неба» та відкритої економіки;

– методика матричного прогнозування фінансово-господарської діяльності економічних агентів авіаційної галузі, яка дозволяє оцінити баланс фінансової та господарської діяльності підприємств авіаційної галузі, здійснити позиціонування за дев'ятьма квадратами матриці (максимальний баланс, стабільний баланс, незбалансована позиція, стан зростання, межа стабільності, максимальний фінансовий потенціал розвитку, дефіцит фінансових ресурсів, передкризові умови, кризові умови), а також визначити перспективну стратегію розвитку, достатність наявного капіталу та інвестиційну привабливість для її реалізації;

– теоретичні положення застосування когнітивної логіки державного регулювання довгострокового економічного розвитку авіаційної галузі України через запобігання шоку попиту для нівелювання шоку пропозиції, що уможлиблює створення умов дотримання фінансово-економічної, медичної, технічної та екологічної безпеки з урахуванням впливу пандемії коронавірусної хвороби (COVID-19) та рецесії світової економіки;

– методика превентивного тестування сталості розвитку, що синтезує показники двох груп, перша з яких дозволяє виконати аналіз фінансових показників розвитку (стану рентабельності, платоспроможності, структури балансу, ділової активності, фінансової стійкості та вірогідності банкрутства), а друга включає якісні показники розвитку, які дають змогу визначити рівень клієнтської цінності, що створюється в галузі авіаційними перевізниками, аеропортами, авіаційними будівниками чи ремонтно-сервісними підприємствами, а також уможлиблює впровадження референтної системи оцінювання для формування галузевих партнерств реалізації цільових державних програм;

– концепція екосистеми авіаційної галузі, яка базується на п'яти рівнях (теоретико-методологічному, модельному, методичному, інструментальному та практичному) та спрямована на реалізацію комплексу її цілей: формування гнучкої та стимулюючої тарифної політики з урахуванням рівня платоспроможності населення України; упровадження міжнародних стандартів екологічної та шумової безпеки; розбудова новітньої інфраструктури; спрощення системи управління в галузі та досягнення її прозорості, що надало можливість алгоритмізувати залучення її учасників та ідентифікувати етапи спільної участі для розвитку галузі та вирішення суперечностей між впливом глобалізації та відкритістю економіки в авіаційній галузі.

Практичне значення одержаних результатів полягає в тому, що теоретичні та методологічні положення дисертаційної роботи доведено до рівня конкретних методик і рекомендацій щодо організаційного забезпечення стратегічного розвитку авіаційної галузі України. Окремі рекомендації дослідження впроваджено в діяльність органів влади, місцевого самоврядування та суб'єктів авіаційної галузі України. Матеріали дисертаційної роботи використано у процесі планування соціально-економічного розвитку регіону (довідка про провадження Управління транспортно-комунікаційної інфраструктури Одеської обласної державної адміністрації № 1-13/216 від 20.03.2020 р.); прийнято до використання АТ «Мотор Січ» (акт від 03.12.2019 р. № АК-03/19), а також упроваджено в діяльність: КП «Міжнародний аеропорт Одеса» (довідка № 134 від 20.02.2020 р.); «Turkish Airlines Ukraine» (акт № 532 від 07.04.2020 р.); Асоціації «Аеропорти України» цивільної авіації (акт А-09/72 від 30.04.2020 р.); ТОВ «Трансавіагруп» (акт 25-03 від 14.03.2020 р.); ТОВ «Не старі пілоти ЛТД» (довідка № 24/1 від 24.03.2020 р.); PPL «LOTSA» польські авіалінії (акт № 3 від 15.05.2020 р.).

Результати дисертації використовуються в навчальному процесі Одеського національного університету імені І.І. Мечникова МОН України при викладанні дисциплін: «Теорія організацій» (розділ про галузевий розвиток та державне регулювання галузі); «Логістика» (розділ про ефективне управління транспортною галуззю та розвиток транспортної інфраструктури); «Менеджмент організацій» (розділ про галузеві структури та об'єднання), «Управління якістю» (акт упровадження № 06.07-01-503-а від 10.03.2020 р.).

Особистий внесок здобувача. Наукові положення, висновки та рекомендації, що виносяться на захист, одержано особисто автором і є його науковим доробком. Зміст особистого внеску в роботах, опублікованих у співавторстві, конкретизовано у списку праць за темою дисертації.

За результатами дослідження опубліковано 41 наукову працю, у тому числі: 5 монографій (із них 1 одноосібна); 25 статей, серед яких 1 стаття – у зарубіжному виданні, включеному до міжнародної наукометричної бази Scopus, та 24 – у виданнях, що включені до інших міжнародних наукометричних баз, у тому числі 21 стаття – у наукових фахових виданнях України; 11 тез за матеріалами наукових конференцій. Загальний обсяг публікацій становить 109,91 ум.-друк. арк., з яких особисто автору належить 58,73 ум.-друк. арк.

Апробація результатів дисертації. Матеріали дисертаційної роботи апробовано у програмах розвитку, методичних розробках, рекомендаціях і пропозиціях. Основні наукові теоретичні та практичні результати дослідження доповідалися й обговорювалися на міжнародних і вітчизняних науково-практичних конференціях: «Міжнародна стратегія економічного розвитку регіону» (м. Суми, 2011 р.); «Економіка та менеджмент: перспективи розвитку» (м. Суми, 2011 р.); «Добробут націй в умовах глобальної нестабільності» (м. Одеса, 2013 р.); «Ринкові, державні та корпоративні структури в умовах глобальних трансформацій» (м. Одеса, 2014 р.); «Актуальні проблеми соціально-

економічного розвитку: регіональні особливості та світові тенденції» (м. Одеса, 2015 р.); «Право, економіка та управління: генезис, сучасний стан та перспективи розвитку» (м. Одеса, 2018 р.); «Сучасні можливості забезпечення розвитку міжнародних відносин та економіко-політичного процесу» (м. Ужгород, 2020 р.); «Економіка, менеджмент та аудит: сучасні проблеми, перспективи та напрями розвитку» (м. Львів, 2020 р.); «Методичні підходи до формування стратегічного бачення соціально-економічного розвитку регіонів» (м. Дніпро, 2020 р.); «Проблеми формування та реалізації регіональної економіки» (м. Запоріжжя, 2020 р.); «Інституційні перетворення та регулювання соціально-економічних процесів в умовах міжнародної інтеграції» (м. Одеса, 2020 р.).

Структура та обсяг дисертації. Дисертаційна робота складається із вступу, п'яти розділів, висновків, списку використаних джерел (340 найменувань на 36 сторінках) і 15 додатків (на 148 сторінках), містить 50 таблиць (із них дві складають окремі сторінки) та 39 рисунків. Повний обсяг роботи становить 576 сторінок.

ОСНОВНИЙ ЗМІСТ РОБОТИ

У першому розділі «Теоретична концептуалізація взаємозв'язку функціонування та стратегічного розвитку авіаційної галузі» встановлено передумови і чинники розвитку авіаційної галузі України; удосконалено категоріальний апарат галузевого розвитку; визначено теоретичні та сучасні практичні форми реалізації взаємодії стейкхолдерів авіаційної галузі; розроблено концепцію екосистеми авіаційної галузі шляхом алгоритмізації залучення її учасників й ідентифікації етапів спільної участі в розвитку.

Побудовано теоретичний концепт стратегічного розвитку авіаційної галузі, у якому стратегія виступає формою волевиявлення держави, що генерує ринкову владу для розробки та реалізації державної економічної політики. Визначені теоретичні та актуальні практичні особливості функціонування галузі в умовах відкритої економіки. Встановлено, що вплив зовнішніх чинників на галузь посилюється через підвищення ступеня відкритості економіки.

Сформовано онтологію загальної сфери дискурсу «авіаційна галузь» та в контексті галузевої політики її розвитку. Доведено, що державна політика є формою реалізації стратегії розвитку через цільовий, інструментальний та інтеграційний моніторинг. Запропоновано розглядати формування ринкової влади через вплив галузевої політики на екосистему галузі як динамічної спільноти, що об'єднує різні групи стейкхолдерів та спрямована на розвиток галузі шляхом трансформації соціально-економічних відносин, у тому числі конкурентних.

Систему управління авіаційною галуззю необхідно вдосконалювати через упровадження управління змінами за елементами підсистем галузі, яким наразі притаманна низка проблем розвитку галузі, зокрема: застарілий парк суден, низький рівень розвитку інфраструктури та інформаційного забезпечення, необхідність інтеграції та скорочення строків літакобудування.

Обґрунтовано, що галузевий ринок має розглядатися невідривно від територіального, причому в Україні територіальний вплив відіграє роль позитивних екстерналій, пов'язаних із високим коефіцієнтом транзитності, що в сучасній господарській практиці приводить до заміни територіального управління на глобальне. Виявлено ключові тренди вирішення суперечностей між впливом глобалізації та ступенем відкритості економіки, а саме: виникнення попиту на високотехнологічні продукти; олігополізація як результат транснаціоналізації; імпорт технологій з метою розвитку національного виробництва; запобігання відтоку кваліфікованих кадрів; використання бенчмаркінгу для конкурентної боротьби; формування постіндустріального суспільства як природно-еволюційний результат; відображення стратегічного розвитку в цілях сталого розвитку ООН; входження в інформаційну супермагістраль, оскільки саме електронний кіберпростір та біоелектронне середовище стають майбутньою конкурентною орієнтацією.

Визначено передумови та цілі авіаційної галузі України в контексті наявних ресурсів формування. Фінансові передумови визначено в результаті розрахунку та аналізу показників підприємств авіаційної галузі за період 2014-2018 рр., а саме: оборотних і необоротних активів, довго- та короткострокових зобов'язань, прибутку, виручки та ін. Здійснено групування чинників розвитку авіаційної галузі історичної, техніко-економічної та нормативно-регуляторної формації. Розроблено комплекс цілей розвитку авіаційної галузі, який містить: формування гнучкої та стимулюючої тарифної політики; упровадження міжнародних стандартів екологічної, соціальної та шумової безпеки; розбудову, необхідну автоматизацію та цифровізацію інфраструктури; ієрархізацію системи управління в галузі. Запропоновано підхід до реалізації комплексу цілей авіаційної галузі за відповідними цілями та стратегіями економічних агентів галузі, а саме: авіаційних перевізників, аеропортів та підприємств авіаційної промисловості (рис. 1).

Розроблено концепцію стратегічного розвитку галузі, яка спирається на ефективний раціональний вибір економічних агентів з метою досягнення сталості важливого елементу постіндустріальної економіки – екосистеми. Як свідчить аналіз кращих практик іноземних країн (Австралії, Великої Британії, Китаю), екосистеми авіаційної галузі створюються за участю спеціальних агентств, які діють від імені держави. Визначено та розкрито суть поняття «екосистема авіаційної галузі», склад економічних агентів, які інтегровані до неї за етапами надання послуги споживачам, а саме: туристичні, страхові, фінансово-кредитні, лізингові, готельно-ресторанні підприємства, соціальні мережі. Створення екосистеми має на меті скорочення трансакційних витрат (рис. 2).

Доповнено засади економічного зростання та розвитку авіаційної галузі з точки зору формування ціннісної орієнтації для реалізації механізму взаємної зацікавленості економічних агентів, що уможливорює досягнення її оптимальної

структури, у якій корпоратизація та комбінація форм власності цілеспрямовано мотивують відносини між агентами авіаційної екосистеми (рис. 3).



Рис. 1. Процес реалізації комплексу цілей розвитку авіаційної галузі України

Джерело: розроблено автором.

