

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

Кваліфікаційна наукова праця на правах рукопису

ГУРА Світлана Миколаївна

УДК: 346.54

ДИСЕРТАЦІЯ

**ІНСТИТУЦІОНАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНІ МЕХАНІЗМИ РЕГУЛЮВАННЯ
РОЗВИТКУ АВІАЦІЙНОГО ТРАНСПОРТУ**

Спеціальність 08.00.03 – Економіка та управління національним господарством

Подається на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук

Дисертація містить результати власних досліджень. Використання ідей, результатів і текстів інших авторів мають посилання на відповідне джерело _____ С. М. Гура

Науковий керівник:
Смерічевський **Сергій**
Францович,
доктор економічних наук, професор

Київ - 2021

АНОТАЦІЯ

Гура С.М. Інституціонально-економічні механізми регулювання розвитку авіаційного транспорту - Кваліфікаційна наукова праця на правах рукопису.

Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук за спеціальністю 08.00.03 – Економіка та управління національним господарством. Національний авіаційний університет, Київ, 2021.

Основний результат дисертаційної роботи полягає в удосконаленні інституціонально-економічних механізмів регулювання розвитку авіаційного транспорту.

У дисертації удосконалено типологію механізмів регулювання національної економіки та її галузей за рахунок виділення таких класифікаційних ознак: тривалість об'єкту впливу, пріоритетність використовуваних інструментів, сфера економічних відносин, етапи життєвого циклу суб'єкта регулювання, характер інститутів регулювання, форма організації, орієнтири розвитку, рівні регулювання, форми регулювання. Перевагою пропонованої типології є орієнтація на об'єкт регулювання, представлений розвитком, і тип регулювання (стратегічний, антисипативний, антикризовий, програмно-цільовий).

Запропоновано алгоритм функціонування механізму регулювання розвитку національної економіки на основі виділення трьох етапів: розробка (визначення стратегічних цілей і підцілей, напрямів, заходів впливу, критеріїв), оцінка (моніторинг, оцінювання, визначення ефективності і якості), корегування (уточнення тактичних цілей і підцілей). На відміну від існуючих підходів, в основу пропонованого алгоритму покладено діалектичну єдність поняття «механізм» як сукупності форм і методів впливу на економічні процеси (елемент керуючої системи) та об'єкту впливу (елемент керованої системи), який дозволяє адаптуватися до мінливих умов внутрішнього і зовнішнього середовища.

Здобувачем удосконалено методичний підхід до діагностики стану інституціонально-економічних механізмів регулювання розвитку авіаційного транспорту, в основу якого покладено якісний інститут єдиної транспортної політики ЄС, а також кількісні оцінки відносних конкурентних переваг галузі порівняно з національною економікою загалом, регіональних ринків послуг авіаційного транспорту, різних за розміром суб'єктів господарювання галузі тощо. На відміну від існуючих підходів, для оцінки відносних конкурентних переваг використано інституціональні координати X та Y як внесок авіаційного транспорту у формування активів і реалізованої продукції (товарів, послуг) на рівні національної економіки загалом, а також транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності; об'ємний вимір забезпечує координата Z – ресурсовіддача як відношення координат Y та X .

У дисертації обґрунтовано вектор розвитку вітчизняної моделі державно-приватного партнерства та інвестування в системі стратегічного регулювання авіаційного транспорту від інституціональної, заснованої на реалізації малобюджетних державних програм та імперативності відносин між державними і приватними структурами, до поширеної у розвинутих країнах світу ліцензійно-контрактної моделі, заснованої на рівноправному діалозі між ними, використані трансферу технологій, ліцензуванні, концесії та приватній фінансовій ініціативі. Перевагою пропонованого підходу є розробка дорожньої карти переходу від однієї моделі до іншої: створення інноваційно-авіа-космічних кластерів, обов'язкова паспортизація загальнодержавних цільових науково-технічних авіа-космічних програм України з персоніфікацією джерел походження позабюджетних коштів, головних розпорядників і указівкою напрямів використання державних та інших коштів за видами економічної діяльності, що забезпечить більш швидку комерціалізацію інновацій і ефективніше використання бюджетних коштів.

У дисертаційній роботі дістала подальшого розвитку дефініція механізму регулювання національної економіки як сукупності послідовних етапів і процедур впливу суб'єкта на об'єкт певними засобами, орієнтованого

на досягнення поставленої мети (цільового таргету), визначеної на альтернативній основі, досягнення якої підлягає моніторингу шляхом зіставлення з індикаторами-показниками в процесі організації системи управління та її функціонування. На відміну від існуючих, пропонована дефініція орієнтована на розмежування із механізмом управління національною економікою на основі протистояння організаційного і функціонально - процесного підходів імперативному, коли мета (план) встановлюється директивно в процесі виконавчої та розпорядчої діяльності суб'єкта управління, а функція моніторингу замінюється функцією контролю.

Здобувачем розвинуто трактування сутності авіаційного транспорту з позицій регулювання його розвитку як підсистеми «авіаційно-транспортної системи», до якої входить також космічний транспорт, авіаційна інфраструктура, підприємства авіабудування, що здійснюють технічне обслуговування і капітальний ремонт літальних апаратів, суб'єкти господарювання суміжних галузей національної економіки, які користуються послугами авіаційного транспорту, або забезпечують (супроводжують) їх надання (сільське, лісове, рибне господарство, готельно-ресторанне господарство, реклама, аерофотозйомка, освіта). Перевагою пропонованого трактування є використання системного підходу, який сприятиме зменшенню негативних екстерналій природно-монопольних сегментів авіаційно-транспортної системи, пожвавленню внутрішньогалузевої конкуренції, збільшенню обсягів доданої вартості, зміцненню внутрішньої і зовнішньої конкурентоспроможності вітчизняних авіаперевізників, зростанню доходів від неавіаційних послуг на основі поєднання принципів синергізму, релевантності, симбіозу, системності, безперервності та дискретності, традиційності та інноваційності.

Обґрунтовано можливість застосування методів системної динаміки до вивчення поведінки складних ієрархічних систем, представлених пасажирським і авіаційним транспортом, для з'ясування причинно-наслідкових кількісних, якісних, структурних змін в умовах євроінтеграції,

поширення *COVID-19* та застосування обмежувальних заходів тощо. На відміну від існуючих, адаптований метод дозволив надати пояснення процесам концентрації/деконцентрації, зміни виробничого потенціалу, фінансової результативності і фінансової стійкості підприємств пасажирського і авіаційного транспорту, обґрунтувати стратегічні пріоритети їх розвитку, гібридизацію форм взаємодії тощо.

Програмно-цільовий метод регулювання розвитку авіаційного транспорту адаптовано до розробки міжгалузевої стратегічної програми, регіональних програм та їх синтезу на основі інтегративного підходу, що забезпечує принципово новий якісний рівень взаємодії елементів галузево-регіональних систем. Перевагою пропонованого методу є створення умов, що забезпечують: генерування фінансово-інвестиційних ресурсів в обсягах, достатніх для відновлення серійного виробництва авіаційної техніки на інноваційній основі, доступність авіаперевезень для суб'єктів господарювання та широких верств населення, зростання авіаційного транзитного потенціалу країни на конкурентних засадах за умови зміцнення внутрішньої і зовнішньої конкурентоспроможності продукції авіабудування, аеропортових і транспортних авіаційних послуг; формування авіаційних транспортно-логістичних комплексів; реалізація спільних галузево-регіональних інноваційних проектів; залучення авіаційних підприємств до вирішення проблем територіального соціально-економічного розвитку, раціоналізацію регіональних пасажирських та вантажних авіаперевезень, модернізація і збільшення ділової активності регіональних аеропортів.

Розроблено пропозиції з пропозиції щодо внесення змін до Закону України «Про транспорт» щодо введення поняття «авіаційно-транспортна система», реалізації Міжгалузевої цільової програми «Авіаційна інноваційна стратегія: промисловість, транспорт, інфраструктура» на основі синтезу і критичного переосмислення положень окремих програм і стратегій. Забезпечено збалансованість та узгодження міжгалузевих і регіональних програм розвитку авіаційного комплексу на прикладі Стратегії розвитку міста

Києва до 2025 року та Стратегії розвитку Київської області на 2021-2027 роки, виходячи з таких передумов: інтегративний підхід, який забезпечує принципово новий якісний рівень взаємодії елементів систем; формування авіаційних транспортно-логістичних комплексів; реалізація спільних галузево-регіональних інноваційних проектів; системність і послідовність розроблених заходів із урахуванням змін зовнішнього середовища.

Практичне значення одержаних результатів полягає в тому, що теоретичні положення дисертаційної роботи доведено до рівня конкретних методик і рекомендацій щодо удосконалення інституціонально-економічних механізмів регулювання розвитку авіаційного транспорту. Результати дисертації впроваджено у практику діяльності Комітету Верховної Ради України з питань транспорту та інфраструктури, Міністерства інфраструктури України, агрохолдингу, міжнародного аеропорту «Бориспіль». Одержані автором результати дослідження використано при обґрунтуванні доцільності реалізації державного інвестиційного проекту «Створення Міжнародного центру підготовки пілотів на базі Національного авіаційного університету» і його державного фінансування, а також в навчальному процесі Національного авіаційного університету під час викладання дисциплін «Маркетинг в авіації», «Авіаційний маркетинг у глобальному ринковому середовищі».

Формалізовані очікувані соціально-економічні результати від практичного провадження розроблених у дисертації заходів, вдосконалення інноваційних, інтегративних, програмно-цільових методів регулювання розвитку авіаційного транспорту, а також використання механізмів державно-приватного партнерства.

ANNOTATION

Gura S. M. Institutional and economic mechanisms for regulating the development of air transport - Qualifying scientific work on the rights of the manuscript.

The dissertation on competition of a scientific degree of the candidate of economic sciences on a specialty 08.00.03 - Economics and management of a national economy. National Aviation University, Kyiv, 2021.

The main result of the dissertation is to improve the institutional and economic mechanisms for regulating the development of air transport.

The dissertation improves the typology of mechanisms of regulation of the national economy and its branches by allocating the following classification features: duration of the horizon of influence, priority of used tools, sphere of economic relations, stages of the life cycle of the subject of regulation, nature of regulatory institutions, form of organization, levels of regulation, forms of regulation. The advantage of the proposed typology is the focus on the object of regulation represented by development, and the type of regulation (strategic, antisipative, anti-crisis, program-target).

The algorithm of functioning of the mechanism of regulation of development of national economy on the basis of allocation of three stages is offered: development (definition of strategic purposes and subgoals, directions, measures of influence, criteria), estimation (monitoring, estimation, definition of efficiency and quality), adjustment (specification of tactical purposes and subgoals). In contrast to existing approaches, the proposed algorithm is based on the dialectical unity of the concept of "mechanism" as a set of forms and methods of influencing economic processes (control system element) and the object of influence (controlled system element), which allows to adapt to changing internal and external conditions.