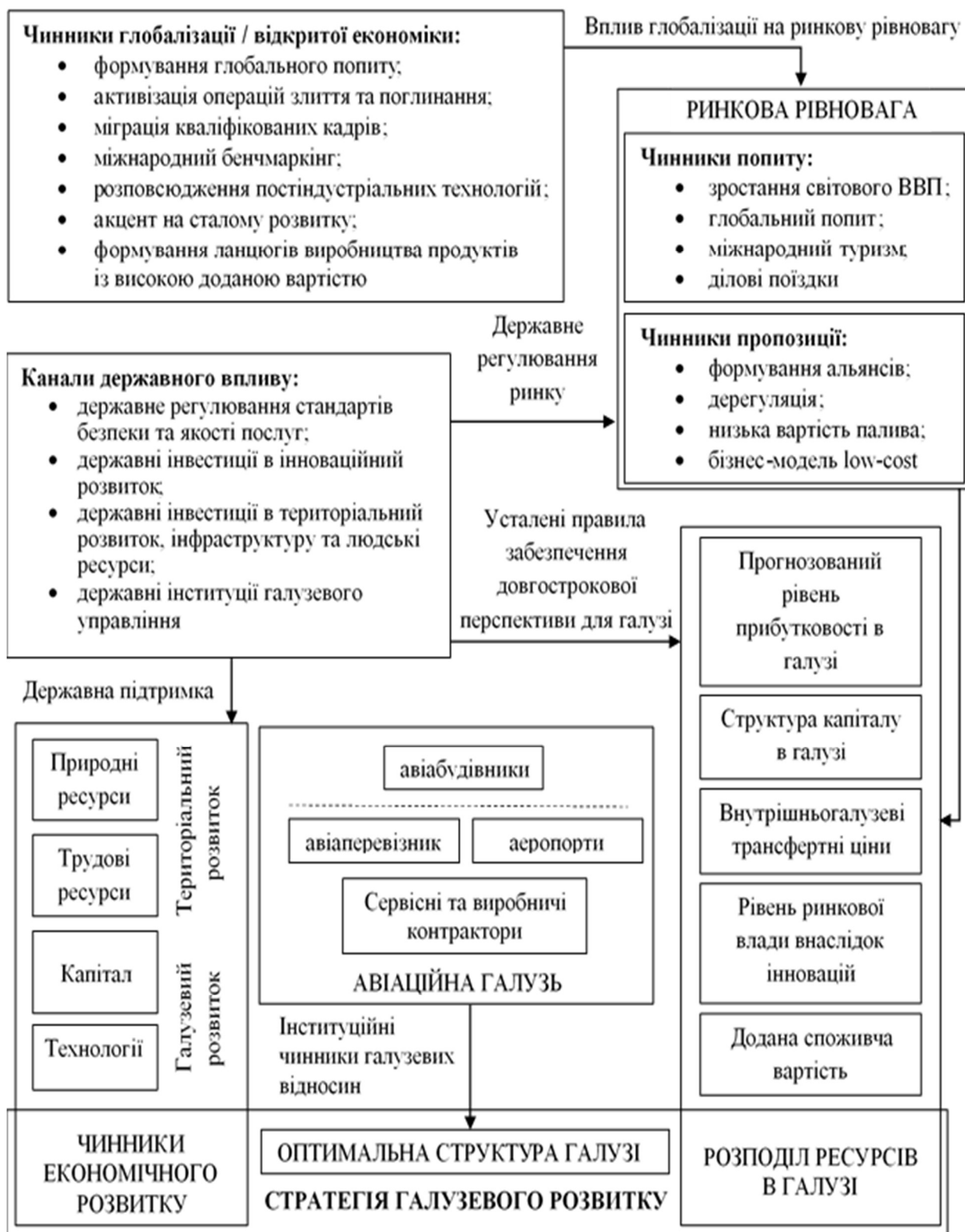


Рис. 2. Концепція стратегічного розвитку авіаційної галузі України
Джерело: розроблено автором.

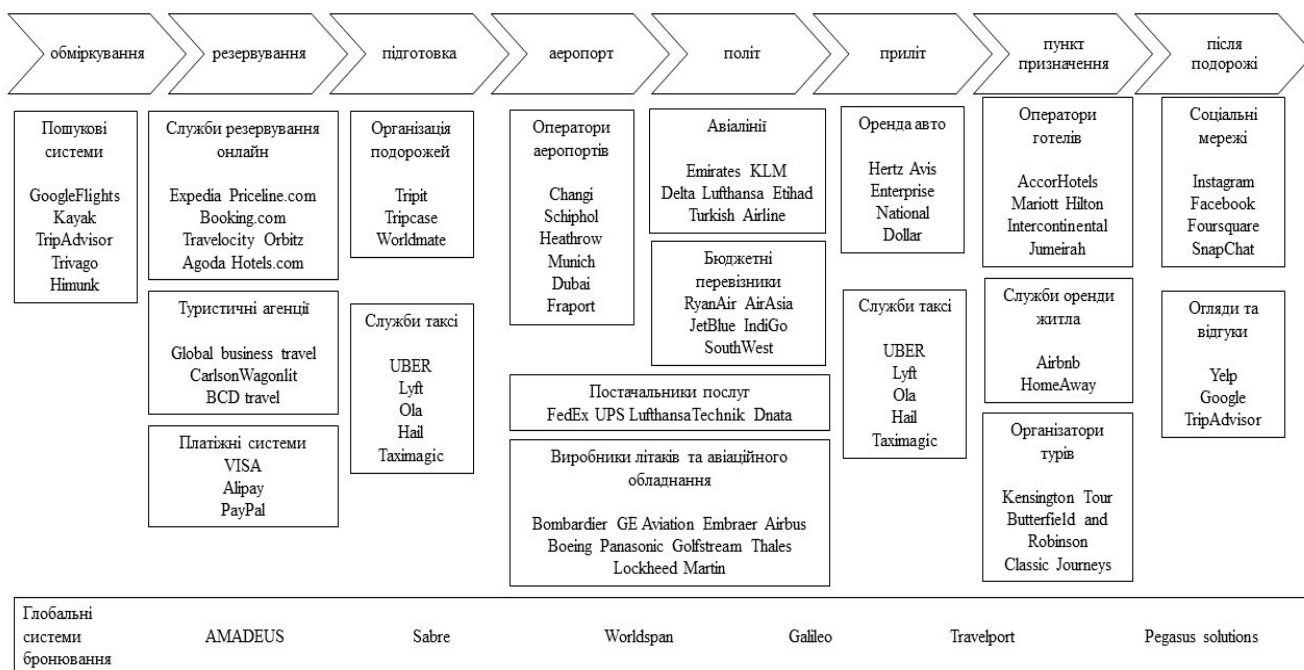


Рис. 3. Екосистема авіаційної галузі

Джерело: розроблено автором на основі White paper. Digital Transformation Initiative. Aviation, Travel and Tourism Industry. Geneva: World Economic Forum, 2017.

Економічний розвиток розглянуто як позитивна динаміка зростання економічних показників за рахунок ефективного використання природних і виробничих ресурсів, капіталу і технологій.

У другому розділі «Методологічна база економічного аналізу розвитку авіаційної галузі» обґрунтовано методологічні підходи до превентивного оцінювання сталості розвитку авіаційної галузі та державного моніторингу діяльності її економічних агентів; аргументовано необхідність перетворень для позитивного впливу інституційної системи на темпи економічного зростання галузі з метою переходу від статичної до динамічної інноваційної системи; удосконалено методичні засади оцінки стратегій галузевого розвитку.

У результаті ретроспективного аналізу досвіду формування інституційної системи регулювання галузей виявлені такі основні проблеми щодо організації взаємного впливу інституцій та інновацій: неефективна науково-технічна політика з точки зору використання людського потенціалу; запозичення інфраструктурних і технологічних новацій за відсутності адаптації до самих інституцій; виокремлення технологічного та інституційного розвитку як автономних процесів. Доведено, що вирішення цих проблем полягає в інтеграції інституцій в інноваційну систему держави з урахуванням типу суспільства (анклавного, індустріального чи постколоніального). Важливим чинником інноваційного розвитку галузі є тип інноваційної системи, і в дисертаційній роботі доведена доцільність переходу від статичної до динамічної інноваційної системи за результатами аналізу її складових: початкових умов і характеру

виробничої системи; національних виробничих потужностей; мережі співробітництва; освіти та людського капіталу; інституційного капіталу.

Розроблено методичні засади превентивного оцінювання сталого розвитку авіаційної галузі з метою впровадження політики економічного зростання, побудованій на підвищенні інвестиційної привабливості галузі. Обґрунтовано універсальну методику рейтингового оцінювання агентів галузі за моделлю рейтингу *Skytrax*. Інвестиційно привабливим вважається економічний агент, який за сукупністю показників фінансової стійкості, платоспроможності, ділової активності, рентабельності та оцінки структури балансу, а також за моделями запобігання банкрутству може бути віднесений до стійкого чи відносно стійкого рангу. Встановлено принципи оцінювання: умовного порівняння фінансового стану економічних агентів галузі; пріоритету безпеки; досягнення мети; експертності та професіоналізму; інвестиційної привабливості та зростання; розкриття інформації; інтерпретації результатів з метою вживання заходів державного регулювання; формування ланцюга створення доданої вартості в галузі; забезпечення взаємозв'язку результатів оцінювання та стратегії управління.

Визначено склад основних економічних агентів авіаційної галузі, а саме: авіаційне будівництво та постачальники (виробники літаків, виробники двигунів, постачальники обладнання та матеріалів); авіаційні перевезення (авіалінії, лізингові компанії, постачальники аеронавігаційного та ІТ-обладнання; компанії з обслуговування, ремонту та експлуатації, постачальники харчування); аеропорти (компанії з управління аеропортами; наземні служби; вантажно-багажні комплекси; паливно-заправні компанії) (рис. 4).

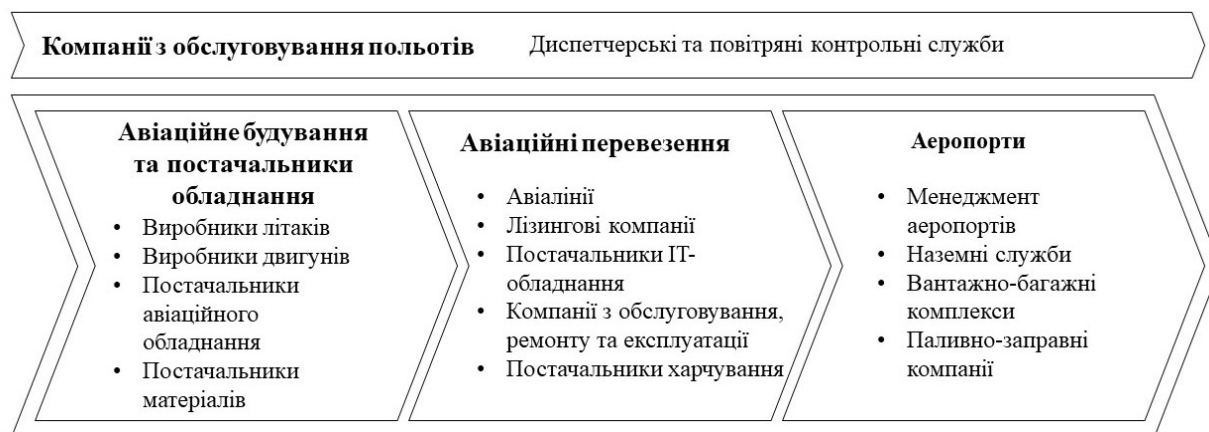


Рис. 4. Основні економічні агенти авіаційної галузі

Джерело: побудовано автором

Запропоновано цілісну систему превентивного моніторингу на основі споживчої цінності, яка закріплює ключові параметри щодо вдосконалення діяльності галузевих агентів. Установлено, що методичний підхід має спиратися на систему показників оцінки галузі, які розкривають фінансовий стан, вірогідність банкрутства (група 1), а також якісні показники (група 2) залежно

від економічного агента – авіаційний перевізник, аеропорт, авіаційний будівник чи ремонтно-сервісне підприємство. Показники першої групи дозволяють оцінити фінансову та витратну складові, а другої – відображають рівень задоволення споживачів послуг чи товарів економічного агента, яким може бути як інший агент галузі, так і пасажир чи вантажовідправник безпосередньо. Такий підхід містить опис усіх результатів превентивного моніторингу, рейтингування економічних агентів галузі та вирішення завдань формування кластерів, які є сталими та мають перспективи розвитку (рис. 5).

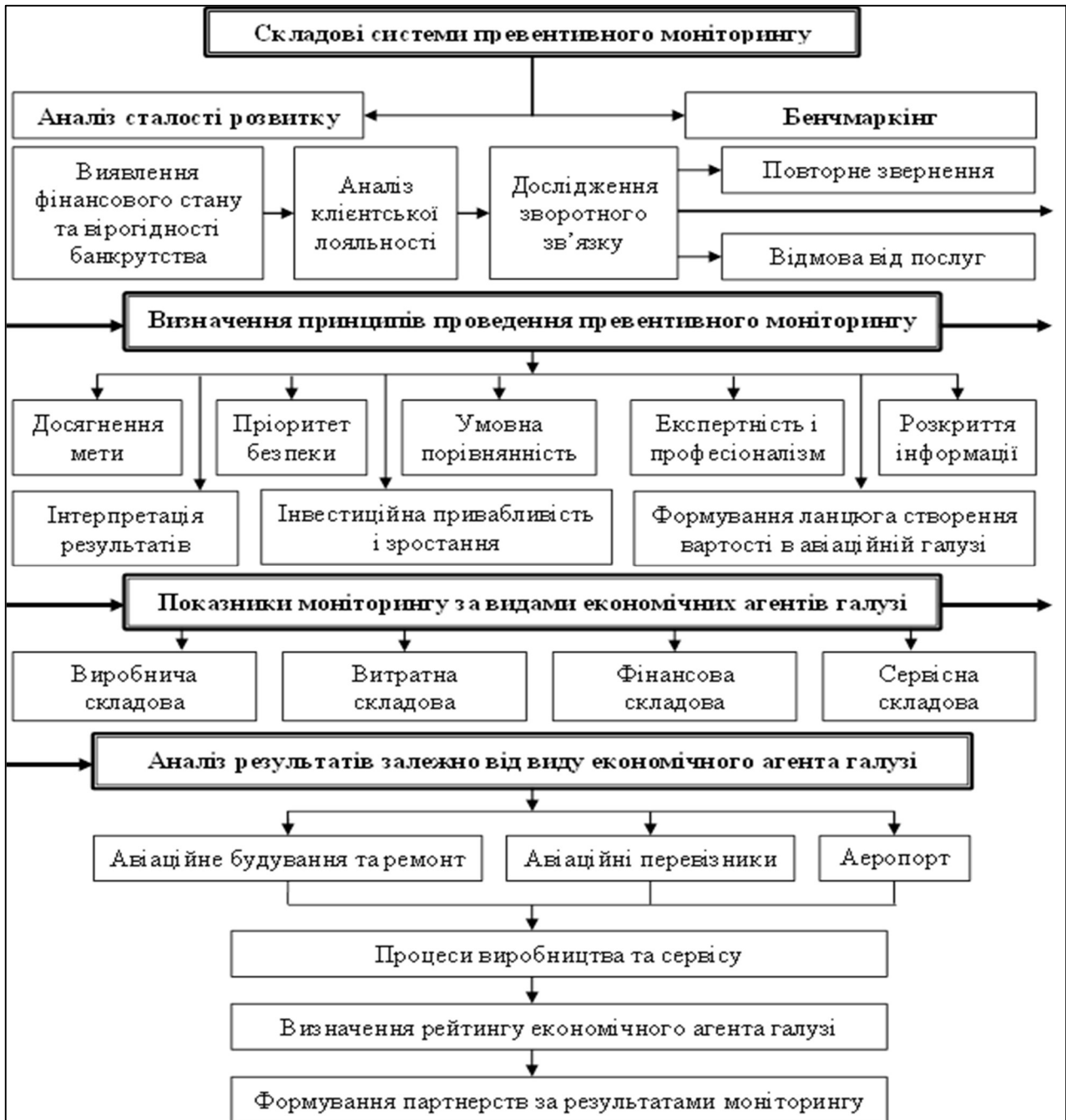


Рис. 5. Структурно-логічна схема проведення державного моніторингу економічних агентів авіаційної галузі

Джерело: розроблено автором.

Аргументовано, що про якість роботи аеропортів свідчать показники превентивного тестування її організації та тестування зони послуг відпочинку. Перша сукупність показників включає: наявність черг, комфортність процедури державного контролю (служба авіаційної безпеки, митний контроль і прикордонна служба), кількість реєстраційних стопок, доступність магазинів, чистоту терміналу, комфортність місць для сидіння в терміналі, наявність вантажних візків, якість напоїв та їжі, дороговкази та схеми, швидкість і доступність зв'язку по інтернету. Друга сукупність базується на оцінюванні можливості розваг протягом очікування, доступності платіжних терміналів та інших можливостей для фінансових операцій, комфорту, обслуговування, меню в барі, кейтерінгу чистоти вбиральні, з'єднання Wi-Fi, а також на враженнях та відчуттях.

Визначено, що якісними показниками роботи авіаційних перевізників є показники тестування послуг авіаційного перевізника та повітряного судна авіаційного перевізника. До показників першого типу належать: якість попереднього сервісу при купівлі квитків та реєстрації пасажирів та багажу, у тому числі попередньої онлайн-реєстрації; співвідношення якості та ціни квитка; трансфер пасажирів до транзитного аеропорту; наявність прямих рейсів до пунктів призначення; кількість країн, охоплених маршрутами; точність і надійність виконання графіка; комфортність сну на борту; чисельність членів екіпажу на борту; екіпаж літака; їжа та напої; розваги в польоті; послуги при приземленні, з'єднання Wi-Fi; враження та відчуття. Показники превентивного тестування повітряного судна авіаційного перевізника: зручність сидінь; ширина проходів; перегляд ТВ; розетки для живлення; наявність простору для зберігання речей; наявність простору для ніг; використання цифрових сервісів інформування та розважання; враження та відчуття.

На основі ретроспективного аналізу сформовано систему показників превентивного тестування авіабудування та обслуговування: проєктування; виробництво повного циклу; гарантійне обслуговування; післягарантійний ремонт; консолідованість проєктування, виробництва та ремонту; лізингові механізми; модернізація технологій; ліцензування. Запропоновано методичні засади моніторингу кадрового, технічного та маршрутного забезпечення.

Удосконалено матричний аналіз розвитку авіаційної галузі шляхом доповнення рекомендацій щодо управління фінансово-економічною та операційно-господарською діяльністю. Досліджено зміст та умови позиціонування за дев'ятьма квадратами матриці (максимальний баланс; стабільний баланс; незбалансована позиція; стан зростання; межа стабільності; максимальний фінансовий потенціал розвитку; дефіцит фінансових ресурсів; передкризові умови; кризові умови) для 12 підприємств авіаційної галузі України за 2014-2018 рр.: ДП «Міжнародний аеропорт «Бориспіль»»; ДП «Украерорух»; Український державний проектно-технологічний науково-дослідний інститут цивільної авіації «Украеропроект»; Державна авіаційна компанія «Херсон-Авіа»; ПАТ «Авіакомпанія авіалінії України»; ДП «Тернопільське державне авіаційне

підприємство «Універсал-Авіа»; ДП «Міжнародний аеропорт «Львів» ім. Д. Галицького; ПАТ «Мотор Січ»; КП «Міжнародний аеропорт «Київ»; КП «Міжнародний аеропорт Одеса»; ДП «Антонов»; ПАТ «Авіакомпанія «Міжнародні авіалінії України». Застосування цього методичного підходу уможливило визначення перспективної інвестиційної привабливості для розвитку авіаційної галузі.

За результатами матричного аналізу доведено, що траєкторія руху ПАТ «Авіакомпанія «Міжнародні Авіалінії України» свідчить про значне поліпшення показників його фінансово-господарської діяльності. Підприємство змогло ефективно використати можливості, що виникли на ринку повітряних перевезень України у зв'язку зі значним збільшенням пасажиропотоку внаслідок лібералізації авіаційного сполучення, а також поліпшити результати фінансової (РФД) та господарської діяльності (РГД) навіть в умовах посилення конкуренції та значних макроекономічних ризиків. Така ситуація вказує на вичерпання інвестиційного потенціалу для зростання підприємства (рис. 6).

	РФД<<0	РФД≈0	РФД>>0
РГД>>0	<div style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block;">2015</div> 1 ↓ <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block;">2016</div>	4	6
РГД≈0	7	2	5
РГД<<0	9	8	3

2016 → 2017 → 2018

Рис. 6. Матриця фінансових стратегій Дж. Франсона та І. Романа для ПАТ «Авіакомпанія «Міжнародні авіалінії України» в 2015-2018 рр.

Джерело: побудовано автором.

На основі застосування матричного методу визначено траєкторію розвитку підприємств авіаційної галузі та зміни балансу між їх ресурсною забезпеченістю та стратегічними можливостями. Даний метод для аналізу передумов сталого розвитку дозволяє комплексно оцінити ризики стратегії, баланс ресурсів і можливостей та перспективні напрями зростання. На макрорівні така матриця може бути використана при формуванні сталих партнерств у межах екосистеми для горизонтальної інтеграції та включення відповідних учасників у стратегічний альянс за участю держави. Метою партнерства можуть виступати: авіаційна безпека, спільний маркетинг місця призначення, поліпшення якості сервісу для пасажирів, залучення інвестицій та розвиток інфраструктури, фінансові системи, у рамках яких можливо оптимізувати доходи та витрати.

У третьому розділі «Аналіз кількісних та якісних показників розвитку авіаційної галузі України» проаналізовано основні умови галузевого розвитку

під впливом відкритої економіки, а також динаміка витрат і доходів у галузі та визначено підходи до ефективного управління витратами; сформовано методичні засади ефективного економічного зростання авіаційної галузі.

Згідно з розрахунками (табл. 1) встановлено, що динаміка валового прибутку підприємств авіаційної галузі України в 2014-2018 рр. є позитивною, і у 2018 р., зокрема, цей показник збільшився на 4016 тис. грн, або на 64%.

Таблиця 1

Динаміка результатів фінансової діяльності підприємств авіаційної галузі України в 2014-2018 рр.

Показник	2014	2015		2016		2017		2018	
	Тис. грн	Тис. грн	2015/ 2014, %	Тис. грн	2016/ 2015, %	Тис. грн	2017/ 2016, %	Тис. грн	2018/ 2017, %
Чистий дохід від реалізації продукції	21 754 596	35 560 622	163	38 079 864	107	50 657 590	133	56 067 569	111
Собівартість реалізованої продукції	15 472 995	22 325 980	144	26 037 238	117	36 205 355	139	45 769 495	126
Валовий прибуток	6 281 601	13 228 642	211	12 042 626	91	14 452 235	120	10 298 074	71
Інші операційні доходи	8 698 518	13 186 424	152	11 856 899	90	2 842 532	24	3 716 745	131
Адміністративні витрати	1 157 385	1 564 384	135	1 745 817	112	2 027 947	116	2 450 701	121
Витрати на збут	1 277 273	2 255 928	177	2 816 165	125	3 593 795	128	3 768 088	105
Інші операційні витрати	8 806 761	14 467 987	164	12 862 444	89	4 139 049	32	4 894 201	118
Фінансовий результат від операційної діяльності	3 738 700	8 126 767	217	6 475 105	80	7 533 977	116	2 901 830	39
Дохід від участі в капіталі	4 080	78 927	1934	136 577	173	16 542	12	17 812	108
Інші фінансові доходи	25 003	145 102	580	865 882	597	153 568	18	479 823	312
Інші доходи	329 707	757 526	230	484 126	64	1 421 739	294	698 328	49
Фінансові витрати	503 972	704 448	140	689 964	98	609 133	88	696 224	114
Втрати від участі в капіталі	619	9 486	1532	1	0	2 128	100	197 550	9283
Інші витрати	2 543 841	2 843 378	112	1 575 742	55	1 412 687	90	170 181	12
Фінансовий результат до оподаткування	1 049 058	5 551 010	529	5 695 983	103	7 101 878	125	3 033 838	43
Витрати (дохід) з податку на прибуток	959 687	1 550 896	162	1 196 542	77	1 664 764	139	1 454 974	87
Чистий фінансовий результат	111 631	4 000 114	3583	4 499 441	112	5 437 114	121	1 578 864	29

Джерело: розраховано автором за даними офіційної фінансової звітності підприємств.

На основі узагальнення теоретико-методологічних засад передумов відкритості економіки поглиблено підходи до визначення та реалізації конкурентного потенціалу авіаційної галузі. Встановлено, що циклічні коливання випуску виникають як результат економічних шоків, які можуть бути викликані зміною технологій чи іншими екзогенними чинниками. Відповідно до теорії реального ділового циклу вихід із кризи потребує структурних змін, що підтверджує гіпотезу циклічності структурних зрушень в економіці. Аргументовано, що невід'ємним елементом витрат авіаційної галузі є трансакційні витрати як сукупність витрат координації та мотивації. Проаналізовано й узагальнено передумови виникнення та формування витрат економічних агентів авіаційної галузі. На основі аналізу існуючої практики

вимірювання витрат в авіаційній галузі визначено, що для практичного застосування недостатньо придатними є показники RASM (Revenue Available Seat Mile) та CASM (Costper Available Seat Km) – витрати на пасажиро-кілометри (між ними обчислюється маржа як різниця), а також розрахунок витрат на льотний персонал з урахуванням льотного часу та винагороди.