The applicant has improved the methodological approach to diagnosing the state of institutional and economic mechanisms for regulating the development of air transport, which is based on a qualitative institution of a common EU transport

policy, as well as quantitative assessments of relative competitive advantages of the industry compared to the national economy. business entities of the industry, etc. In contrast to existing approaches, the institutional coordinates X and Y were used to assess the relative competitive advantages as a contribution of air transport to the formation of assets and sold products (goods, services) at the national economy as a whole, as well as transport, warehousing, postal and courier services. activities; the volumetric dimension is provided by the Z coordinate - resource return as the ratio of the Y and X coordinates.

The dissertation substantiates the vector of development of domestic model of public-private partnership and investment in the system of strategic regulation of air transport from institutional, based on low-budget state programs and imperative relations between public and private structures, to widespread in developed countries licensing-contract model based on equal dialogue between them, used technology transfer, licensing, concessions and private financial initiative. The advantage of the proposed approach is the development of a roadmap for the transition from one model to another: the creation of innovation-aerospace clusters, mandatory certification of national targeted scientific and technical aerospace programs of Ukraine with personalization of sources of extrabudgetary funds, key managers and other funds by type of economic activity, which will ensure faster commercialization of innovations and more efficient use of budget funds.

In the dissertation work the definition of the mechanism of regulation of national economy as set of consecutive stages and procedures of influence of the subject on object by certain means focused on achievement of the set purpose (target target) defined on an alternative basis which achievement is subject to monitoring by comparison with indicators in the process of organizing the management system and its operation. In contrast to the existing ones, the proposed definition focuses on the distinction with the mechanism of national economy management based on the opposition of organizational and functional - process approaches to the imperative, when the goal (plan) is set directly in the executive and administrative activities of the management entity.

The applicant has developed an interpretation of the essence of air transport from the standpoint of regulating its development as a subsystem of "air transport system", which also includes space transport, aviation infrastructure, aircraft companies engaged in maintenance and overhaul of aircraft, business entities of related industries economies that use air transport services, or provide (accompany) their provision (agriculture, forestry, fisheries, hotels and restaurants, advertising, aerial photography, education). The advantage of the proposed interpretation is the use of a systematic approach that will reduce the negative externalities of natural monopoly segments of the air transport system, revive intra-industry competition, increase added value, strengthen internal and external competitiveness of domestic airlines, increase in services relevance, symbiosis, systemicity, continuity and discreteness, traditionality and innovation.

The possibility of applying the methods of system dynamics to study the behavior of complex hierarchical systems represented by passenger and air transport to clarify the causal quantitative, qualitative, structural changes in European integration, the spread of COVID-19 and the application of restrictive measures and more. In contrast to the existing ones, the adapted method allowed to explain the processes of concentration / deconcentration, changes in production capacity, financial efficiency and financial stability of passenger and air transport enterprises, justify strategic priorities for their development, hybridization of forms of interaction and more.

The program-target method of regulating the development of air transport is adapted to the development of intersectoral strategic program, regional programs and their synthesis on the basis of an integrative approach, which provides a fundamentally new level of interaction of elements of sectoral-regional systems. The advantage of the proposed method is the creation of conditions that provide: generation of financial and investment resources sufficient to resume serial production of aircraft on an innovative basis, the availability of air transportation for businesses and the general population, growth of the country's aviation transit potential on a competitive basis, provided that the internal and external

competitiveness of aircraft construction products, airport and transport aviation services is strengthened; formation of aviation transport and logistics complexes; implementation of joint sectoral and regional innovation projects; involvement of aviation enterprises in solving the problems of territorial socio-economic development, rationalization of regional passenger and cargo air transportation, modernization and increase of business activity of regional airports.

Proposals for amendments to the Law of Ukraine "On Transport" to introduce the concept of "air transport system", implementation of the Intersectoral Target Program "Aviation Innovation Strategy: Industry, Transport, Infrastructure" based on the synthesis and critical rethinking of individual programs and strategies. Balance and coordination of intersectoral and regional programs of aviation complex development on the example of the Strategy of development of the city of Kiev till 2025 and the Strategy of development of the Kiev area for 2021-2027 is provided, based on the following prerequisites: an integrative approach that provides a fundamentally new level of interaction of system elements; formation of aviation transport and logistics complexes; implementation of joint sectoral and regional innovation projects; systematization and sequence of developed measures taking into account changes in the external environment.

The practical significance of the obtained results is that the theoretical provisions of the dissertation are brought to the level of specific methods and recommendations for improving the institutional and economic mechanisms for regulating the development of air transport. The results of the dissertation are implemented in the practice of the Committee of the Verkhovna Rada of Ukraine on Transport and Infrastructure, Ministry of Infrastructure of Ukraine, agricultural holding, Boryspil International Airport. The results of the research used by the author were used to substantiate the feasibility of the state investment project "Creation of the International Pilot Training Center on the basis of the National Aviation University" and its state funding, as well as in the educational process of the National Aviation University. "Marketing in aviation", "Aviation marketing in the global market environment".

The expected socio-economic results from the practical implementation of the measures developed in the dissertation, the improvement of innovative, integrative, program-targeted methods of regulating the development of air transport, as well as the use of public-private partnership mechanisms are formalized.

СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

Статті в наукових фахових, зарубіжних виданнях та виданнях, що входять до міжнародних наукометричних баз даних :

1. Гура С.М. Теоретичні аспекти сутності фінансових ресурсів у забезпеченні діяльності аеропортів. *Економічний аналіз*. 2014. Том 15. №3. С. 30-36.

2. Гура С. М. Авіаційний транспорт як об'єкт регулювання розвитку в інституціональних координатах галузей національного господарства. *Причорноморські економічні студії*. 2018. Вип. 25. С. 250-257.

3. Смерічевський С.Ф., Гура С.М. Державно-приватне партнерство в системі стратегічного регулювання розвитку авіакосмічної галузі. *Причорноморські економічні студії*. 2019. Вип. 39. Ч.1. С. 165-171.

4. Смерічевський С.Ф., Гура С.М. Системна економічна динаміка пасажирського авіаційного транспорту та інституціональні механізми її регулювання. *Проблеми системного підходу в економіці*. 2021. №2(82). С. 46-53.

5. Smerichevskyi S., Gura S. Strategic mechanisms of regulating the European integration development of air transport in Ukraine. *Green, Blue & Digital Economy Journal*. 2021. Vol. 2 No. 1. pp. 53-59. DOI: <https://doi.org/10.30525/2661-5169/2021-1-8>

6. Смерічевський С.Ф., Гура С.М. Економічні механізми регулювання розвитку інституціональних форм організації вантажного авіаційного транспорту. *Проблеми системного підходу в економіці*. 2021. №3(83). С.21-30.

Матеріали апробаційного характера

7. Гура С.М. Інституціонально-економічні механізми регулювання розвитку рекламної діяльності на авіаційному транспорті. *Innovation Management in Marketing: Modern trends and Strategic Imperatives*. International Scientific-Practical Conference. (April 12-13th, 2018). Poland, Poznan, 2018. С. 294-296.

8. Гура С.М. Інституціоналізація інноваційно-маркетингових механізмів як фактору регулювання розвитку авіаційного транспорту. *Global Marketing: analysis and challenges of our time*. International Scientific-Practical Conference (May 16-17th, 2019). Georgia, Batumi, 2019. С. 234-237.

9. Гура С.М. Стратегії розвитку авіаційного транспорту на основі використання інструментів маркетингу. *Інноваційно-інвестиційні проблеми кластеризації економіки України: матер. Міжн. наук.-практ. конф. (м. Київ, 6 грудня 2019 р.)*. К.: НАУ, 2019. С. 142-143.

10. Смерічевський С.Ф., Гура С.М. Міжнародна економічна конкурентоспроможність повітряного транспорту України та стратегічні механізми її зміцнення. *Інноваційні рішення в економіці, бізнесі, суспільних комунікаціях та міжнародних відносинах: матеріали Міжнародної науково-практичної Інтернет-конференції (м. Дніпро, 16 квітня 2021 року)*. Дніпро : Університет митної справи та фінансів, 2021. С. 357-361. URL: <https://drive.google.com/file/d/1t5AjMhYEPKn4UKIEjAbet2wfey3h4-4U/view>

11. Гура С. М. Імперативи та зовнішнє середовище Євроінтеграційного розвитку авіаційного транспорту України. *Results of modern scientific research and development*. Proceedings of the 2nd International scientific and practical conference. Barca Academy Publishing. Madrid, Spain. 2021. pp. 532-538. URL: <https://sci-conf.com.ua/ii-mezhdunarodnaya-nauchno-prakticheskaya-konferentsiya-results-of-modern-scientific-research-and-development-2-4-maya-2021-goda-madrid-ispaniya-arhiv/>

Перелік умовних скорочень

EASA (*European Union Aviation Safety Agency*) - Європейська агенція з безпеки авіації,

ECAC (*European Civil Aviation Conference*) - Європейська конференція цивільної авіації,

ICAO (*International Civil Aviation Organization*) - Міжнародна організація цивільної авіації,

JAA (*Joint Aviation Authorities*) - Об'єднана Авіаційна Влада,

SARPs (Standards and Recommended Practices) – Стандарти і практика, що рекомендується

SESAR - Single European Sky ATM Research

Державіаслужба - Державна авіаційна служба,

Eurocontrol (European Organisation for the Safety of Air Navigation) - Європейської організації з безпеки аеронавігації,

ЄЕП - Єдиний економічний простір,

ЄС – Європейський Союз,

к/с - дані не оприлюднюються з метою забезпечення виконання вимог Закону України "Про державну статистику" щодо конфіденційності статистичної інформації

МТК – міжнародний транспортний коридор,

НДДКР - науково-дослідні та дослідно-конструкторські роботи,

ЄСАП – спільний європейський авіаційний простір (англ. *European Common Aviation Area, ECAA*),

ЗМІСТ

ВСТУП	15
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ ІНСТИТУЦІОНАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНИХ МЕХАНІЗМІВ РЕГУЛЮВАННЯ РОЗВИТКУ АВІАЦІЙНОГО ТРАНСПОРТУ	24
1.1. Системний підхід до визначення категорії «механізми регулювання розвитку» галузей національного господарства	24
1.2. Авіаційний транспорт як об'єкт регулювання розвитку галузей національного господарства	42
1.3. Концепція удосконалення інституціонально-економічних механізмів регулювання розвитку авіаційного транспорту	58
Висновки до розділу 1	70
РОЗДІЛ 2. УЗАГАЛЬНЕННЯ ПРАКТИКИ РЕГУЛЮВАННЯ РОЗВИТКУ АВІАЦІЙНОГО ТРАНСПОРТУ В СИСТЕМІ НАЦІОНАЛЬНОГО ГОСПОДАРСТВА	72
2.1. Діагностика стану інституціонально-економічних механізмів регулювання розвитку авіаційного транспорту	72
2.2. Системна економічна динаміка пасажирського авіаційного транспорту	93
2.3. Стан і перспективи вантажного авіаційного транспорту в Україні	105
Висновки до розділу 2	116
РОЗДІЛ 3. НАУКОВО-ПРАКТИЧНІ РЕКОМЕНДАЦІЇ ЩОДО УДОСКОНАЛЕННЯ ІНСТИТУЦІОНАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНИХ МЕХАНІЗМІВ РЕГУЛЮВАННЯ РОЗВИТКУ АВІАЦІЙНОГО ТРАНСПОРТУ	121
3.1. Інноваційні механізми зміцнення міжнародної конкурентоспроможності авіаційного транспорту України	121
3.2. Механізми державно-приватного партнерства та інвестування в системі стратегічного регулювання розвитку авіаційного транспорту	139
3.3. Інтегративний підхід до регулювання розвитку авіаційного транспорту	153
Висновки до розділу 3	172
ВИСНОВКИ	176
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	180
ДОДАТКИ	203

ВСТУП

Актуальність теми. Інституціональні особливості країн світу визначають галузеву структурну побудову їх національних економік. Геополітичне положення, значна територія та велика протяжність кордонів України визначає важливість транспортної галузі для зміцнення національної безпеки і розвитку національного господарства. Науково-технічний прогрес і геополітичні процеси суттєво впливають на пріоритетність тих чи інших галузей для розвитку країни. У сучасних умовах євроінтеграції надзвичайно важливим для України є підтримка статусу космічної держави і розвиток потенціалу авіаційного транспорту.