Для забезпечення стратегічного розвитку галузі визначено такі можливості: використання ефекту масштабу за умови ефективного контролю матеріальних потоків; застосування ефекту концентрації операцій при дотриманні синергії проєктів, що реалізуються для розподілення ресурсів праці, інновацій, технологій та капітального обладнання; консолідація операцій у формі структури організації польотів hub-and-spoke; упровадження аутсорсингу для скорочення бюджету технічного обслуговування; створення картелю за державної участі для розподілення ренти доступу в галузях на умовах соціальної орієнтації.

Основні показники функціонування авіаційної галузі України наведено в табл. 2. Встановлено, що темпи зростання показників обсягу перевезених пасажирів, пасажиро-кілометрів, обсягу вантажів, кількості виконаних рейсів і пасажиропотоків загалом протягом 2015-2018 рр. постійно збільшуються.

Таблиця 2

Основні показники функціонування авіаційної галузі України в 2015-2018 рр.

Показник	2015	2016	2016/ 2015, %	2017	2017/ 2016, %	2018	2018/ 2017, %
Перевезено пасажирів, тис. осіб	6 304	8 278	131	10 556	128	12 529	119
Виконані пасажиро-кілометри, млн пас.км	11 364	15 533	137	20 346	131	25 889	127
Відсоток пасажирського завантаження на регулярних рейсах	79	78	-	78	-	79	-
Перевезено вантажів, т	67 994	71 259	105	77 935	109	94 558	121
Перевезено пошти, т	2 597	3 018	116	4 884	162	4 525	93
Виконані тонно-кілометри (вантажі + пошта), тис. ткм	218524	226361	104	275347	122	339 686	123
Виконані тонно-кілометри (пасажирів + вантажі + пошта), тис. ткм	1247 018	1 621 195	130	2 119 224	131	2 693 428	127
Відсоток комерційного завантаження на регулярних рейсах	67	65	-	66	-	65	-
Виконано рейсів, од.	66 332	79 520	120	93 042	117	100 325	108
Наліт годин, год.	185641	213 230	115	252876	119	282 090	112
Відправлено + прибуло повітряних суден, од.	120664	133 166	110	159866	120	182 811	114
Пасажиропотоки, тис. осіб	10 695	12 930	121	16 499	128	20 545	125
Вантажо-поштопотоки, т	34 412	42 855	125	52 334	122	56 426	108

Джерело: розраховано автором за даними офіційної фінансової звітності підприємств.

На основі вивчення досвіду дерегулювання авіаційної галузі США визначено актуальність створення механізмів корпоративної соціальної відповідальності в галузі й запобігання банкрутству і ліквідації економічних агентів галузі шляхом превентивного моніторингу та рейтингування за умови створення сталих партнерств. При цьому виявлено недосконалість визначення

умов диференціації функцій партнерів об'єднань національної авіаційної галузі та запропоновано науково-методичні підходи до розподілення їхніх функцій.

У результаті аналізу розбудови мережі аеропортів, як платформи розвитку авіаційної галузі, виокремлено інститути трьох типів: техніко-технологічні, соціально-економічні та ідеологічні, які мають здійснювати інституційне регулювання стратегій аеропортів. Запропоновано склад інституційних показників стратегії, які співвідносяться з показниками сталого розвитку ООН для визначення впливу на інвестиції, громадян, конкурентний потенціал, а також додаткового стороннього впливу. Показники впливу на інвестиції: рейтинги, обсяг інвестицій, дотацій, бюджетного фінансування, працевлаштування, попит на послуги, партнерства з іншими регіонами; впливу на громадян: інноваційна діяльність, підвищення якості товарів та послуг, взаємодія з інвесторами, з громадськістю, туризм; впливу на конкурентний потенціал: комфорт і стандартизація, взаємодія зі стейкхолдерами, промислова безпека, екологічна безпека, енергоефективність, недискримінація, вплив на бренд, соціальний захист, діджиталізація; додаткового стороннього впливу – розвиток інститутів.

Виконано аналіз ренкінгів 12 підприємств авіаційної галузі за 2014-2018 рр. за темпами зростання власного капіталу, оборотних фінансових і нефінансових активів, економічних активів, індикатора фінансової стійкості та залученого капіталу. Результати синтезу методичних підходів до превентивного моніторингу та моніторингу відповідності фактичних і нормативних рангів економічних агентів авіаційної галузі дозволяють формувати рекомендації щодо їхньої кластерної взаємодії (табл. 3).

Таблиця 3

Нормативні та фактичні ранги ПАТ «Мотор Січ» за 2017-2018 рр.

Темп зростання	Ранги						
	1	2	3	4	5	6	7
Власного капіталу	R	F					
Оборотних фінансових активів		R				F	
Фінансових активів			R		F		
Економічних активів			F	R			
Нефінансових активів	F				R		
Індикатора фінансової стійкості						R	F
Залученого капіталу				F			R

Джерело: складено автором за даними офіційної фінансової звітності підприємства.

Проаналізовано темпи зростання показників підприємств літакобудування та ремонту ДП «Антонов» і ПАТ «Мотор Січ» за 2015-2018 рр. (власний капітал, оборотні фінансові активи, фінансові, нефінансові та економічні активи, індикатор фінансової стійкості та залучений капітал), що дозволило визначити внутрішні галузеві аналогії на основі моніторингу фактичних і нормативних рангів темпів зростання, висновків порівняльного аналізу та обґрунтувати проекти галузевого співробітництва, кластерних утворень в авіаційній галузі. Визначено, що порушення встановлених пропорцій і нормативів призводить до погіршення

фінансово-економічного становища, зростання напруженості та нестачі фінансових ресурсів. Аргументовано, що дотримання закладених пропорцій гарантує поліпшення фінансово-економічного становища, досягнення зони фінансової стійкості й закріплення позитивних тенденцій якісного економічного зростання. Завдяки аналогії темпів зростання активів, індикатора фінансової стійкості, власного та запозиченого капіталу державний регулятор може здійснювати компаративний аналіз із нормативними рангами, з одного боку, та моніторинг відповідності темпів зростання – з іншого. Результати відповідності чи невідповідності можуть свідчити про взаємне посилення чи необхідність відмови від окремих проєктів.

У четвертому розділі «Концепція забезпечення реалізації ефективної економічної політики розвитку авіаційної галузі України» розроблено інструментарій управління фінансово-економічною безпекою авіаційної галузі за відповідними цілями та стратегіями її суб'єктів; узгоджено заходи щодо державного регулювання, лізингових механізмів, страхового покриття та ризик-менеджменту авіаційної галузі; встановлено й обґрунтовано необхідність орієнтації галузі на створення споживчої цінності; запропоновано напрями вдосконалення державної політики розвитку авіаційної галузі.

На основі аналізу механізмів забезпечення відновлення авіаційної галузі США після терористичних актів (11.09.2001 р.) доведено, що невід'ємним елементом екосистеми авіаційної галузі є страхові компанії, які відіграють ключову роль в умовах форс-мажорних обставин і катастроф повітряних суден. Досліджено деталізацію страхового покриття, особливості внесення до договору страхування додаткових ризиків і можливостей забезпечення фінансової стійкості, які можуть створювати страховики щодо аеропортів, пасажирів, вантажовідправників та отримувачів, повітряного судна, зльоту, посадки тощо відповідно до правил страхування Інституту лондонських страховиків та за умов достатності страхового покриття в Україні. Встановлено, що страхове покриття є більш ефективним механізмом захисту, ніж скорочення кількості літаків, персоналу та маршрутів.

У результаті вивчення зарубіжного досвіду фінансування та інвестицій в авіаційній галузі встановлено, що однією з основних складових управління фінансово-економічною безпекою є дієвий механізм реалізації фінансування та гарантій через лізингові операції, оскільки у світовій авіаційній галузі за даними 2020 р. на умовах лізингу придбано біля 50% літаків (рис. 7). Доведено ефективність саме оперативного лізингу та необхідності приведення у відповідність до Кейптаунської конвенції внутрішніх вимог документального оформлення суден в Україні. Обґрунтовано, що дієвими є дві форми участі держави у підтримці лізингового фінансування: створення державної лізингової компанії та надання приватним лізинговим компаніям права доступу до коштів державних банків для забезпечення пільгових умов отримання позик на фінансування договорів лізингу. Відзначено важливість валютної лібералізації для сплати лізингового забезпечувального депозиту.

На основі аналізу складових споживчої цінності, яка формує попит на авіаційні послуги, визначено, що потенціал галузі для зростання цінності може бути створений за умови: забезпечення транспортної доступності аеропорту; відповідності комерційної політики щодо авіаліній із встановленням низьких тарифів на трафік із вузлових аеропортів; здійснення інвестицій у комунікацію та маркетинг; достатнього рівня потужності пасажирського та вантажного терміналів, терміналу для лоукост-перевізників; високої якості злітно-посадкових смуг; ефективності обладнання; розвитку інтермодальних перевезень.

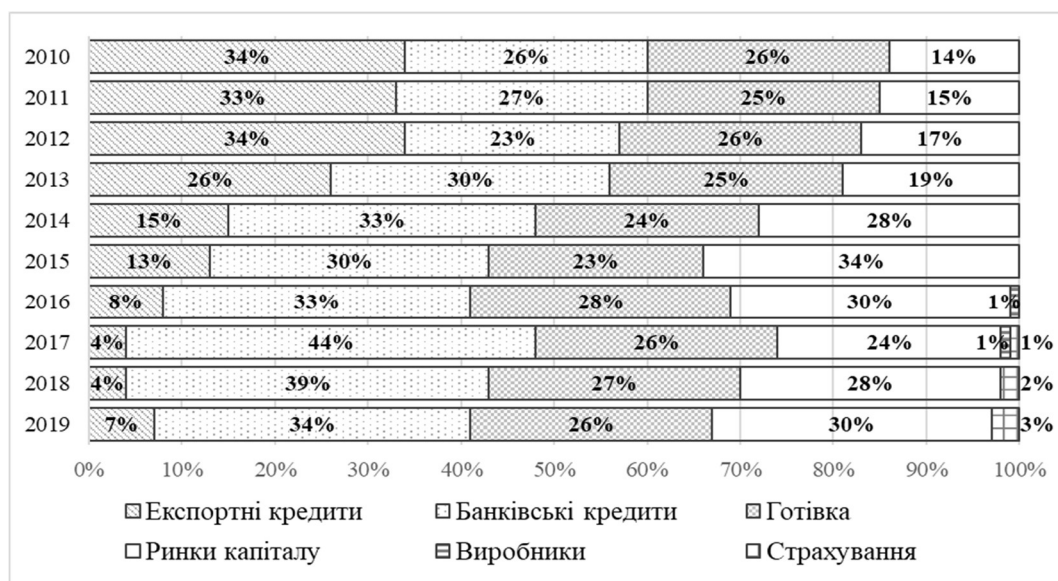


Рис. 7. Розподілення джерел фінансування ринку лізингу повітряних суден у міжнародній авіаційній галузі в 2010-2019 рр.

Джерело: побудовано автором на основі Distribution of funding sources in the aircraft leasing market from 2010 to 2019.

Оскільки авіаційна галузь є сферою застосування високих технологій, вона здатна генерувати необмежену додану вартість, що виникає завдяки наявному технологічному ланцюгу, здебільше глобальному. Визначено, що роль держави в цьому глобальному ланцюгу доданої вартості полягає у забезпеченні пасажирів інформацією, захисті та гарантії функціонування механізму виплати компенсацій, організації доступу до галузі соціально незахищених осіб та осіб з обмеженими можливостями, прискоренні та автоматизації процедур, дотриманні всіх видів безпеки, у тому числі безпеки здоров'я.

На основі аналізу розвитку відносин стейкхолдерів авіаційної галузі визначено, що ними є і ті, які не користуються її послугами. Розроблено матрицю взаємодії на прикладі аеропортів з точки зору системності такої взаємодії та використання операційного чи інтелектуального капіталу. Підсумком кооперації є визначення форми макроекономічної інтеграції стейкхолдерів, яка є найбільш ефективною для заощадження трансакційних витрат і максимізації споживчої цінності. Інституційний дизайн у цьому випадку розглядається не як державне

планування в галузі, а виступає у формі державно-приватних партнерств, що має на меті вдосконалення управлінських, організаційних та економічних аспектів взаємодії.

Визначено ключові показники макроекономічної інтеграції та інституційного дизайну, які за допомогою впровадження бенчмаркінгу в галузі будуть порівнюватися з еталонними показниками за фінансовим, сервісним та виробничим напрямками: частка доходу від авіаційних послуг у загальному обсязі доходу; частка витрат на амортизацію в загальному обсязі витрат; прибутковість використання капіталу; частка операційної маржі в загальному обсязі доходу; кількість відльотів у розрахунку на одного співробітника; пропускна здатність у розрахунку на одного співробітника; кількість відльотів у розрахунку на задіяний капітал для оплати праці персоналу; пропускна здатність у розрахунку на задіяний капітал для оплати праці персоналу; загальний дохід на один відліт; загальний дохід на одного пасажера; загальні витрати на персонал на одного пасажера; загальні експлуатаційні витрати в розрахунку на одного пасажера; середня пропускна здатність проти максимальної потужності; сукупний вихід пасажирів; результати опитування задоволеності; сукупні години безперебійної роботи багажної системи порівняно з плановими.

Для логічного вирішення проблеми, пов'язаної з упровадженням макроекономічної інтеграції та інституційного дизайну, запропоновано програму заходів вдосконалення державної політики розвитку авіаційної галузі щодо сприяння зростанню національної економіки, добросовісної конкуренції, відповідності екологічній безпеці та розвитку технологій, інновацій та компетенцій. Розроблено детальний опис запропонованої програми для реалізації в регіональному, національному та міжнародному вимірах стосовно ключових економічних агентів екосистеми галузі: авіаційних перевізників, аеропортів та навігаційних служб і сервісно-технічних підприємств. З метою вдосконалення державної політики щодо розвитку авіаційної галузі запропоновано:

для авіаційних перевізників:

– у регіональному вимірі – аналіз потреби бізнесу на регіональному рівні в повітряному сполученні, розробку програм регіонального розвитку з урахуванням повітряної транспортної інфраструктури, заохочення на місцевому рівні розширення географії та частоти польотів у регіоні;

– у національному вимірі – прогноз потреб національної економіки в повітряному сполученні у структурних, географічних і вагових показниках, упровадження стратегії пріоритетного розвитку повітряного сполучення в регіонах з експортним потенціалом, розробку програм розвитку національної економіки, у тому числі через технологічні парки та виробничі кластери, з урахуванням повітряної транспортної інфраструктури;

– у міжнародному вимірі – узгодження з іноземними державними інститутами запровадження нових маршрутів повітряного сполучення, залучення іноземних інвесторів розвинутого авіаційного сполучення,

гармонізацію міжнародних перевезень, митного оформлення та вантажної документації;

для аеропортів:

– у регіональному вимірі – виділення та резервування земельних ділянок для розвитку аеропорту та супутньої інфраструктури, планування розвитку територій з урахуванням потреб аеропортів, упровадження програм, у тому числі спільного інвестування, створення наземної транспортної інфраструктури обслуговування аеропорту;

– у національному вимірі – підтримання та розвиток регіонально-диверсифікованої мережі аеропортів, забезпечення доступу пасажирів та національних виробників до аеропортів, національної наземної транспортної системи, упровадження довгострокових програм зростання потужності аеропортів відповідно до потреб економіки;

– у міжнародному вимірі – інтеграцію аеропортів у глобальні ланцюги постачань, просування національних хабів на міжнародному рівні, переговори з іноземними авіаційними компаніями про користування національними аеропортами;

для навігаційних та сервісно-технічних служб:

– у регіональному вимірі – планування розвитку територій з урахуванням маршруту повітряних коридорів і використання територій з урахуванням потреб у розміщенні відповідних служб, забезпечення постачання, зберігання та утилізації палива та інших технічних рідин, адаптацію місцевого ринку праці до потреб авіаційної галузі;

– у національному вимірі – розробку загальної концепції використання повітряного простору, розвиток повітряних транспортних коридорів, реалізацію програм промислових кластерів підприємств обслуговування авіаційних перевезень, координацію бізнесу та державних інституцій щодо впровадження норм технічного обслуговування літаків і сервісного обслуговування пасажирів;

– у міжнародному вимірі – узгодження використання повітряного простору та мережі повітряних коридорів, гармонізацію тарифної політики користування повітряними коридорами та норм технічного контролю, обслуговування літаків, визнання національних сертифікатів технічного обслуговування літаків.

У п'ятому розділі «Стратегічні орієнтири розвитку авіаційної галузі України» на практичному рівні розроблено науково-методичне забезпечення стратегічного розвитку авіаційної галузі; застосовано системний підхід до управління змінами; визначено здатність авіаційної галузі протистояти економічним шокам; уточнено змістовні елементи поняття «екосистема авіаційної галузі».

Аргументовано, що усунення логічної помилки в розробці стратегії розвитку авіаційної галузі можливе за умови використання системного підходу. За його допомогою активізація стратегії відбувається шляхом визначення запланованих змін і їх реалізації зі застосуванням системної технології

втручання. Реорганізація структури галузі має спиратися на зміну взаємного впливу між різними групами стейкхолдерів, перетинання взаємних інтересів яких приводить до наявності сталих бізнес-комунікацій та імплементації стратегії галузевого розвитку (рис. 8).

Визначено ресурси, напрями та дії, орієнтовані на дотримання умов розвитку авіаційної галузі в епоху четвертої промислової революції (Industry 4.0); побудовано стратегію управління змінами в авіаційній галузі України з використанням системної технології втручання з боку держави.

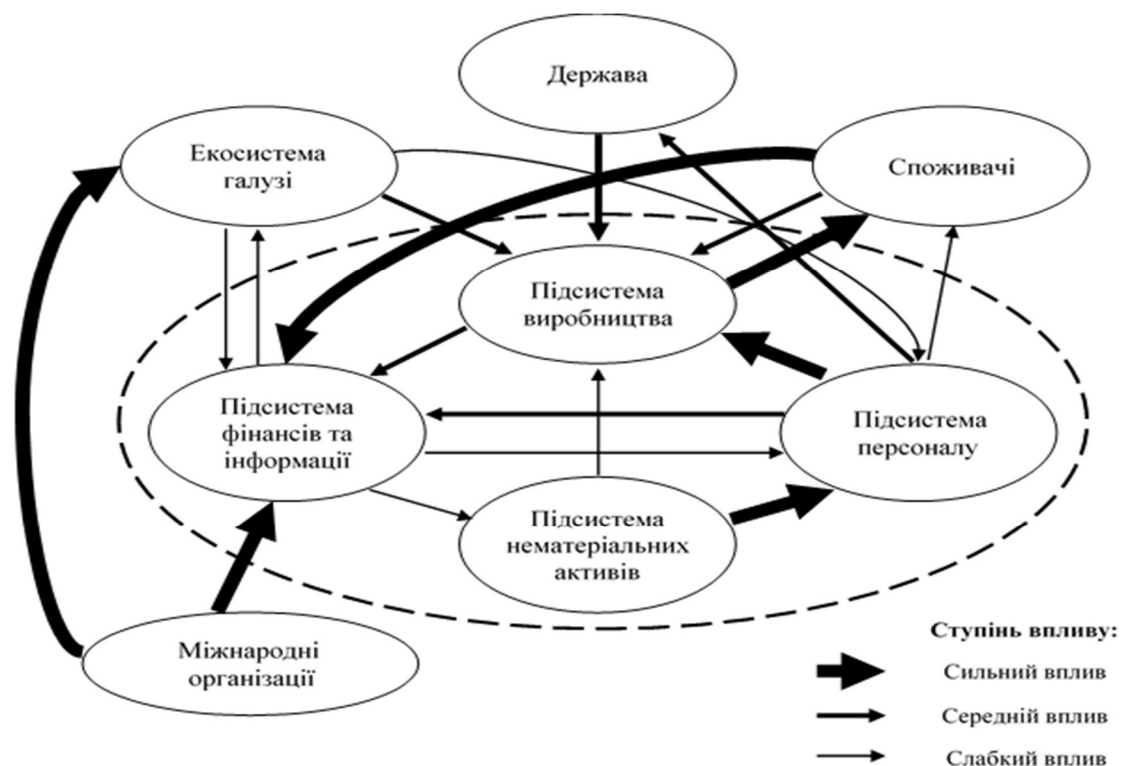


Рис. 8. Схема структурного впливу авіаційної галузі України

Джерело: розроблено автором.

Доведено, що зовнішні екстерналії впливу на авіаційну галузь потребують упровадження системного підходу до її розвитку, менеджменту через м'які та жорсткі технології управління змінами. Розроблено змістовну модель розвитку авіаційної галузі України шляхом управління змінами в ній.

Виявлено необхідність переходу від еволюційного до інверсійного розвитку галузі для впровадження необхідних змін. Обґрунтовано, що ефективна реалізація стратегії розвитку залежить не тільки від її результатів, але і від прояву інтелектуальних складових та використання інноваційних технологій через здійснення раціонального вибору в умовах обмеженості уваги. Використано системну технологію втручання, яка складається з етапів діагностики, проектування та втілення змін для стратегічного розвитку авіаційної галузі (рис. 9). Визначено заходи державного управління у формах структурного, інституційного та контекстного впливу на індивідуальному, груповому,

міжгруповому та організаційному рівнях розвитку галузі. Уточнено напрями забезпечення розвитку авіаційної галузі: вільна конкуренція з орієнтацією на споживчу вартість; забезпечення фінансової перспективи, що гарантує реалізацію довгострокових проєктів державою; наявність програми розвитку авіаційної галузі у стратегії економічного розвитку.



Рис. 9. Системна технологія втручання: діагностика, проєктування та впровадження змін в авіаційній галузі України

Джерело: розроблено автором.

У результаті аналізу теорії впливу економічних шоків встановлено, що в сучасних умовах відкритої економіки виникають шоки попиту та шоки пропозиції, які мають взаємопосилюючий глобальний характер. Прикладом є криза, спричинена пандемією коронавірусної хвороби (COVID-19), та, як наслідок, рецесія світової економіки. Вивчення досвіду розвинутих країн у боротьбі з кризою свідчить про багатоваріантність підходів до виходу з неї, а саме: субсидії держави для стимулювання пасажиропотоку; знижка на послуги аеропорту та скасування платежів до бюджету; виплата заробітної плати працівникам авіакомпаній під час простоїв тощо. Однак типовим для всіх країн є те, що наукомісткі галузі стають основними бенефіціарами кризи.

Встановлено, що авіаційні перевізники взаємно поглинають трафік і розраховують на субсидії шляхом продажу державі частки статутного капіталу. Українські авіаційні перевізники не одержували державної підтримки, що особливо небезпечно в умовах високої залежності від лізингу. Аналіз трьох сценаріїв економічного розвитку щодо впливу на авіаційну галузь України дозволив визначити необхідність стимулювання попиту, створення споживчої

цінності за рахунок державної підтримки купівельної спроможності та запобігання саме шоку попиту для нівелювання шоку пропозиції. При цьому пріоритетом залишається дотримання умов безпеки: економічної, технічної, медичної та екологічної.

Державна політика щодо галузевого розвитку має бути спрямована на створення сприятливих інвестиційних перспектив шляхом забезпечення певного обсягу повітряних перевезень і формування сприятливого ділового клімату через податкову політику та спеціалізовані державні програми, наприклад лізингу літаків та авіаційного обладнання. Внаслідок монополізації ринку послуг для авіаційних перевізників ціна обслуговування літаків є однією з найвищих у Європі. Тому така стратегія передбачає лібералізацію авіаційної галузі і концентрацію зусиль на забезпеченні високої якості послуг для клієнтів, конкурентних умов на ринку заради раціонального розподілу та використання ресурсів. Для реалізації основних пріоритетів стратегічного розвитку авіаційної галузі України пропонується побудова багатоваріантної галузевої екосистеми «аеропорт – авіакомпанія», «аеропорт – організатор подорожей / перевезень», «авіакомпанія – організатор подорожей / перевезень» та відповідне ресурсного забезпечення, постановка цілей через виявлення переваг реалізації та ризиків (табл. 4).