Питання регулювання розвитку міжнародного авіаційного транспорту були предметом дослідження зарубіжних вчених, таких, як: А. Аль-Тмейзі [A. Al-Tmeizi], К. Дубе [K. Dube], С. Нізетік [S. Nižetić], Г. Нхамо [G. Nhamo], Л. Родрігес [L. Rodrihes], Д. Чікодзі [D. Chikodzi]. Значний вклад у розв'язання проблем регулювання розвитку вітчизняного авіаційного транспорту зробили такі вітчизняні вчені: О. Ареф'єва, О. Брусакова, В. Войцеховський, І. Горобінська, Ю. Грінченко, О. Коваленко, Н. Малишева, С. Мінакова, Т. Навроцька, Ю. Ніколаєнко, С. Смерічевський, М. Юрченко, І. Яровий.

Однак, попри наявність значної кількості робіт, недостатньо дослідженими залишаються проблеми впровадження інноваційних механізмів регулювання авіаційного транспорту, нових форм державної підтримки його розвитку і державно-приватного партнерства, стратегічного та міжгалузевих підходів. Актуальність досліджуваної в дисертації проблеми удосконалення інституціонально-економічних механізмів регулювання розвитку авіаційного транспорту, її теоретичне і практичне значення зумовили вибір теми дослідження, її мету та зміст.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Дисертаційна робота виконувалася відповідно до плану науково-дослідних робіт Національного авіаційного університету за держбюджетними темами:

«Управління сталим розвитком інтеграційних процесів підприємств повітряного транспорту в міжнародному просторі» (номер державної реєстрації 0118U004287, 2018-2020), «Маркетингове забезпечення управління розвитком території в умовах євроінтеграційних процесів» (номер державної реєстрації 0119U103194, 2019-2021), «Розвиток теорії та методології інноваційного маркетингу на основі концепції холістичного маркетингу» (номер державної реєстрації 0119U103672, 2019-2021), у рамках яких автором розроблено міжгалузевий підхід до регулювання авіаційного транспорту, пропозиції по удосконаленню регіональних програм його розвитку, інноваційні механізми зміцнення міжнародної конкурентоспроможності авіаційного транспорту на основі інструментів маркетингу.

Мета і завдання дослідження. Метою дисертаційної роботи є розробка теоретичних положень, методичних основ і практичних рекомендацій щодо удосконалення інституціонально-економічних механізмів регулювання розвитку авіаційного транспорту.

Відповідно до визначеної мети в дисертаційній роботі поставлено й вирішено такі завдання:

- використано системний підхід до визначення категорії «механізми регулювання розвитку» галузей національного господарства;
- ідентифіковано авіаційний транспорт як об'єкт регулювання розвитку галузей національного господарства;
- обґрунтовано концепцію удосконалення інституціонально-економічних механізмів регулювання розвитку авіаційного транспорту;
- проведено діагностику стану інституціонально-економічних механізмів регулювання розвитку авіаційного транспорту;
- формалізовано системну економічну динаміку пасажирського авіаційного транспорту;
- визначено стан і перспективи вантажного авіаційного транспорту;
- запропоновано інноваційні механізми зміцнення міжнародної конкурентоспроможності авіаційного транспорту України;

- обґрунтовано механізми державно-приватного партнерства та інвестування в системі стратегічного регулювання розвитку авіаційного транспорту;

- розроблено інтегративний підхід до регулювання розвитку авіаційного транспорту.

Об'єктом дослідження виступають процеси регулювання розвитку авіаційного транспорту.

Предметом дослідження є теоретичні, методичні основи і практичні засади удосконалення інституціонально-економічних механізмів регулювання розвитку авіаційного транспорту.

Методи дослідження. Теорія й методика дослідження ґрунтуються на фундаментальних положеннях сучасних економічних теорій. У роботі використовувалися такі методи: системний підхід (для визначення категорії «механізми регулювання розвитку» галузей національного господарства); суб'єктно-об'єктний підхід (для формалізації керуючої і керованої системи на авіаційному транспорті); концептуальний підхід (для обґрунтування напрямів удосконалення інституціонально-економічних механізмів регулювання розвитку авіаційного транспорту); трендовий аналіз (для визначення інституціональних координат авіаційного транспорту); методи економічної діагностики (для визначення стану інституціонально-економічних механізмів регулювання розвитку авіаційного транспорту); методи системної економічної динаміки (для обґрунтування перспектив пасажирського і вантажного авіаційного транспорту в Україні); кореляційно-регресійний аналіз (для визначення закономірностей динаміку експорту-імпорту послуг авіаційного транспорту); методи формалізації (для моделювання типів державно-приватного партнерства); програмно-цільовий метод та інтегративний підхід (для розробки міжгалузевої авіаційної інноваційної стратегії).

Інформаційною базою дослідження є Директиви ЄС, міжнародні стандарти ICAO, законодавчі та нормативно-правові акти, що регулюють транспортну систему України, звітні дані Державної служби статистики

України, публікації в періодичних виданнях вітчизняних і зарубіжних авторів щодо регулювання розвитку авіаційного транспорту.

Наукова новизна одержаних результатів полягає в поглибленні теоретичних та науково-методичних положень щодо удосконалення інституціонально-економічних механізмів регулювання розвитку авіаційного транспорту.

Основні положення, які відображають наукову новизну дослідження та виносяться на захист, такі:

удосконалено:

- типологію механізмів регулювання національної економіки та її галузей за рахунок виділення таких класифікаційних ознак: тривалість об'єкту впливу, пріоритетність використовуваних інструментів, сфера економічних відносин, етапи життєвого циклу суб'єкта регулювання, характер інститутів регулювання, форма організації, орієнтири розвитку, рівні регулювання, форми регулювання. Перевагою пропонованої типології є орієнтація на об'єкт регулювання, представлений розвитком, і тип регулювання (стратегічний, антисипативний, антикризовий, програмно-цільовий);

- алгоритм функціонування механізму регулювання розвитку національної економіки на основі виділення трьох етапів: розробка (визначення стратегічних цілей і підцілей, напрямів, заходів впливу, критеріїв), оцінка (моніторинг, оцінювання, визначення ефективності і якості), корегування (уточнення тактичних цілей і підцілей). На відміну від існуючих підходів, в основу пропонованого алгоритму покладено діалектичну єдність поняття «механізм» як сукупності форм і методів впливу на економічні процеси (елемент керуючої системи) та об'єкту впливу (елемент керованої системи), який дозволяє адаптуватися до мінливих умов внутрішнього і зовнішнього середовища;

- методичний підхід до діагностики стану інституціонально-економічних механізмів регулювання розвитку авіаційного транспорту, в основу якого покладено якісний інститут єдиної транспортної політики ЄС, а

також кількісні оцінки відносних конкурентних переваг галузі порівняно з національною економікою загалом, регіональних ринків послуг авіаційного транспорту, різних за розміром суб'єктів господарювання галузі тощо. На відміну від існуючих підходів, для оцінки відносних конкурентних переваг використано інституціональні координати X та Y як внесок авіаційного транспорту у формування активів і реалізованої продукції (товарів, послуг) на рівні національної економіки загалом, а також транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності; об'ємний вимір забезпечує координата Z – ресурсовіддача як відношення координат Y та X ;

- вектор розвитку вітчизняної моделі державно-приватного партнерства та інвестування в системі стратегічного регулювання авіаційного транспорту від інституціональної, заснованої на реалізації малобюджетних державних програм та імперативності відносин між державними і приватними структурами, до поширеної у розвинутих країнах світу ліцензійно-контрактної моделі, заснованої на рівноправному діалозі між ними, використані трансферу технологій, ліцензуванні, концесії та приватній фінансовій ініціативі. Перевагою пропонованого підходу є розробка дорожньої карти переходу від однієї моделі до іншої: створення інноваційно-авіа-космічних кластерів, обов'язкова паспортизація загальнодержавних цільових науково-технічних авіа-космічних програм України з персоніфікацією джерел походження позабюджетних коштів, головних розпорядників і указівкою напрямів використання державних та інших коштів за видами економічної діяльності, що забезпечить більш швидку комерціалізацію інновацій і ефективніше використання бюджетних коштів;

дістало подальшого розвитку:

- дефініція «механізму регулювання національної економіки» як сукупності послідовних етапів і процедур впливу суб'єкта на об'єкт певними засобами, орієнтованого на досягнення поставленої мети (цільового таргету), визначеної на альтернативній основі, досягнення якої підлягає моніторингу шляхом зіставлення з індикаторами-показниками в процесі організації

системи управління та її функціонування. На відміну від існуючих, пропонована дефініція орієнтована на розмежування із механізмом управління національною економікою на основі протистояння організаційного і функціонально - процесного підходів імперативному, коли мета (план) встановлюється директивно в процесі виконавчої та розпорядчої діяльності суб'єкта управління, а функція моніторингу заміняється функцією контролю;