Таблиця 4

Основні пріоритети стратегічного розвитку авіаційної галузі України

Екосистема	Мета	Ресурси	Переваги	Ризики
«Аеропорт – Авіакомпанія»	Потужний національний перевізник та великий міжнародний хаб	Інвестиції в авіаційну галузь, обладнання, інфраструктуру, персонал; завантаження повітряного простору	Створення бази для сталого розвитку; підтримка конкуренції та вибору для споживачів	Обмеження конкуренції, більші витрати для споживачів; надмірні державні витрати
«Аеропорт – Організатор подорожей / перевезень»	Широке сполучення країни, регіону, території зі світовими ринками	Інвестиції в розвиток території, потужностей аеропорту, удосконалення місцевої транспортної інфраструктури	Інтеграція національної економіки у світову; широкий вибір для споживачів	Втрата національних авіакомпаній; недостатня завантаженість аеропортів; надмірна шкода довкіллю; обмеження в розвитку територій
«Авіакомпанія – Організатор подорожей / перевезень»	Національний перевізник, конкурентний на міжнародних ринках	Інвестиції у повітряний флот і технічну базу; маркетингові витрати на просування на міжнародних ринках	Інвестиції у високі технології; потенційно високі прибутки та податкові надходження	Надмірні державні витрати; недосягнення бажаного рівня конкурентоспроможності; обмеження з боку інших держав

Джерело: розроблено автором.

Залежно від напрямку стратегічного розвитку авіаційної галузі визначається відповідний тип державної політики щодо забезпечення такого розвитку. Сталий розвиток авіаційної галузі передбачає виконання двох основних умов: по-перше, ефективне використання ресурсів у глобальному економічному контексті, що обумовлює максимізацію споживчої цінності як головного чинника ефективності на конкурентних ринках; по-друге, належне фінансово-економічне забезпечення відносин між агентами екосистеми авіаційної галузі для створення тривалих партнерських відносин як передумови інвестиційних капіталовкладень та розробки ефективних бізнес-стратегій на ринку.

З урахуванням одержаних результатів дослідження ідентифіковано та конкретизовано функціональну структуру, напрями взаємодії та структуру процесів екосистем основних стейкхолдерів авіаційної галузі: авіаційних перевізників, аеропортів і промисловців. Запропоновано науково-методичне забезпечення екосистем щодо формування ресурсів, мети, ризиків і використання переваг у рамках створеної споживчої цінності, деталізації складу витрат і заходів державної політики.

ВИСНОВКИ

У дисертації наведено теоретичне узагальнення та запропоновано нове вирішення важливої наукової проблеми, пов'язаної з розробкою теоретико-методологічних положень і науково-методичних підходів до стратегічного розвитку авіаційної галузі України в умовах відкритої економіки. У результаті дослідження сформульовано концептуально-теоретичні, методологічні та науково-практичні висновки.

1. У відкритій економіці розвиток авіаційної галузі сприяє досягненню значного мультиплікативного ефекту внаслідок мобілізації національного матеріального, фінансового та трудового потенціалу. На сучасному етапі розвитку країни авіаційна галузь розвивається у складній політичній та соціально-економічній ситуації, що обмежує діяльність суб'єктів економічних відносин на міжнародному ринку капіталів, товарів і послуг. У центрі уваги суспільства перебуває вплив відкритої економіки на розвиток авіаційної галузі в умовах як монополізації, так і вільної конкуренції. У цьому контексті дослідження ключових процесів інтеграції та їхніх наслідків дає змогу відстежити місце міжнародних аеропортів, авіаційних перевізників та сервісних компаній у розвитку авіаційної галузі, розширити поняття «авіаційна галузь» в сучасних умовах та розробити заходи щодо посилення ролі держави з урахуванням сучасних доктрин втручання в економіку.

2. Глобальні зміни у світовому господарстві призвели до сегментації авіаційної галузі. Запропоновано розглядати авіаційну галузь як кластерну сукупність підприємств із виокремленням двох основних типів: аеропорти та авіаційні перевізники. Виявлено пріоритетні екзогенні й ендегенні чинники техніко-економічних і регулятивних передумов розвитку авіаційної галузі України. Акцентовано увагу на розробці й обґрунтуванні універсальної

методики превентивного тестування сталості розвитку економічних агентів галузі, що дозволяє визначити регуляторні передумови стратегічного розвитку авіаційної галузі України з урахуванням обраних пріоритетів Міністерства з питань стратегічних галузей промисловості України. Обґрунтовано, що від ефективності взаємодії підприємств галузевої екосистеми залежать автономія та прибутковість авіаційної галузі України.

3. На вирішення завдань щодо розвитку авіаційної галузі безпосередньо впливають як макроекономічні чинники, так і споживчий сектор. Основними домінантами забезпечення стратегічного розвитку авіаційної галузі є заходи щодо формування укомплектованих стратегічних груп, розширення міжгалузевого співробітництва та регулювання трансфертних цін між економічними агентами в контексті дерегуляції. Сформульовано авторське розуміння використання комбінованої форми власності через вибірккову корпоратизацію, що враховує диверсифікацію виробництва і реалізацію ефекту масштабу в умовах відкритої економіки. Наголошено на важливості забезпечення техніко-технологічних комплексів рівними фінансовими можливостями за рахунок залучення ресурсів компаній-виробників літаків, експортно-кредитних агентств, ринків капіталу для впровадження результатів НДДКР при реалізації спільних проєктів для досягнення конкурентних переваг авіаційної галузі в умовах «відкритого неба». Така співпраця сприятиме реалізації Національної транспортної стратегії України до 2030 року та розробці відповідних систем критеріїв і показників якості надання авіаційних послуг.

4. Концепція екосистеми авіаційної галузі відкриває перспективи переходу до нової системи економічних відносин авіаційних перевізників, аеропортів та авіабудівних підприємств, а також підприємств суміжних галузей. Безпосереднє регулювання основних параметрів екосистеми авіаційної галузі повинно здійснюватися державою за допомогою ефективної економічної та промислової політики. Удосконалення науково-методичних підходів до дослідження сутності екосистеми авіаційної галузі дає змогу алгоритмізувати залучення її учасників й ідентифікувати етапи спільної участі для розвитку галузі. Запропонована концепція екосистеми авіаційної галузі містить п'ять рівнів: теоретико-методологічний, модельний, методичний, інструментальний та практичний. Розроблений комплекс цілей розвитку авіаційної галузі дозволяє окреслити пріоритети його імплементації в діяльність авіаційних перевізників, аеропортів та авіабудівних підприємств за відповідними напрямками.

5. Ефективність оцінювання економічних агентів і розвитку сталих партнерств безпосередньо залежить від методології формування екосистеми авіаційної галузі та визначення нормативних завдань єдиної системи показників. Стратегічний розвиток авіаційної галузі потребує достовірної, поточної та прогнозованої інформації про координацію діяльності різних економічних агентів і проведення превентивного моніторингу суб'єктів галузі, якими є підприємства авіаційної промисловості, транспортні перевізники й аеропорти. Сформульовано концептуальні положення та принципи проведення

превентивного моніторингу суб'єктів галузі: досягнення мети; інвестиційної привабливості та зростання; умовної порівнянності фінансового стану економічних агентів галузі; експертності та професіоналізму; інтерпретації результатів моніторингу відповідно до циклу розвитку економіки; пріоритету безпеки; розкриття інформації; формування ланцюга створення вартості в авіаційній галузі на умовах узгодженості та цілеспрямованості забезпечення взаємозв'язку критеріїв системи показників.

6. У результаті узагальнення та систематизації знань щодо проведення державного моніторингу економічних агентів визначено його особливості в авіаційній галузі за кількісними показниками та зворотним зв'язком від споживачів. Сформовано цілісну систему превентивного моніторингу на основі споживчої цінності, яка закріплює ключові параметри щодо вдосконалення діяльності галузевих агентів. У превентивному моніторингу запропоновано використовувати показники якості, що вимірюють споживчу цінність відносно діяльності агентів, разом із фінансовими показниками й імовірністю банкрутства для оцінки перспектив сталого розвитку авіаційної галузі. Це дає змогу в подальшому застосовувати в авіаційній галузі України визначений Національним інститутом стратегічних досліджень інструментарій державної політики, який спрямований на розбудову крос-секторального співробітництва та стимулюється в рамках екосистем завдяки впровадженню концепції платформ відкритих інновацій.

7. Стале зростання національної економіки та оптимізація її структури потребують розробки і реалізації стратегії якісного економічного зростання авіаційної галузі із залученням передових механізмів управління виробничими системами, здатними забезпечити конкурентоспроможність авіаційної галузі, завоювання нових секторів світових ринків авіаперевезень. Важлива роль у цьому процесі належить комплексному аналізу діяльності галузевих акторів, який дозволяє визначити ресурсне забезпечення, фінансові ризики та операційну ефективність. Емпірично встановлено доцільність застосування матриці фінансово-господарських стратегій Франсона-Романе, яка дозволяє визначити баланс ресурсного забезпечення та інвестиційних можливостей, а також ризики для сталого розвитку. Як свідчить матричний аналіз, баланс результатів фінансової та господарської діяльності та траєкторія розвитку підприємств галузі, високі показники ефективності господарської діяльності приводять до зростання фінансового потенціалу галузі. Визначено його значення для ефективної діяльності, позиціонування, формування та реалізації стратегії розвитку і тактичних цілей економічних агентів авіаційної галузі у процесі переходу від органічної до неорганічної стратегії зростання.

8. Взаємодія бізнес-моделей в екосистемі потребує створення центрів відповідальності, наділених відповідними правами та обов'язками для науково обґрунтованого вирішення завдань економічної діяльності при оптимальному використанні ресурсів. Аргументовано, що формування центрів витрат і доходів авіаційної промисловості є інструментом оптимізації витратної частини за рахунок ефектів масштабу, диверсифікації та концентрації. У контексті видів

операційних і неопераційних, постійних і змінних витрат галузі поглиблено розуміння потенціалу зменшення витратної складової без урахування потенціалу збільшення дохідної частини. Обґрунтовано доцільність використання специфічних показників оцінювання ефективності агентів галузі, зокрема RASM та CASM, у контексті створення центрів витрат авіаційної галузі. Сформульовані концептуальні підходи до створення центрів відповідальності сприятимуть поєднанню централізованого управління з максимальною ініціативою структурних підрозділів для співставлення одержаних доходів і використаних ресурсів, підвищення точності та ступеня деталізації даних, що дозволить приймати ефективні управлінські рішення з метою забезпечення стратегічного розвитку авіаційної галузі.

9. Розроблено концепцію інституційного регулювання стратегічного розвитку авіаційної галузі як комплексної державної політики, яка визначає засади формування та реалізації єдиного й цілісного підходу до розвитку та взаємозв'язків між інститутами трьох типів: техніко-технологічним, соціально-економічним й ідеологічним. Запропоновано розробку та використання системи показників розвитку технологічних стратегій: цифровізації, фінансово-економічних показників сталості розвитку та впливу для оцінки ідеологічних інститутів. Концепція відображає принципове бачення процесу стратегічного розвитку авіаційної галузі, оскільки дає змогу окреслити пріоритетні взаємозв'язки трьох напрямів (економічного, соціального, політичного) впливу держави на розвиток національного господарства.

10. Встановлено, що інституційні засади якісного економічного зростання авіаційної галузі та її суб'єктів потребують уточнення в умовах переосмислення глобальної стійкості. Сформовано концепцію інституційного регулювання високотехнологічних галузей із формуванням їх макроекономічного потенціалу. Основною гіпотезою дослідження стало припущення, що застосування узагальненої концепції інституційного регулювання високотехнологічних галузей економіки дозволить спрямувати увагу на забезпечення цілей сталого розвитку авіаційної галузі на мезо- і макрорівні. У стратегіях розвитку аеропортів для досягнення цілей якісного економічного зростання запропоновано використовувати показники впливу на: інвестиції (рейтинги, обсяг інвестицій, скорочення дотацій, скорочення бюджетного фінансування, працевлаштування, попит на послуги, партнерства з іншими регіонами); громадян (інноваційна діяльність, підвищення якості товарів та послуг, взаємодія з інвесторами, взаємодія з громадськістю, туризм); конкурентний потенціал (комфорт та стандартизація, взаємодія зі стейкхолдерами, промислова безпека, екологічна безпека, енергоефективність, недискримінація, вплив на бренд, соціальний захист, діджиталізація), а також додаткового стороннього впливу (розвиток інститутів). Подальший еволюційний процес інституційного регулювання високотехнологічних галузей економіки сприятиме пристосуванню авіаційної індустрії до нових умов прискорення економічної інтеграції та модернізації аеропортів.