- трактування сутності авіаційного транспорту з позицій регулювання його розвитку як підсистеми «авіаційно-транспортної системи», до якої входить також космічний транспорт, авіаційна інфраструктура, підприємства авіабудування, що здійснюють технічне обслуговування і капітальний ремонт літальних апаратів, суб'єкти господарювання суміжних галузей національної економіки, які користуються послугами авіаційного транспорту, або забезпечують (супроводжують) їх надання (сільське, лісове, рибне господарство, готельно-ресторанне господарство, реклама, аерофотозйомка, освіта). Перевагою пропонованого трактування є використання системного підходу, який сприятиме зменшенню негативних екстерналій природно-монопольних сегментів авіаційно-транспортної системи, пожвавленню внутрішньогалузевої конкуренції, збільшенню обсягів доданої вартості, зміцненню внутрішньої і зовнішньої конкурентоспроможності вітчизняних авіаперевізників, зростанню доходів від неавіаційних послуг на основі поєднання принципів синергізму, релевантності, симбіозу, системності, безперервності та дискретності, традиційності та інноваційності;

- застосування методів системної динаміки до вивчення поведінки складних ієрархічних систем, представлених пасажирським і авіаційним транспортом, для з'ясування причинно-наслідкових кількісних, якісних, структурних змін в умовах євроінтеграції, поширення *COVID-19* та застосування обмежувальних заходів тощо. На відміну від існуючих, адаптований метод дозволив надати пояснення процесам концентрації/деконцентрації, зміни виробничого потенціалу, фінансової результативності і фінансової стійкості підприємств пасажирського і

авіаційного транспорту, обґрунтувати стратегічні пріоритети їх розвитку, гібридизацію форм взаємодії тощо;

- програмно-цільовий метод регулювання розвитку авіаційного транспорту на основі розробки міжгалузевої стратегічної програми, регіональних програм та їх синтезу на основі інтегративного підходу, що забезпечує принципово новий якісний рівень взаємодії елементів галузево-регіональних систем. Перевагою пропонованого методу є створення умов, що забезпечують: генерування фінансово-інвестиційних ресурсів в обсягах, достатніх для відновлення серійного виробництва авіаційної техніки на інноваційній основі, доступність авіаперевезень для суб'єктів господарювання та широких верств населення, зростання авіаційного транзитного потенціалу країни на конкурентних засадах за умови зміцнення внутрішньої і зовнішньої конкурентоспроможності продукції авіабудування, аеропортових і транспортних авіаційних послуг; формування авіаційних транспортно-логістичних комплексів; реалізація спільних галузево-регіональних інноваційних проектів; залучення авіаційних підприємств до вирішення проблем територіального соціально-економічного розвитку, раціоналізацію регіональних пасажирських та вантажних авіаперевезень, модернізація і збільшення ділової активності регіональних аеропортів.

Практичне значення одержаних результатів полягає в тому, що теоретичні положення дисертаційної роботи доведено до рівня конкретних методик і рекомендацій щодо удосконалення інституціонально-економічних механізмів регулювання розвитку авіаційного транспорту. До результатів, які мають найбільше практичне значення, належать такі: пропозиції щодо внесення змін до Закону України «Про транспорт» схвалено Комітетом Верховної Ради України з питань транспорту та інфраструктури (лист № 04-31/14-2021/316731 від 12.10.2021); рекомендації з розробки Міжгалузевої цільової програми «Авіаційна інноваційна стратегія: промисловість, транспорт, інфраструктура» схвалено Міністерством інфраструктури України (довідка №3814/48/14-21 від 07.10.2021); рекомендації щодо міжгалузевого

підходу до саморегулювання національної економіки впроваджено в практику Товариства з обмеженою відповідальністю «Меридіан Авіа Агро» (довідка №275/12 від 27.08.2021); рекомендації з активізації дії конкурентних механізмів на авіаційному ринку України використовуються ДП МА «БОРИСПІЛЬ» (довідка №25-22-402 від 04.10.2021). Одержані автором результати дослідження використані при обґрунтуванні доцільності реалізації державного інвестиційного проекту «Створення Міжнародного центру підготовки пілотів на базі Національного авіаційного університету» за рахунок державного фінансування (лист №02-Х\13-1 від 06.09.2021), а також в навчальному процесі Національного авіаційного університету під час викладання дисциплін «Маркетинг в авіації», «Авіаційний маркетинг у глобальному ринковому середовищі», «Економіка та менеджмент в діяльності цивільної авіації», «Економіка авіаційного транспорту», «Аналіз господарської діяльності суб'єктів авіабізнесу». «Інноваційна діяльність в авіації», «Інфраструктура авіаційного транспорту», «Управління бізнесом в авіації» (лист №20.02/20-П від 08.09.2021).

Особистий внесок здобувача. Дисертаційна робота є результатом самостійних наукових досліджень автора, у якій викладено авторський підхід до вдосконалення інституціонально-економічних механізмів регулювання розвитку авіаційного транспорту. Внесок автора в роботи в співавторстві, наведено в списку опублікованих праць.

Апробація результатів дисертації. Основні положення та результати дисертаційної роботи були оприлюднені на 5 міжнародних науково-практичних конференціях: ««Innovation Management in Marketing: *Modern trends and Strategic Imperatives*» (Польща, м. Познань, 2018р.), «Global Marketing: analysis and challenges of our time» (Грузія, м. Батумі, 2019р.), «Інноваційно-інвестиційні проблеми кластеризації економіки України» (м. Київ, 2019р.), «Інноваційні рішення в економіці, бізнесі, суспільних комунікаціях та міжнародних відносинах» (м. Дніпро, 2021р.), «Results of modern scientific research and development» (Іспанія, м. Мадрид, 2021р.).

Публікації. Основні результати дисертаційної роботи опубліковано 11 наукових праць, зокрема 6 статей у фахових виданнях, що включені до міжнародних наукометричних баз, з них 5 статей – у фахових виданнях України, 1 стаття – у фаховому науковому виданні іншої держави, що входить до ОЕСР (країна публікації – Латвія), 5 публікацій – у матеріалах міжнародних та всеукраїнських науково-практичних конференцій.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ ІНСТИТУЦІОНАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНИХ МЕХАНІЗМІВ РЕГУЛЮВАННЯ РОЗВИТКУ АВІАЦІЙНОГО ТРАНСПОРТУ

1.1. Системний підхід до визначення категорії «механізми регулювання розвитку» галузей національного господарства

Етимологія терміну «система» пов'язана з грецьким словом *συστήμα*, що означає ціле, поєднання частин. Залежно від складу елементів, які взаємопов'язані між собою, виділяють різні типи систем: механічні, біологічні, економічні, соціальні, правові тощо. Кожна відкрита система має відносну самостійність, ієрархічну структуру, внутрішні зв'язки між елементами, принципи організації, функції, зв'язки з зовнішнім середовищем та з іншими системами, здатність до адаптації, розвитку, самовдосконалення.

Системи управління (регулювання) є найбільш складними і складаються з керуючого (регулюючого) суб'єкта, керованого (регульованого) об'єкта, структурних утворень, наділених певним статусом, правами і обов'язками. Управління є цілеспрямованим впливом суб'єкта на складну систему і може бути біологічним, технічним, соціальним. Державне управління відноситься до останнього типу управління, яке являє собою вплив керуючої підсистеми на керовану підсистему з метою упорядкування соціально важливих процесів, забезпечення стійкого розвитку соціальних систем.

Системний підхід є концептом системології (загальної теорії систем), згідно якого розвиток галузей національного господарства виступає об'єктом «складної» організаційно-економічної системи регулювання [1, с. 93]. Мірою досконалості останньої виступає цільова ефективність, що визначається співвідношенням цільового системного «результату» та «витрат», якими він

досягнутий у процесі регулювання. Кінцевим результатом розвитку будь-якої системи є певний ідеал, досяжний лише асимптотично [2, с. 35].

Економічна система регулювання розвитку галузей національного господарства – це одна з підсистем управління цілісним економічним комплексом держави. Ринкові економіки є відкритими системами, іманентними ознаками яких є здатність до розвитку, координати якого визначаються у просторі і часі базисною точкою, потенціалом і швидкістю його реалізації. Стійкість траєкторії розвитку національних економік обумовлюється механізмами, закладеними в основу її функціонування.

Управління економікою на державному, галузевому, міжгалузевому, регіональному рівнях здійснюється за допомогою механізмів – поняття, перенесеного із технічних наук «зброя, машина», що означає передачу руху від одного фізичного тіла до іншого. Як економічне поняття, механізм є ієрархічною категорією, що трактується способом управління економікою, або інструментами її регулювання.

Поняття механізму трактується з позицій функціонального, процесного та елементного підходів [3, с. 78]. У першому випадку це сукупність видів управлінської діяльності, орієнтованих на досягнення певних цілей визначеними засобами; у другому – це процес досягнення поставлених цілей; у третьому – розподілення функцій із досягнення поставлених цілей між елементами системи (органами державного управління, структурними підрозділами підприємства тощо). Кожен із зазначених підходів має своє змістовне навантаження: перший створює методологічний базис стратегічного управління, другий – забезпечує прикладні аспекти його здійснення, третій – формування інформаційної і контролінгової системи.

Найбільш загальним є поняття господарського механізму як функціональної частини виробничих відносин, що віддзеркалює взаємодію економічного базису і надбудови і ґрунтується на дії об'єктивних економічних законів. Господарський механізм – сукупність форм, методів, важелів впливу керуючої підсистеми на керовану, орієнтованого на забезпечення

відтворювальних процесів на простій і розширеній основі, а також задоволення суспільно-економічних потреб з урахуванням специфічних особливостей природи економічних процесів і явищ та їх причинно-наслідкових взаємозв'язків.

Принципами побудови і функціонування господарського механізму є: адаптивність, важелів впливу до змін зовнішнього середовища, альтернативність (множинність цілей), взаємопов'язаність, визначеність, відкритість, гнучкість, динамічність, доцільність, економічність, ієрархічність, інноваційність, комплексність, координація, логічність, науковий підхід, об'єктивність, оперативність, пропорційність, регулярність, своєчасність, системність, точність, цілісність [4, с. 203]. Зазначені принципи проявляються у процесі виконання господарським механізмом таких функцій: цільової, стимулюючої, нормативної, соціальної і контролюючої функції з метою забезпечення сталого розвитку національної економіки і досягнення добробуту суспільства [5, с. 85]. Систематизовані принципи є взаємопов'язаними та взаємозалежними і являють собою систему. Успішність функціонування господарського механізму передбачає дотримання їх усіх і кожного окремо. Так само порушення хоча б одного з принципів може викликати ланцюгову реакцію в порушенні інших і негативно позначитися на ефективності діяльності господарюючого суб'єкта. Основною частиною господарського механізму є економічний механізм, сфера впливу якого обмежується економічними відносинами. Організаційно-економічний механізм, окрім методів, способів, форм та інструментів впливу на економічні відносини, включає організацію процесів управління.

Суттєвий вплив на розвиток національних економік мають їх інституціональні особливості. Тому регулювання економічних відносин доцільно розглядати скрізь призму інституціонально-економічного механізму, коли при виборі інструментів, об'єктів, каналів впливу враховуються особливості інституціонального середовища, існування формальних і неформальних інститутів у суспільстві [6, с. 81].

В умовах все більшого залучення України до глобалізаційних процесів зростає відкритість національного господарства, а, отже, вплив на нього факторів зовнішнього середовища, іноді шокових. Ситуація ускладнюється нестабільністю внутрішнього середовища, що робить необхідним застосування антикризових механізмів регулювання національної економіки, її галузей, регіонів тощо. Їх основою мають бути стратегії політик соціально-економічного, галузевого, регіонального розвитку тощо [7, с. 80]. Стратегічний підхід до регулювання має враховувати інституціональні особливості країни, кон'юнктуру окремих видів економічної діяльності, наявність диспропорцій і відмінностей регіонального розвитку.

Механізм регулювання розвитку національної економіки – це сукупність методів, інструментів, заходів впливу уповноважених суб'єктів або ринкової влади на певну групу економічних відносин, їх кількісні і якісні зміни з метою досягнення визначених цільових орієнтирів або таргетів: реалізація соціальних завдань, підвищення ефективності і результативності, оптимізація, структурна перебудова, отримання синергетичного і змішаного ефекту. При цьому ефективність і якість функціонування самого механізму може бути предметом оцінки [8, с. 149]. Між цілями механізму регулювання розвитку національної економіки як надбудови та тенденціями її розвитку як базису (системи) має існувати тісний зворотний зв'язок. Цілі механізму мають урахувувати фази стану й етапів об'єктивного розвитку національної економіки.

Поняття механізм уживається у словосполученнях з кожним із наступних слів: функціонування, регулювання, управління. Три зазначених поняття пов'язані з собою, але не тотожні [9, с. 175]. В основі механізму функціонування лежить функціонально - процесний підхід, сутність процесів, їх взаємозв'язки та підпорядкованість, у ході яких суб'єкт впливає на об'єкт за допомогою об'єктивно існуючих важелів, які не є штучною надбудовою.

Механізм регулювання - по-перше, це сукупність послідовних етапів і процедур впливу суб'єкта на об'єкт певними засобами, орієнтованого на

визначену мету, досягнення якої підлягає моніторингу шляхом зіставлення з індикаторами-показниками; по-друге, це засоби та методи, які використовуються в процесі організації системи управління та її функціонування. Аналогічне визначення можна надати і механізму управління, але воно буде більш імперативним, замість мети – план (програма), замість послідовного впливу – організація, засоби регулювання замінюються стимулюванням, мотивацією, а моніторинг – контролем.

Імперативний метод проявляється у тому, що завдяки впливу влади воля керованого об'єкта підкоряється сукупній волі суб'єкта управління на основі виконання розпорядчих повноважень від імені держави. Виконавча та розпорядча діяльність органів державного управління тісно пов'язана.

Як наукова категорія державне управління може тлумачитися в широкому і вузькому розумінні. При першому підході воно являє вплив держави на суспільну життєдіяльність людей з метою її організації, регулювання, упорядкування, збереження або перетворення, що спирається на владну силу [10, с. 29]. При даному підході державне регулювання є підсистемою державного управління. У вузькому розумінні останнє зводиться до державної діяльності з управління громадськими справами і власним державним апаратом, що має підзаконний, виконавчо-розпорядчий характер органів (посадових осіб) щодо практичної реалізації функцій та завдань держави в певній сфері суспільних відносин (адміністративно-політичній, соціально-культурній, економічній).

Ніколаєнко Ю. В., Шишлов Т. А. звертають увагу на дискусійності існування поняття «механізм регулювання» як окремої універсальної категорії, яка є неподільною й єдиною, оскільки йому притаманна ознака комплексності. Автори виділяють такі його види: інституційно-правовий, організаційно-управлінський, економічний, інформаційно-аналітичний, мотиваційно-превентивний [11; 12].

Склад елементів механізму регулювання розвитку національної економіки не є застиглим, методи і інструменти мають адаптуватися під зміни

внутрішнього і зовнішнього середовища, при стабільності стратегічних цілей тактичні цілі уточнюються залежно від поточної ситуації. Пропонується такий алгоритм розробки, оцінки, корегування механізму регулювання розвитку національної економіки (рис. 1.1):

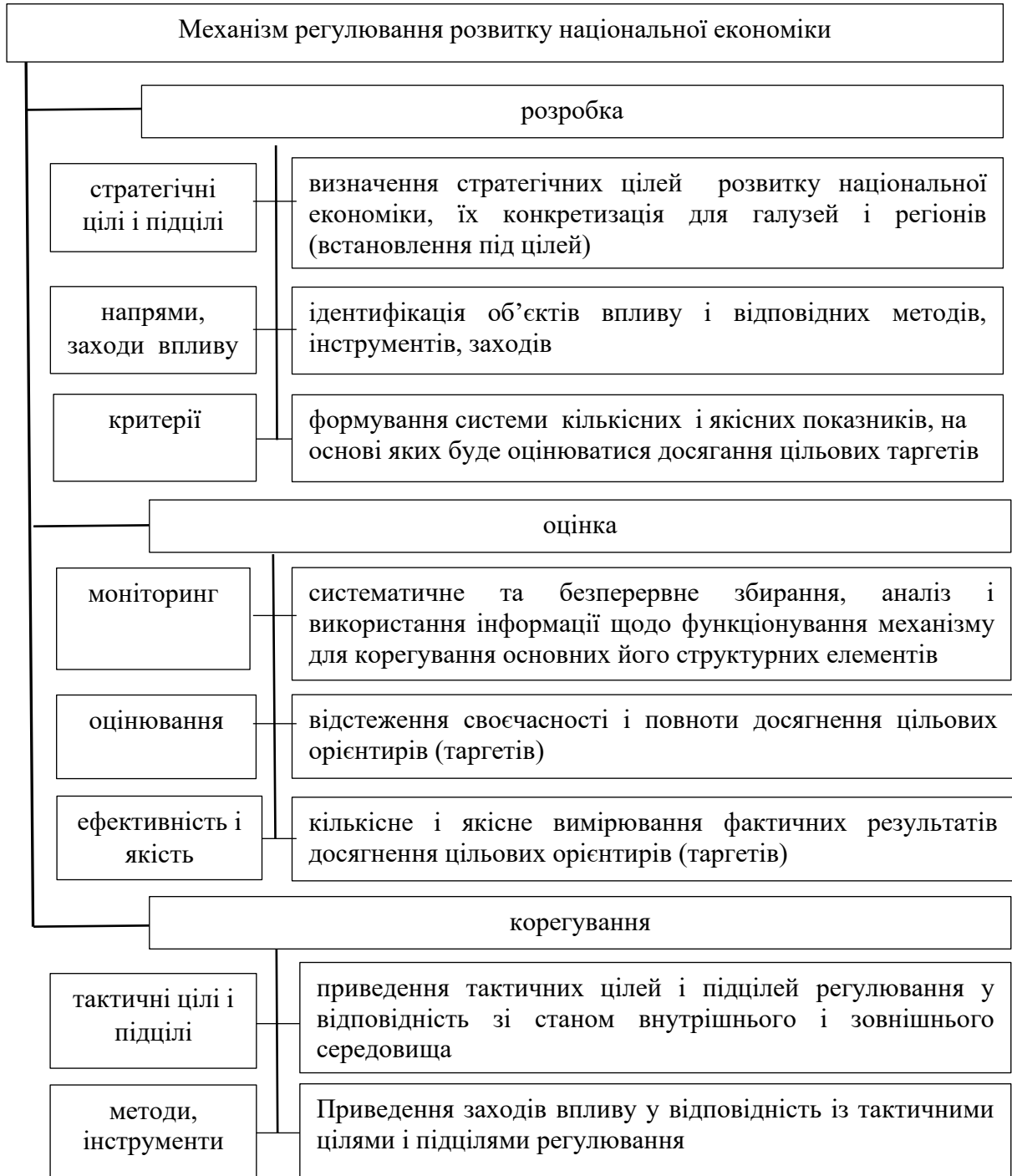


Рис. 1.1 - Алгоритм розробки, оцінки і корегування механізму регулювання розвитку національної економіки

Джерело: власна розробка

Слід зауважити, що цілі механізму регулювання національної економіки мають визначатися на альтернативній основі, у тому числі на основі побудови дерева цілей. Багатоцільовий характер економічного регулювання визначається складністю його системи, а визначення цілей є його першоосновою.

Механізми регулювання розвитку галузей національного господарства є інструментом приведення його пріоритетів до загальної внутрішньої і зовнішньоекономічної обстановки, а також впливу на внутрішній потенціал (виробничий, фінансовий, інноваційно-інвестиційний, інтелектуально-трудова, експортний) і відтворювальну структуру. Через зазначені механізми відбувається балансування, стимулювання господарських процесів, реалізується економічна політика на різних рівнях: держави, галузі і регіону (в частині територіально-галузових комплексів).

Механізми регулювання національної економіки та її галузей класифікуються за різними ознаками (табл. 1.1).

Таблиця 1.1

Класифікація механізмів регулювання національної економіки та її галузей

Класифікаційна ознака	Тип механізмів
1	2
за тривалістю обрїю впливу	стратегічні (довгострокові) та тактичні (оперативні)
за пріоритетністю використуваних інструментів	економічні (непрямі) та адміністративно-інституціональні (прямі)
за сферами економічних відносин	фінансовий, податковий (критерій – зростання доходів бюджету на основі оптимізації податкового навантаження платників податків), бюджетний (критерій – економічної окупності бюджетних асигнувань), інноваційно-

1	2
	інвестиційний (критерій – структурна перебудова економіки, забезпечення її високотехнологічного розвитку)
за етапами життєвого циклу суб'єкта регулювання	антикризовий (критерій – виконання превентивної функції, упередження виникнення кризових явищ), стабілізуючий (критерій – подолання кризових явищ, урегулювання їх негативних наслідків), механізм зростання (критерій – підтримка висхідних тенденцій розвитку суб'єкта відповідними ресурсами)
за характером інститутів	механізми регулювання офіційної економіки (критерій – досягнення критеріїв, визначених на основі показників системи національних рахунків) та механізми детінізації (критерій – зменшення рівня нелегального сектора економіки)
за формою організації	контролінг, державно-приватне партнерство
за орієнтирами розвитку	антисипативне і програмно-цільове регулювання (передбачає досягнення конкретних цілей у рамках певних програм).
за рівнями регулювання	міжнародні, загальнодержавні, регіональні
за формами регулювання	правові, матеріальні, моральні

Державно-приватне партнерство може реалізуватися шляхом створення юридичної особи, у договірній формі - концесія; оренда державного майна, лізинг, проведення державних конкурсних торгів, угоди: про розділ продукції, на керування державним майном, про спільну діяльність тощо [13, с. 45].