11. У світовій економіці формуються тенденції, що стають джерелом зовнішніх загроз розвитку вітчизняної авіаційної галузі, які умовно систематизовано за такими групами: повернення розвинутими країнами високотехнологічних виробництв до власних кордонів (решоринг); торговельні війни між країнами; падіння цін на нафту; зниження попиту та пропозицій; скорочення обсягів експортних поставок через обмежені заходи і розрив господарських і логістичних зв'язків; розповсюдження коронавірусної хвороби (COVID-19); рецесія світової економіки і фінансово-економічна криза. Запропоновано заходи щодо управління фінансово-економічною безпекою авіаційної галузі в умовах форс-мажорних обставин: підтримка лізингових механізмів фінансування галузі як державними, так і комерційними лізинговими компаніями; розвиток авіаційного страхування через підвищення лімітів відповідальності та створення пулів страховиків; розробка програм захисту (defense program) в авіаційній галузі на основі стандартів інтегрованого ризик-менеджменту.

12. Обґрунтовано науково-методичні підходи до формування передумов створення доданої цінності для споживачів послуг авіаційної галузі, зокрема: досягнення економічної та фінансової ефективності, що потребує дотримання цільових показників рентабельності; досягнення виробничої ефективності та ефективного управління витратами; забезпечення якості послуг щодо задоволення потреб споживачів при користуванні послугами аеропорту в контексті внеску кожного виду діяльності у створення клієнтської цінності. Визначено 10 ключових змінних, які характеризують ці види діяльності, і наголошено на необхідності використання бенчмаркінгу, що уможливить здійснення безперервного ітеративного процесу.

13. Визначено та обґрунтовано ключові складові споживчої цінності, на які має бути спрямована державна політика сталого розвитку авіаційної галузі в умовах відкритої економіки та технологічного прогресу. Сформульовано напрями регулювання авіаційної галузі щодо створення споживчої цінності, окреслено сфери співробітництва галузевих агентів і державних інститутів для максимального задоволення споживача. Досліджено кращі практики структурного об'єднання в авіаційній галузі для створення клієнтської цінності за виробничою, витратною, фінансовою та сервісною складовими. Запропоновано системну модель галузевого розвитку на основі створення споживчої цінності в умовах інституційного дизайну регулювання авіаційної галузі, яка сприятиме реалізації державної політики із забезпечення стратегічного розвитку авіаційної галузі.

14. Розроблено змістовну модель, яка заснована на системній технології втручання та враховує сучасні тренди впливу четвертої промислової революції (Industry 4.0), екстерналій відкритої економіки. Визначено сутність процесу управління змінами та галузевого розвитку, де локальний максимум ідентифікується з глобальним, що уможливорює перехід від еволюційного розвитку поля систем галузі до функціонально-інверсійного, а також формування відповідно до схеми «вхід-вихід» запланованих результатів

зміненого стану галузі. Доведено, що управління змінами в авіаційній галузі має реалізовуватися через інституційний, структурний і контекстний вплив держави на індивідуальному, груповому, міжгруповому та організаційному рівнях розвитку галузі. Надано пропозиції щодо стратегічного управління змінами в авіаційній галузі України з використанням системної технології втручання з боку держави.

15. Рівень відкритості економіки залежить від державної економічної політики, яка має сприяти подоланню структурних деформацій і диспропорцій у національній економіці, а також від географічного розташування, обраної моделі державного регулювання економічного співробітництва, особливостей векторів національної політики, розвитку зовнішньоекономічних зв'язків і володіння інструментами реалізації відкритої економіки. Обґрунтовано пріоритетні напрями державної економічної політики щодо забезпечення умов стратегічного розвитку авіаційної галузі на засадах максимізації споживчої цінності. Такими напрямками визначено: розвиток мережі повітряного сполучення для виходу національних підприємств на світові ринки; запровадження конкурентних умов розвитку галузі; сприяння сталому розвитку через дотримання вимог охорони довкілля від усіх видів забруднень; сприяння впровадженню інноваційних технологій та розвитку відповідних навичок співпраці у стратегічних формах взаємодії екосистеми авіаційної галузі. Їх реалізація сприятиме забезпеченню стратегічного розвитку авіаційної галузі України в умовах відкритої економіки.

СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

Монографії

1. Грінченко Ю. Л. Економічна політика розвитку авіаційної галузі України: теорія та практика. Херсон : ОЛДІ-ПЛЮС, 2020. 512 с. (29,76 д.а.)
2. Грінченко Ю. Л., Ненно І. М. Інноваційні форми інтеграції в високотехнологічних галузях економіки. *Інноваційна економіка: теоретичні та практичні аспекти*: монографія / за ред. Л. О. Волощук, Є. І. Масленнікова. Херсон: ОЛДІ-ПЛЮС, 2019. Вип. 4. С. 483-504. (1,02 д.а., особистий внесок: обґрунтовано концепцію створення цінності в умовах інституціонального дизайну регулювання авіаційної галузі – 0,77 д.а.).
3. Hrinchenko Yu. L. Defining Entrepreneurship Contributions to Economic Development Mind. *Management for regional, national and global economy: monograph [Zarządzanie dla gospodarki regionalnej, krajowej i globalnej]*. Bielsko-Biała: Wyższa Szkoła Ekonomiczno – Humanistyczna, 2018. P. 1-11. (0,88 д.а.).
4. Hrinchenko Yu. L. International coordination of economic policies as a European perspective for sustainable development. *Methodological bases and practice of sustainable development implementation: monograph / edited by O. Prokopenko, N. Kostyuchenko*. Ruda Śląska: Drukarnia s Studio Graficzne, 2015. P. 48-58. (0,8 д.а.).

5. Гринченко Ю. Л. Институциональные факторы международной координации экономической политики. *Актуальные проблемы экономики и менеджмента: теория, инновации и современная практика*: монография: в 3-х т. / под ред. Э. А. Кузнецова. Харьков: Бурун-книга, 2011. Т. 1. С. 408-423. (0,92 д.а.).

Статті у наукових фахових виданнях

6. Гринченко Ю. Л. Формування методичних засад якісного економічного зростання авіаційної галузі. *Агросвіт*. 2020. № 5. С. 36-42. (0,8 д.а.)

7. Гринченко Ю.Л., Ненно І.М. Методичні засади превентивного моніторингу економічних агентів авіаційної галузі. *Економіка, фінанси, право*. 2020. № 3. С. 9-15. (0,9 д.а., особистий внесок: розроблено структурно-логічну схему проведення моніторингу по кількісних показниках та зворотному зв'язку від споживачів послуг авіаційної галузі – 0,8 д.а.)

8. Гринченко Ю. Л. Споживча цінність як чинник державної політики сталого розвитку авіаційної галузі. *Ефективна економіка*. 2020. № 3. URL: <http://www.economy.nauka.com.ua/?op=1&z=7722>. (0,76 д.а.)

9. Гринченко Ю. Л. Напрями вдосконалення державної політики розвитку авіаційної галузі. *Агросвіт*. 2020. № 6. С. 59-68. (0,96 д.а.)

10. Гринченко Ю. Л. Превентивний моніторинг умов сталого розвитку авіаційної галузі. *Ефективна економіка*. 2020. № 2. URL: <http://www.economy.nauka.com.ua/?op=1&z=7669>. (0,7 д.а.)

11. Гринченко Ю. Л. Теоретичні засади забезпечення стратегічного розвитку галузі. *Економіка та держава*. 2020. № 2. С. 72-78. (0,96 д.а.)

12. Ненно І. М., Гринченко Ю. Л. Джерела ефективного управління витратами в авіаційній галузі. *Економіка, фінанси, право*. 2020. № 2/1. С. 16-25. (1,1 д.а., особистий внесок: досліджено процес формування витрат економічних агентів авіаційної галузі; проаналізовано динаміку сукупних показників фінансових результатів їхньої діяльності в Україні за 2014-2018 рр.; встановлено доцільність використання специфічних показників оцінювання ефективності агентів галузі, зокрема RASM та CASM, у контексті створення центрів витрат авіаційної галузі – 0,6 д.а.)

13. Гринченко Ю. Л. Оцінка стратегій галузевого розвитку методом матричного аналізу. *Ринкова економіка: сучасна теорія і практика управління*: зб. наук. праць, 2020. Т. 19. Вип. 2 (45). С. 188-209. (1,8 д.а.)

14. Ненно І. М., Гринченко Ю. Л. Управління фінансово-економічною безпекою авіаційної галузі. *Економіка: реалії часу*. 2020. № 1 (47). С. 40-48. (0,77 д.а., особистий внесок: сформовано та обґрунтовано ключові напрями організації системи: розробка державних заходів щодо підтримки лізингових механізмів фінансування галузі як державними, так і комерційними лізинговими компаніями; розвиток авіаційного страхування через підвищення лімітів

відповідальності та створення пулів страховиків; розробка програм захисту (defense program) в авіаційній галузі на основі стандартів інтегрованого ризик-менеджменту – 0,4 д.а.).

15. Ненно І. М., Грінченко Ю. Л. Формування інтегрованих корпоративних структур, що орієнтовані на створення доданої цінності для споживача. *Вісник Одеського національного університету. Сер.: Економіка*. 2020. Т. 25. Вип. 1(80). С. 60-66. (0,75 д.а., особистий внесок: досліджено краці практики структурного об'єднання для створення клієнтської цінності за виробничою, витратною, фінансовою та сервісною складовими – 0,5 д.а.).

16. Грінченко Ю. Л. Управління розвитком аеропортів: інституційні аспекти. *Часопис економічних реформ*. 2020. № 1 (37). С. 91-99. (0,8 д.а.)

17. Грінченко Ю. Л. Концепція екосистеми авіаційної галузі. *Вісник Тернопільського національного економічного університету*. 2020. Вип. 1. С. 46-57. (0,75 д.а.)

18. Грінченко Ю. Л. Передумови та цілі розвитку авіаційної галузі України. *Ринкова економіка: сучасна теорія і практика управління*. 2020. Т. 19. Вип. 1 (44). С. 160-188. (2,6 д.а.)

19. Грінченко Ю. Л. Авіаційна галузь України в умовах відкритої економіки. *Проблеми системного підходу в економіці*. 2019. Вип. № 6 (74). С. 98-105. (0,91 д.а.)

20. Грінченко Ю. Л. Головні тенденції розвитку управління ланцюгами постачань в умовах глобальної економіки. *Економічні інновації*. 2015. Т. 3. Вип. 60. С. 90-99. (1,05 д.а.)

21. Грінченко Ю. Л. Моделювання та аналіз економічної політики в умовах Європейського економічного і валютного союзу. *Вісник Одеського національного університету. Сер.: Економіка*. 2015. Т. 20. Вип. 6. С. 10-14. (0,5 д.а.)

22. Грінченко Ю. Л. Моделі міжнародної координації макроекономічної політики (на прикладі Європейського Союзу). *Вісник Одеського національного університету. Сер.: Економіка*. 2012. Т. 17. Вип. 2. С. 51-60. (1,1 д.а.)

23. Грінченко Ю. Л. Інструменти макроекономічної політики в умовах економічного та валютного союзу. *Вісник соціально-економічних досліджень*. 2012. Вип. 1(44). С. 46-54. (0,88 д.а.)

24. Грінченко Ю. Л. Інституційні фактори формування та розвитку інноваційних систем в країнах, що розвиваються та з перехідною економікою. *Економічні інновації*. 2011. Вип. 43. С. 72-82. (1,17 д.а.)

25. Грінченко Ю. Л. Проблема оптимальності міжнародної координації економічної політики. *Вісник Одеського національного університету. Сер.: Економіка*. 2011. Т. 16. Вип. 20. С. 70-77. (0,96 д.а.)

26. Грінченко Ю. Л. Особливості політики економічного розвитку в країнах з перехідною економікою. *Ринкова економіка: сучасна теорія і практика управління*. 2004. Т. 7. Вип. 8. Формування ринкової структури у трансформаційній економіці України. С. 540-551. (1,05 д.а.)

Статті в наукових періодичних виданнях інших держав та виданнях України, які включено до міжнародних наукометричних баз

27. Tkach I., Shmorgun L., Halachenko O., Hrinchenko Yu., Solomko A., Implementation of the Project Approach in Public Administration. *International Journal of Management*. 2020. 11(6). P. 1532-1549. (індексується в наукометричній базі Scopus) (1,62 д.а, особистий внесок: розроблено програму інституційної підтримки державних реформ в економіці – 0,35 д.а.)

28. Hrinchenko Y. The Case of the Aviation Industry Development under the Conditions of an Open Economy: A Theoretica lContext. *Journal of Applied Management and Investments*. 2020. Vol. 9. No. 1. P. 28-41. (1,5 д.а.)