Метою запровадження програмно-цільового методу визначення орієнтирів економічних суб'єктів (розпорядників бюджетних коштів) є встановлення безпосереднього зв'язку між отриманим бюджетним фінансуванням та результатами його використання [14]. Антисипативне регулювання ґрунтується на визначенні майбутнього стану зовнішнього і внутрішнього середовищ, передбаченні потенційних змін на основі уловлювання та обробки слабких сигналів, які матимуть значний вплив на діяльність регульованої системи. Метою антисипативного регулювання є прийняття рішень, спрямованих на подолання загроз чи використання можливостей умов функціонування об'єкта на основі формування багатоваріантних сценаріїв, виборі найбільш вірогідного і вжиття коригуючих заходів, які наблизатимуть його до оптимального [15, с. 118]. Антисипативне регулювання носить випереджальний характер і дозволяє найповніше реалізувати принцип адаптивності, тобто пристосування діяльності об'єкта до мінливих умов внутрішнього і зовнішнього середовища;

Антикризове регулювання національної економіки полягає у здатності підтримувати ефективну діяльність суб'єкта в процесі наростання кризи як на основі його самоорганізації та підтримки внутрішнього стабільного стану, так і шляхом впливу держави на динаміку зовнішнього оточення [16, с. 43]. Складовими ефективності механізму антикризового регулювання (передкризова ситуація) та механізму стабілізації (кризова ситуація) є такі інструменти: прогнозування кризових явищ, розробка превентивних заходів, діагностика кризи, стабілізація ситуація, компенсаторні заходи, усунення негативних наслідків та забезпечення функціонування суб'єкта в звичайному режимі. Механізм контролінгу суб'єктів господарювання ґрунтується на активізації потенціалу взаємодії його елементів, координації окремих функцій управління (планування, обліку, аналізу, моніторингу, контролю), що сприятиме створенню адекватного забезпечення системи управління вхідною інформацією, достатньою для прийняття обґрунтованих управлінських рішень, та мотивації їх виконання [17, с. 36].

Механізм контролінгу в державному регулюванні національної економіки являє собою сукупність методів та інструментів, за допомогою яких забезпечується виконання функцій відповідними інституційними структурами в частині управління державними корпоративними правами, бюджетно-фіскальною політикою, податкового адміністрування і контролю, казначейського обслуговування розпорядників бюджетних коштів. за допомогою методів планування, обліку, аналізу, регулювання, мотивації, контролю щодо реалізації його мети тощо [18, с. 22].

Слід також акцентувати увагу на тісному взаємозв'язку понять «державний механізм регулювання» і «ринковий механізм саморегулювання», при цьому ефективність дії останніх визначається ступенем «ринкової зрілості» економіки, або наявністю її раціональної структури. Механізм саморегулювання використовує переважно економічні інструменти, тоді як державний механізм регулювання є синтезом економічних та адміністративно-правових методів. Ефективна взаємодія зазначених механізмів передбачає відсутність конфлікту, а державне регулювання не має руйнувати існуючу систему саморегулювання, його завданням є згладжування несприятливих тенденцій економічного розвитку, а не знищення глобальних трендів розвитку національної економіки. Державне втручання в економіку має межу, з однієї сторони якої є «антикризове регулювання», з іншої – «авторитаризм».

Поєднання інструментів прямої та непрямой дії у механізмі регулювання національної економіки пояснюється необхідністю збалансування інтересів в суспільстві, забезпечення її безпеки, управління неринковим сектором, реалізації соціальної складової тощо. Погоджуємося з Жовнірчиком Я. Ф., що недостатня ефективність національної економіки призводить до скорочення соціальних стандартів життя населення, зниження якості людського капіталу, відтоку кваліфікованих кадрів за кордон, у результаті чого втрачається ключовий ресурс розвитку [19].

Інструменти регулювання прямої дії ґрунтуються на імперативному методі (владні приписи) і неформальних інститутах (традиціях, моралі).

Формальні інститути представлені нормами, що містяться у нормативно-правових актах, стандартах, регламентах тощо. Непрямі важелі представлені податково-бюджетними, фінансово-кредитними, інноваційно-інвестиційними, програмно-цільовими тощо. Вони уособлюють вплив макроекономічного середовища на поточний і перспективний потенціал суб'єктів господарювання на мікро-рівні і галузі на мезо-рівні, визначаючи їх здатність до розвитку.

Погляди вчених на зміст механізмів регулювання національної економіки та рівень деталізації в процесі їх виділення суттєво різняться. Так, найбільшою інтеграцією відрізняється фінансовий механізм, ядро якого становить податковий, бюджетний, або фіскальний механізм. До трактування фінансового механізму регулювання національної економіки існують три підходи: управлінський, організаційний і комплексний. Згідно з першим підходом фінансовий механізм є інструментом реалізації фінансової політики, процесом, етапами якого є: планування, оперативне управління, контроль, забезпечення. За другим підходом елементами фінансового механізму є: податкове регулювання, бюджетне регулювання, регулювання державного та муніципального боргу. Згідно комплексного підходу елементи фінансового механізму регулювання національної економіки є результатом накладення функцій управління на певну сферу фінансових відносин, яка підлягає регулюванню. Наприклад, планування доходів бюджету, податковий контроль, оперативне управління державним боргом, забезпечення муніципального боргу.

Руденко В. В. у складі фіскального механізму виділяє такі механізми: формування доходів бюджетів (податковий і неподатковий), здійснення видатків бюджетів, перерозподілу доходів і видатків між бюджетами, балансування бюджетів, державного кредитування та функціонування державних цільових позабюджетних фондів [20, с. 76]. В основу дефініції податкового механізму покладено сукупність форм, методів, інструментів і важелів цілеспрямованого впливу держави на процес функціонування

податкової системи з метою реалізації податкової політики, адміністрування податків і зборів, їх акумуляцію і перерозподіл між ланками бюджетної системи. Зазначена дефініція робить акцент на організаційно - процесних аспектах податкового регулювання. У рамках комплексного підходу синтетичною є категорія фіскального механізму регулювання інвестиційного забезпечення національної економіки, що передбачає вплив держави фіскальними засобами, формами і методами на процес інвестиційної діяльності, що обумовлює макроекономічне зростання, структурний розвиток та якісні зміни національного господарства [21, с. 75].

Ковтун І. Б., Терещенко Т. В. трактують бюджетний механізм у вузькому змісті як втілення бюджетної політики, представлене сукупності форм, методів, важелів, інструментів мобілізації, перерозподілу та використання бюджетних коштів. У широкому розумінні - це активний інструмент реалізації бюджетної політики; втілений в організації бюджетних відносин, управлінні бюджетним процесом; асигнуванні заходів фінансової політики держави.

Важливу роль у системі розвитку національної економіки відіграє інноваційний механізм. Визначаючи зміст механізму державного регулювання інноваційного розвитку, Майстро С. В., Вітренко-Хрустальова Т. М. не обмежуються формами, методами та інструментами, як попередні автори, а додають у дефініцію сукупність цілей, принципів, функцій, і спосіб їх застосування суб'єктом регулювання щодо стимулювання процесів соціально-економічного розвитку, сприяння побудові держави-добробуту на основі реалізації комплексу організаційно-правових, науково-інформаційних та інших заходів [22, с. 8]. На наш погляд, автори не досить вдало ідентифікували процеси впливу. Логічніше замінити їх об'єктами - процесами розробки та впровадження інновацій, а також організаційно-фінансовим супроводженням їх органами державного управління. Суб'єктів державного регулювання інноваційного розвитку автори ототожнюють із усіма учасниками інноваційного процесу. Саме суб'єктний склад покладено Вітренко-

Хрустальновою Т. М. в основу створення інноваційного кластера за географічною та цільовою концентрацією взаємозалежних підприємств та організацій, які формують суміжні етапи створення та впровадження інновацій [23, с. 200]. У складі кластера виділяють ядро (науково-дослідницькі центри, освітні установи, суб'єкти господарювання, венчурні компанії) та інфраструктурну мережу (владні структури, органи, що здійснюють патентний захист, фінансово-банківські та страхові установи, постачальники техніки, технологій, матеріалів тощо). Результатом діяльності кластера є досягнення синергетичного ефекту і стимулювання інноваційної діяльності на рівні суб'єкта господарювання, регіону, галузі.

Багато вчених сходяться на думці про незадовільний стан інноваційних механізмів у вітчизняних умовах. Гіндес А. В. достатньо категорично відзначає, що за роки незалежності Україна розтратила майже весь свій накопичений науково-технічний і висококваліфікований кадровий потенціал, чим поставила траєкторію свого розвитку в залежність від технологічно розвинених країн [24, с. 222]. Характеризуючи науково-технічний потенціал СРСР, який Україна отримала у спадок, автор відзначає його переваги: унікальність, могутність, зіставність по багатьом параметрам з американським і європейським. До недоліків він відносить орієнтацію на потреби оборонного комплексу і промисловості. Відновлення інноваційного потенціалу і обороноздатності України потребує розвитку наукоємних виробництв і пріоритетних галузей національної економіки, серед яких: нанотехнології, робототехніка, літакобудування, освоєння космосу тощо. Деструктивними факторами, що його стримують, є: низька ефективність і незавершеність реформ, соціально-економічна, політико-правова нестабільність, високі корупційні ризики, втрата значної частини інтелектуального капіталу і матеріальних ресурсів через військові дії на Сході країни. Їх подолання має бути передумовою проведення модернізації національної економіки як динамічного процесу, що характеризує здатність країни забезпечувати сталий розвиток суспільства та конкурентоспроможність у світовій системі

господарювання [25, с. 25]. В основу розробки і реалізації Концепції модернізації має бути закладений стратегічний підхід, а сама Стратегія модернізації має посідати важливе місце у складі інституціонального забезпечення механізму регулювання розвитку національної економіки. Цілі Стратегії мають бути підпорядковані стратегічним завданням інституціонально-економічного механізму регулювання розвитку національної економіки (рис. 1.2).