29. Hrinchenko Y. The Ecosystem Approach to the Aviation Industry Development Policy. *Journal of Applied Management and Investments*. 2020. Vol. 9 No. 2. P. 71-84. (1,56 д.а.)

30. Hrinchenko Yu. L., Nyenno I. M. Analytical tool for integrating finance and management data. *Modern Science – Moderni věda*. 2019. No. 8. P. 117-123. (0,8 д.а., особистий внесок: розвинуто матричне прогнозування в авіаційній галузі для формування фінансової та управлінської стратегій – 0,4 д.а.)

Матеріали наукових конференцій

31. Ненно І. М., Грінченко Ю. Л. Протистояння економічним шокам: приклад авіаційної галузі. *Інституційні перетворення та регулювання соціально-економічних процесів в умовах міжнародної інтеграції*: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Одеса, 22 травня 2020 р.) Одеса: МОН України; ОНУ імені І.І. Мечникова, 2020. С. 55-58. (0,25 д.а., особистий внесок: досліджено аспекти сталості розвитку авіаційної галузі в умовах економічної кризи – 0,12 д.а.)

32. Грінченко Ю. Л. Визначення структури екосистеми авіаційної галузі. *Сучасні можливості забезпечення розвитку міжнародних відносин та економіко-політичного процесу*: матеріали доповідей Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Ужгород, 21 березня 2020 р.). Ужгород: ВД «Гельветика», 2020. С. 43-46. (0,19 д.а.)

33. Грінченко Ю. Л. Превентивний моніторинг як інструмент визначення умов сталого розвитку авіаційної галузі. *Проблеми формування та реалізації регіональної економіки*: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Запоріжжя,

29 лютого 2020 р.). Запоріжжя: ГО «Східноукраїнський інститут економіки та управління», 2020. С. 6-9. (0,17 д.а.)

34. Грінченко Ю. Л. Пріоритети розвитку авіаційної галузі України. *Методичні підходи до формування стратегічного бачення соціально-економічного розвитку регіонів*: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Дніпро, 22 лютого 2020 р.). Дніпро: Наукова економічна організація «Перспектива», 2020. С. 10-13. (0,18 д.а.)

35. Грінченко Ю. Л. Ключові фактори розвитку авіаційної галузі. *Економіка, менеджмент та аудит: сучасні проблеми, перспективи та напрями розвитку*: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Львів, 22 лютого 2020 р.). Львів: ГО «Львівська економічна фундація», 2020. С. 27-30. (0,19 д.а.)

36. Грінченко Ю. Л. Економічне зростання чи економічний розвиток – пріоритети для урядової політики. *Право, економіка та управління: генезис, сучасний стан та перспективи розвитку*: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Одеса, 14-15 вересня 2018 р.). Одеса: Фенікс, 2018. С. 19-23. (0,23 д.а.)

37. Грінченко Ю. Л. Вплив транснаціонального обміну на формування структури управління в Європейському Союзі. *Актуальні проблеми соціально-економічного розвитку: регіональні особливості та світові тенденції*: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Одеса, 27-28 листопада 2015 р.). Одеса: Одеський нац. ун-т імені І.І. Мечникова, 2015. С. 20-22. (0,15 д.а.)

38. Грінченко Ю. Л. Формування наднаціональної системи управління за принципами трансакційної теорії інтеграції. *Ринкові, державні та корпоративні структури в умовах глобальних трансформацій*: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Одеса, 25-27 вересня 2014 р.). Одеса: ВД «Гельветика», 2014. С. 41-43. (0,15 д.а.)

39. Грінченко Ю. Л. Складові оцінки міжнародної конкурентоспроможності національних економік. *Добробут націй в умовах глобальної нестабільності*: зб. матеріалів III Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Одеса, 2013 р.): у 2-х ч. Одеса: Одеський нац. ун-т імені І.І. Мечникова, 2013. Ч. 2. С. 92-94. (0,13 д.а.)

40. Грінченко Ю. Л. Макроекономічна політика України в контексті перспектив приєднання до Європейського Союзу. *Міжнародна стратегія економічного розвитку регіону*: матеріали доповідей II Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Суми, 18-20 травня 2011 р.). Суми: СумДУ, 2011. С. 46-47. (0,10 д.а.)

41. Грінченко Ю. Л. Перспективи сталого економічного розвитку в країнах Центральної та Східної Європи. *Економіка та менеджмент: перспективи розвитку*: матеріали доповідей Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Суми, 18-20 травня 2011 р.): у 2-х т. Суми: СумДУ, 2011. Т. 1. С. 41-43. (0,13 д.а.)

АНОТАЦІЯ

Грінченко Ю. Л. Забезпечення стратегічного розвитку авіаційної галузі України в умовах відкритої економіки. – Кваліфікаційна наукова праця на правах рукопису.

Дисертація на здобуття наукового ступеня доктора економічних наук за спеціальністю 08.00.03 – економіка та управління національним господарством. – Одеський національний університет імені І.І. Мечникова Міністерства освіти і науки України, Одеса, 2020.

У роботі запропоновано теоретико-методологічний підхід до онтології загальної сфери дискурсу «розвиток авіаційної галузі» в умовах «відкритого неба» та відкритої економіки. Розроблено концепцію інституційного регулювання високотехнологічних галузей із формуванням їх макроекономічного потенціалу. Сформовано методологію реалізації процедури превентивного оцінювання розвитку авіаційної галузі з визначенням якісних та кількісних показників для її основних економічних агентів (аеропортів, авіаційних перевізників і сервісно-виробничих підприємств). Розроблено системну модель розвитку авіаційної галузі України, яка заснована на процесі управління змінами в рамках контуру управління, враховує сучасні тренди впливу четвертої промислової революції (Industry 4.0) та екстерналій відкритої економіки. Визначено концептуальні засади розробки сценаріїв стратегічного розвитку авіаційної галузі шляхом побудови багатоваріантної галузевої екосистеми. Розроблено науково-практичний підхід до управління фінансово-економічною безпекою авіаційної галузі в умовах форс-мажорних обставин, зокрема впливу пандемії коронавірусної хвороби (COVID-19). Сформовано організаційне забезпечення реалізації державного управління екосистемою авіаційної галузі на основі структурного об'єднання для створення клієнтської цінності.

***Ключові слова:** стратегічний розвиток, галузевий розвиток, авіаційна галузь, державна економічна політика, екосистема, системний підхід, відкрита економіка.*

АННОТАЦИЯ

Грінченко Ю. Л. Обеспечение стратегического развития авиационной отрасли Украины в условиях открытой экономики. – Квалификационная научная работа на правах рукописи.

Диссертация на соискание ученой степени доктора экономических наук по специальности 08.00.03 – экономика и управление национальным хозяйством. – Одесский национальный университет имени И.И. Мечникова Министерства образования и науки Украины, Одесса, 2020.

В работе предложен теоретико-методологический подход к онтологии общей сферы дискурса «развитие авиационной отрасли» в условиях «открытого неба» и открытой экономики. Разработана концепция институционального регулирования высокотехнологичных отраслей с формированием их макроэкономического потенциала. Сформирована методология реализации процедуры превентивной оценки развития авиационной отрасли с определением качественных и количественных показателей для ее основных экономических агентов (аэропортов, авиационных перевозчиков и сервисно-производственных предприятий). Разработана системная модель развития авиационной отрасли Украины, которая основана на процессе управления изменениями в рамках контура управления, учитывает современные тренды влияния четвертой промышленной революции (Industry 4.0) и экстерналий открытой экономики. Определены концептуальные основы разработки сценариев стратегического развития авиационной отрасли путем построения многовариантной отраслевой экосистемы. Разработан научно-практический подход к управлению финансово-экономической безопасностью авиационной отрасли в условиях форс-мажорных обстоятельств, в частности влияния пандемии коронавирусной болезни (COVID-19). Сформировано организационное обеспечение реализации государственного управления экосистемой авиационной отрасли на основе структурного объединения для создания клиентской ценности.

Ключевые слова: стратегическое развитие, отраслевое развитие, авиационная отрасль, государственная экономическая политика, экосистема, системный подход, открытая экономика.

SUMMARY

Hrinchenko Y. L. Provision of the strategic development of the aviation industry of Ukraine in the framework of open economy. – Manuscript.

The thesis for obtaining the Doctor Degree in Economics, special field 08.00.03 – National Economy and State Economic Regulation. – Odesa I.I. Mechnikov National University of the Ministry of Education and Science of Ukraine, Odesa, 2020.

The study considers the aviation industry as a cluster of enterprises with two main types: airports and air carriers. Priority exogenous and endogenous factors of technical, economic and regulatory prerequisites for the development of the industry have been identified. The universal method of preventive testing of sustainable development of economic agents of the industry is substantiated.

The study proves that the main dominants of ensuring the strategic development of the aviation industry are measures to form staffed strategic groups, expand intersectoral cooperation and regulate transfer prices between economic agents in the context of an open economy. Theoretical and methodological basis of aviation industry ecosystem

development, which is considered as network community which members combine the resources on mutually beneficial principles for the purpose of joint achievement of innovative results. This provides full realization of the state innovative policy on regulation of activity of economic agents of aviation industry and structure of its ecosystem, which includes insurers, financial and credit, leasing enterprises, hotels and restaurants, social networks. The proposed concept of the ecosystem of the aviation industry contains five levels: theoretical and methodological, model, methodological, instrumental and practical. The developed set of goals of the aviation industry allows outlining the priorities of its implementation in the activities of air carriers, airports and aircraft companies in the relevant areas.

Conceptual provisions and principles of preventive monitoring of the economic agents of the industry were formulated: achievement of the purpose; investment attractiveness and growth; conditional comparability of the financial condition of economic agents in the industry; expertise and professionalism; interpretation of monitoring results in accordance with the economic development cycle; security priority; disclosure of information; formation of a value chain in the aviation industry on the terms of consistency and purposefulness of the relationship between the criteria of the system of indicators. An integrated system of preventive monitoring based on consumer value has been formed, which establishes key parameters for improving the activities of industry agents. In preventive monitoring, it is proposed to use quality indicators that measure the consumer value in relation to the activities of agents, along with financial indicators and the probability of bankruptcy and matrix forecasting to assess the prospects for sustainable development of the aviation industry.

It is argued that the formation of centers of costs and revenues of the aviation industry is a tool for optimizing the cost due to the effects of scale, diversification and concentration. In the context of the types of operating and non-operating, fixed and variable costs of the industry deepened understanding of the potential to reduce the cost component without taking into account the potential to increase the revenue side. The expediency of using specific indicators for evaluating the effectiveness of industry agents, in particular RASM and CASM, in the context of creating cost centers for the aviation industry is substantiated. The formulated conceptual approaches to the creation of responsibility centers will help combine centralized management with the maximum initiative of structural units to compare revenues and resources used, increase the accuracy and level of detail of data, which will allow effective management decisions to ensure strategic development of the aviation industry.

The concept of institutional regulation of high-tech industries with the formation of their macroeconomic potential, which determines the principles of formation and implementation of a unified and holistic approach to development and relationships between institutions of three types: technical-technological, socio-economic and ideological.

In the world economy, trends that become a source of external threats to the development of the domestic aviation industry were systematized by the following groups: return of developed countries to high-tech industries to their own borders (reshoring); trade wars between countries; falling oil prices; reduction of supply and demand; reduction of export deliveries due to limited measures and rupture of economic and logistical ties; spread of coronavirus disease (COVID-19); world economic recession and financial and economic crisis. Measures to manage the financial and economic security of the aviation industry in conditions of force majeure are proposed: support for leasing mechanisms for financing the industry by both state and commercial leasing companies; development of aviation insurance by raising liability limits and creating pools of insurers; development of defence programs in the aviation industry based on integrated risk management standards.

The system model of the aviation industry has been developed. It is based on the system technology of intervention and current trends of the fourth industrial revolution (Industry 4.0), the externalities of the open economy. The essence of the process of change management and sectoral development is determined, where the local maximum is identified with the global one, which allows the transition from evolutionary development of the field of industry systems to functional-inversion, as well as the formation of planned results of the changed state. It is proved that change management in the aviation industry should be implemented through the institutional, structural and contextual influence of the state at the individual, group, intergroup and organizational levels of industry development. Proposals for strategic change management in the aviation industry of Ukraine were provided.

Keywords: *strategic development, industry development, aviation industry, state economic policy, ecosystem, system approach, open economy.*