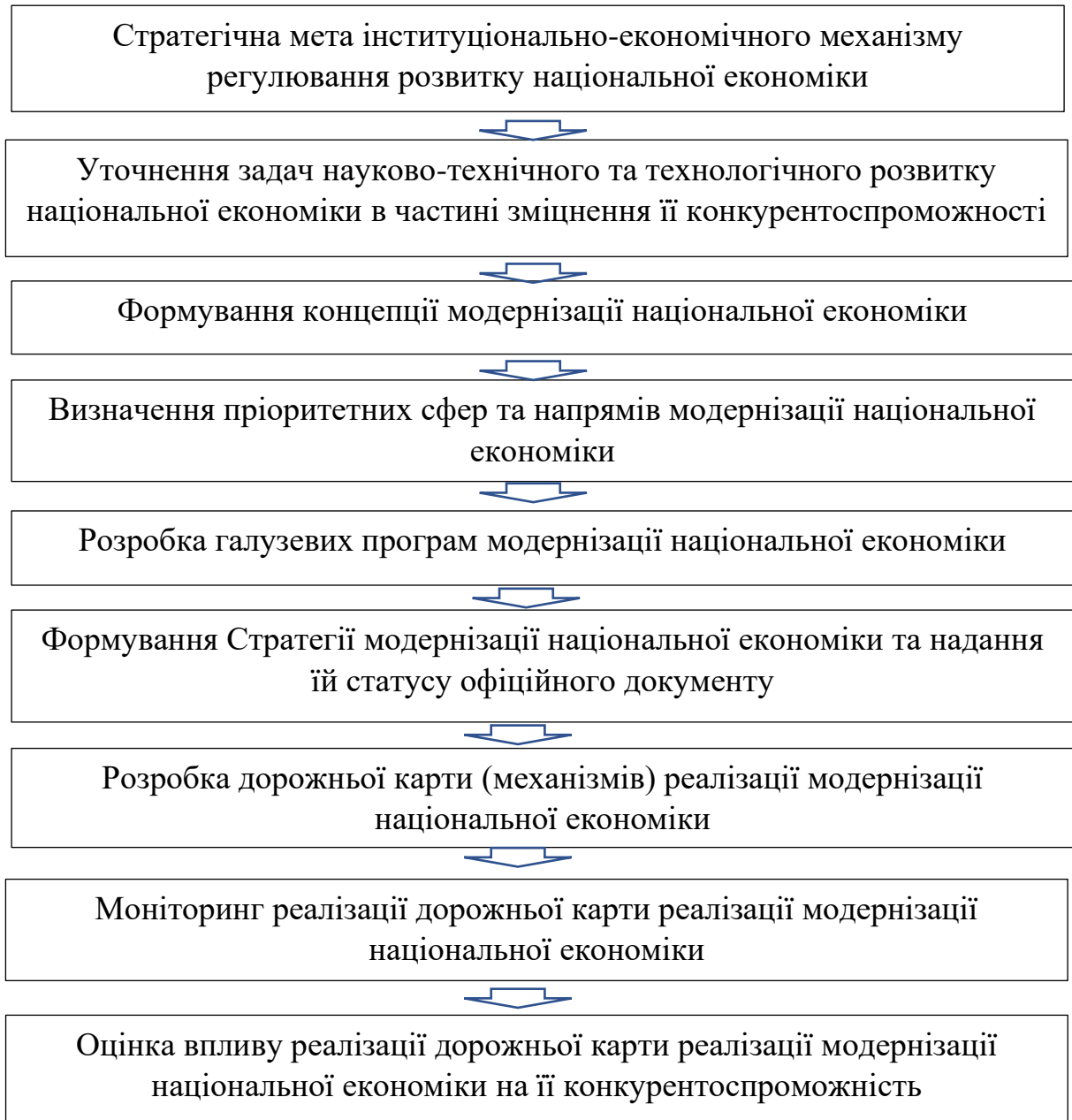


Рис. 1.2 – Послідовність розробки і реалізації Стратегії модернізації національної економіки

Джерело: власна розробка

При виборі стратегічної мети інституціонально-економічного механізму регулювання розвитку національної економіки, на нашу думку, необхідно виходити із євроінтеграційного вибору національної економіки. Його реалізацію значно стримує значне відставання України від інших країн ЄС за рівнем конкурентоспроможності через неефективну боротьбу з корупцією, політичну нестабільність, нестійку національну валюту, неефективне і непрозоре використання бюджетних коштів. Тому, відштовхуючись від стратегічної мети інституціонально-економічного механізму регулювання розвитку, необхідно уточнити задачі науково-технічної та технологічної діяльності в частині зміцнення конкурентоспроможності національної економіки. При формуванні концепції модернізації національної економіки пропонуємо виходити з таких завдань: перехід на нові технологічні уклади, цифрова трансформація (освіта, безпека/кібербезпека, інформатизація), зміцнення інституціональної спроможності державних інституцій, формування привабливого інвестиційного середовища, забезпечення вільного руху капіталів, збільшення ефективності та відкритості товарних і фінансових ринків.

Неоднозначний вплив на інноваційний розвиток України має діяльність транснаціональних корпорацій (ТНК). З одного боку, вони є джерелом імпорту нової техніки і технологій, яка за рівнем технологічних укладів вище поширена в нашій країні. З іншого, метою ТНК є, передусім, максимізація прибутку, а не потреби техніко-технологічного і структурного розвитку української економіки, ліквідації дисбалансів. Тому об'єктом їх експорту до України часто є «старі» для них технології, які є «новими» для вітчизняних суб'єктів господарювання, а при прийнятті рішення про інвестування не завжди вирішуються екологічні, соціальні проблеми тощо [26, с. 123]. Мотивація діяльності ТНК має під собою економічне підґрунтя, оскільки в умовах «економіки знань» нові технології є основним джерелом прибутку і рішення про їх експорт приймається, поміж іншим, наявністю вхідних бар'єрів приймаючої сторони. Тому запорукою реалізації національних інтересів є

гармонізація державного регулювання іноземного інноваційного інвестування та приватно-корпоративних інтересів ТНК.

Державне регулювання корпоративного управління важливо і для вітчизняних суб'єктів господарювання – представників великого бізнесу, оскільки воно сприяє підвищенню їх інвестиційної привабливості за рахунок збільшення інтересів інституціональних та іноземних інвесторів через захист прав власності, прозорість управління тощо [27, с. 49].

Україна відноситься до країн світу з високим рівнем тіньової економіки. За офіційними даними Міністерства економіки України у 2020 році він становив 30% від обсягу офіційного ВВП [28]. Галузі національної економіки різняться своєю «лояльністю» до тіньової діяльності. Вид економічної діяльності «Транспорт, складське господарство, пошта та кур'єрська діяльність» традиційно мав низьку лояльність, але у 2020 році вона зросла на 14 в.п. до 48% через суттєве зростанням збитковості галузі. Це повною мірою стосується і авіаційного транспорту через посилення карантинних обмежень в світі. Тому важливим є виділення механізмів детінізації національної економіки, які Баранов С. О. поділяє на дві групи: превентивні - удосконалення організаційно-правового забезпечення протидії тінізації економіки, компенсаторні - удосконалення інституційного середовища ведення економічної діяльності та покращення економічної кон'юнктури, які стимулюють суб'єкта господарювання покинути тіньовий сектор і перейти в офіційну економіку.

Серед найважливіших напрямів удосконалення організаційно-правового механізму державного регулювання детінізації національної економіки Баранов С. О. пропонує прийняття відповідної Стратегії детінізації та Програми її реалізації [29, с. 99]. Їх базисні концептуальні засади зводяться до такого: детінізація є заходом із комплексного реформування національної економіки, провідна роль держави у її проведенні, значущість заходів розвитку підприємництва, особливо малого та середнього, зростання гарантій захисту

економічної конкуренції, зменшення податкового навантаження, забезпечення доступу до ресурсів фінансового сектора, мобільність і вільний рух капіталу.

Державне регулювання розвитку галузей національної економіки – це «система економічних, правових, організаційних, адміністративних, політичних заходів держави, спрямованих на досягнення макроекономічної, мікроекономічної та позасистемної ефективності сталого розвитку» національного господарства [30, с. 72]. Основою розробки його механізму є визначення цілей з урахуванням поточної і перспективної економічної кон'юнктури, а також фази ділового циклу. Цілепокладання може носити загальний та прикладний характер.

Транспорт є важливою галуззю національної економіки, яка суттєво впливає на економічний, технологічний, інноваційний, соціальний, екологічний розвиток країни, а саме: робить значний внесок у формування дохідної частини бюджетів усіх рівнів і створення робочих місць, підтримує ефективні структурні зрушення і досягнення оптимальних пропорцій національного господарства, сприяє задоволенню споживчих потреб населення і виробничих запитів суб'єктів господарювання, опосередковуючи процеси суспільного відтворення [31, с. 149].

Горобінська І. В. визначає політику державного регулювання в сфері транспорту як «сукупність заходів держави в сфері діяльності транспортної системи, спрямованих на впровадження оптимального державного управління з метою ефективного функціонування ринку транспортних послуг, забезпечення сталих умов економічного зростання» [32, с. 437]. Загальними цілями інституціонально-економічного механізму регулювання розвитку транспорту є: розробка і реалізація його стратегії, задоволення потреб споживачів у перевезенні пасажирів і вантажів; відділення господарських функцій і функцій державного управління; розробка, затвердження, контроль виконання технічних регламентів і стандартів; ліцензування, сертифікація, стандартизація видів діяльності та суб'єктів господарювання на транспорті; ефективний контроль діяльності суб'єктів природних монополій; досягнення

бюджетної та споживчої ефективності; активізація підприємницької активності; раціональне використання всіх видів ресурсів; збалансований розвиток окремих видів транспорту; створення умов для конкурентного ринкового і привабливого інвестиційного середовища; сприяння зовнішньоекономічній діяльності підприємств галузі; забезпечення соціальних потреб населення і робітників галузі; безпека функціонування підприємств і надання послуг споживачам; контроль безпеки руху і експлуатації транспортних засобів; вирішення екологічних потреб суспільства та захист навколишнього середовища від екстерналій функціонування галузі.

Природно-монопольні сегменти є важливим об'єктом державного регулювання у таких видах економічної діяльності, як постачання електроенергії, газу, пари та кондиційованого повітря (КВЕД 35), транспорт - трубопровідний (транспортування магістральними трубопроводами газу, рідин, води, рідкого цементного розчину та інших вантажів – КВЕД 49.50), залізничний (КВЕД 49.1, 49.2, 49.3), допоміжне обслуговування авіаційного транспорту (КВЕД 52.23) – діяльність терміналів, аеропортів. Антимонопольне законодавство обмежує створення монополій, зловживання ними монопольною владою, вжиття незаконних дій у конкурентній боротьбі. Як інструмент державного регулювання транспорту воно дозволяє нівелювати негативні зовнішні ефекти функціонування монополій, пов'язані з можливістю перешкод конкуренції, впливу на обсяг перевезень, ціноутворення, транспортні тарифи, встановлення цінової дискримінацію, або, навпаки, штучного демпінгу цін тощо [33, с. 165].

До поточних цілей інституціонально-економічного механізму регулювання розвитку транспорту пропонується віднести: адекватність регуляторного тиску поточній економічній ситуації у природно монопольному і конкурентному сегментах; визначення умов інвестиційної, приватизаційної, концесійної, орендної (лізингової) політики, механізмів державно-приватного партнерства; забезпечення безпеки стратегічних транспортних інфраструктурних об'єктів; недискримінаційний допуск до транспортної

інфраструктури; економічно обґрунтоване встановлення тарифів; ефективна тарифна політика, яка балансує інтереси транспортних підприємств і забезпечує доступність транспортних послуг для їх споживачів; визначення порядку надання дотацій, субсидій, субвенцій суб'єктам господарювання, які надають транспортні послуги за регульованими тарифами; моніторинг доходності / інтенсивності транспортних ліній із метою їх оптимізації; удосконалення транспортної логістики; лібералізація форм контролю переміщення пасажирів та руху вантажів; впровадження електронного документообігу, його гармонізація з європейськими вимогами; забезпечення захисту інформації та кібербезпеки; скорочення викидів парникових викидів та дотримання норм ЄС щодо забруднення із транспортних засобів; наближення системи управління екологічною безпекою до європейських вимог [34; 35].

Транспорт у процесі функціонування віддає імпульси у зовнішнє середовище, іншим галузям національної економіки, а також отримує від них зворотній зв'язок. Загальний стан національної економіки і кон'юнктура в окремих її секторах суттєво впливає на ділову активність підприємств транспорту та допоміжних галузей. Дуалістичної взаємодія транспорту та інших галузей національного господарства потребує адекватного державного регулювання з метою забезпечення взаємно стимулюючого впливу.

1.2.Авіаційний транспорт як об'єкт регулювання розвитку галузей національного господарства

Роль транспорту у системі суспільного відтворення полягає у наданні послуг із переміщення людей, вантажів, інформації у просторі. Результатом діяльності поштової та кур'єрської діяльності є аналогічні послуги, за виключенням переміщення людей. Надання цих послуг опосередковує

складське господарство. Тому ці види діяльності об'єднані в секцію Н «Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність» за КВЕД -2010. Поняття транспорту охоплює транспортну інфраструктуру, рух транспортних засобів та управління ними.

Транспорт надає послуги, які не мають матеріальної форми, а моменти їх надання і споживання співпадають. Тому вважаємо помилковою точкою зору, яка поширена навіть у науковій літературі, що «транспорт є провідною ланкою матеріального виробництва (після видобувної, обробної промисловості та сільського господарства) і продовжує виробничий процес» [36]. Не погоджуючись з цитованими авторами Євсюковою О. В., Говорушак А. М., що транспорт бере участь у виготовленні продукції, підтримуємо їх точку зору, що він створює зв'язок між виробниками та споживачами, між різними ланками національної економіки, територіальними утвореннями тощо. Тому він опосередковує всі етапи суспільного відтворення: матеріальне виробництво готової продукції та їх товарів, їх розподілення, торгівлю (обмін), споживання (як виробниче, так і особистісне).

Важливість транспорту як об'єкту державного регулювання підтверджує прийняття у 1994 році Закону України «Про транспорт». Він чітко визначає, що результатом транспорту як виду економічної діяльності є надання послуг, згідно статті 21 зазначеного законодавчого акту «єдина транспортна система повинна відповідати вимогам суспільного виробництва та національної безпеки, мати розгалужену інфраструктуру для надання всього комплексу транспортних послуг, у тому числі для складування і технологічної підготовки вантажів до транспортування, забезпечувати зовнішньоекономічні зв'язки України» [37]. Також важливу роль у інституціональному забезпеченні розвитку транспорту посідають державні цільові програми (програмно-цільовий метод).

Транспортна політика держави ґрунтується на принципі поділу завдань регулювання галузі та виконання господарських функцій, а її завданням є підвищення якості обслуговування споживачів транспортних послуг й

зниження суспільних витрат на їх надання [38]. Транспортна система як об'єкт державного управління має такі ознаки: цілісність, незважаючи на наявність галузевих і регіональних відмінностей; узгодження й організація взаємодії різних видів транспорту для отримання ефекту синергії; єдність принципів і правових підходів до регулювання діяльності всіх видів транспорту; пропорційний розподіл ресурсів бюджетної системи між різними видами транспорту; усвідомлення ролі у транспортній безпеці й обороноздатності країни; формування єдиного інформаційного простору; сприяння підприємницькій діяльності та активізації ринкових механізмів.

Триєдині ознаки, які визначають сутність транспорту, та середовища його розвитку є доволі специфічними (рис. 1.3).

Узагальнюючи наведені характеристики, можна прийти до висновку про протиріччя між високою географічною, соціально-економічною і технічною значущістю транспорту та проблемами із його матеріальним забезпеченням. Транспортно-технічні можливості транспортних засобів мають важливий вплив на управління витратами, яке є більш дієвим порівняно з регулюванням рентабельності, а ситуативне цінове регулювання більше підходить для швидкісних перевезень. Застосування наведених Кислий В. М. принципів транспортного ціноутворення сприятиме встановленню ринкової рівноваги в галузі [39, с. 93].

Принципами державного регулювання транспорту є: системність і науковий підхід, зростання його конкурентоспроможності, обмеження монополізму, модернізація, розробка і реалізація ефективної транспортної політики, надання безпечних та якісних транспортних послуг їх споживачам, захист їх прав, забезпечення соціального захисту працівників галузі, а також її відповідності вимогам національної безпеки і оборони, створення рівних умов для функціонування усіх суб'єктів господарювання в галузі, координація надання послуг різними видами транспорту в рамках єдиної транспортної системи, екологічність функціонування транспорту та зменшення його негативного впливу на довкілля.

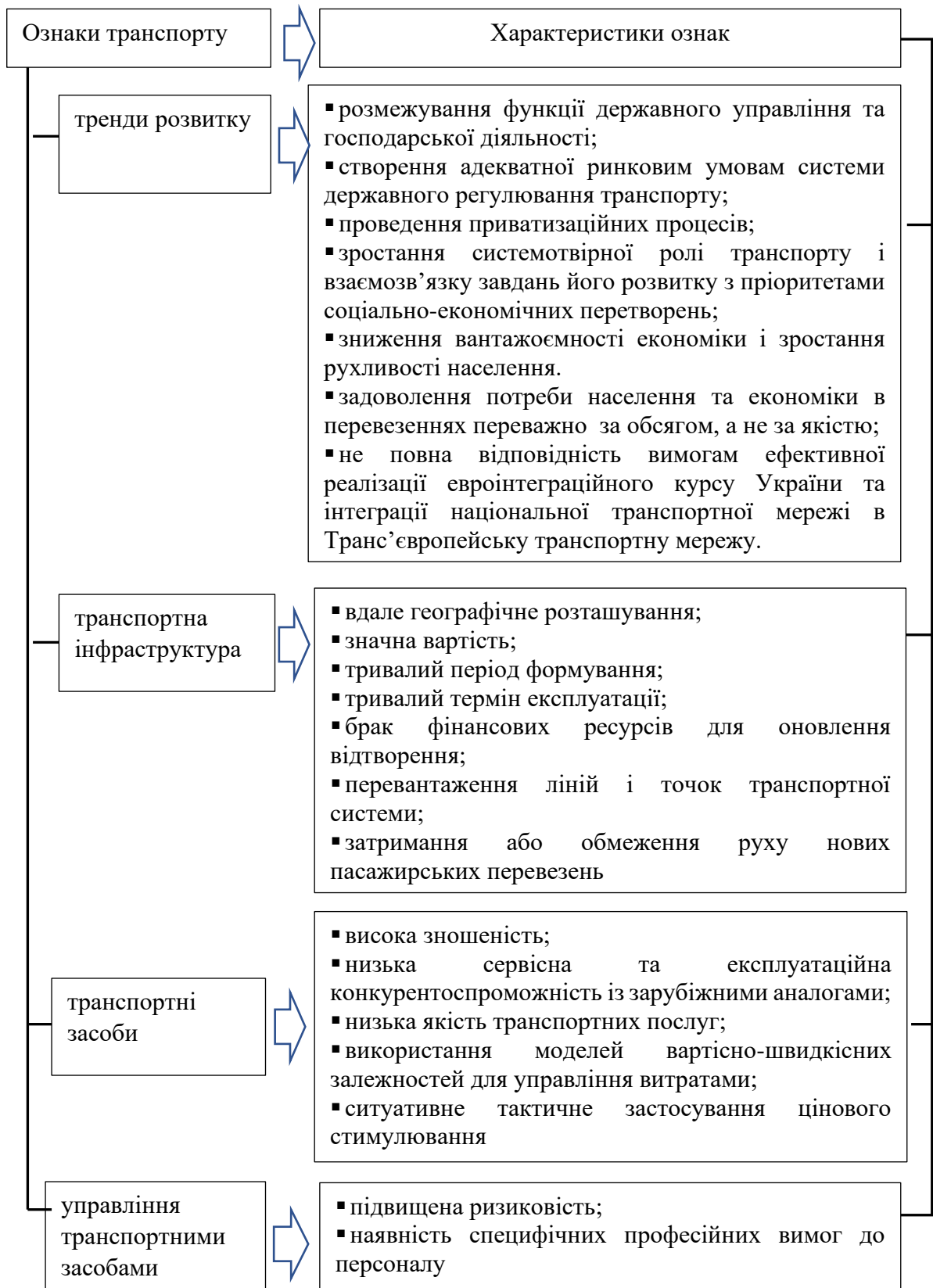


Рис. 1.3. Характеристика триєдиних ознак, які визначають сутність транспорту

Джерело: власна розробка

Особливий акцент необхідно зробити на принципах системності і науковості, оскільки їх дотримання дозволить підвищити обґрунтованість регуляторного впливу, зменшити імовірність помилок управлінських рішень, скоротити трансакційні витрати і тривалість циклу «дія-результат».

Державне регулювання транспорту розглядається Машканцевою С. О. в двох аспектах - економічному (створення державою правової основи економічних рішень, що приймаються суб'єктами галузі, захист національної безпеки шляхом регулювання пропорцій державної та приватної власності в галузі, формування транспортної інфраструктури) та соціальному (гарантування і контроль діяльності суб'єктів галузі в інтересах всього суспільства, неприпустимість будь-яких форм дискримінації працівників галузі, забезпечення дотримання ними соціальних стандартів життя) [40, с. 43].

У системі інституційного регулювання транспорту виділяють дві групи інститутів: формальні і неформальні. До останніх належать: рівень культури та освіти робітників галузі та споживачів транспортних послуг, суспільна та індивідуальна свідомість пасажирів, їх здатність до самоорганізації у небезпечних обставинах, історичні та національні традиції в частині лояльності до тих чи інших видів транспорту, звички, моральні закони людей у певних країнах, які подорожують світом.

До формальних інститутів відносять: державну політику, нормативно-правову базу, структуру власності в галузі, функції органів державної влади й галузевого управління, які застосовують спеціальні механізми та інструменти до розвитку транспорту. Спеціально уповноваженим центральним органом виконавчої влади, на який покладено функції регулювання транспорту, є Міністерство інфраструктури України, яке реалізує державну політику в галузі, несе відповідальність за її реалізацію, координує роботу окремих видів транспорту [41]. На регіональному рівні повноваженнями з регулювання транспорту наділені органи місцевого самоврядування. На окремих видах транспорту створено спеціальні галузеві регулятори.

Авіаційний транспорт є одним із видів транспорту, який відноситься до розділу 51 КВЕД -2010 [42]. На сайті Державної служби статистики України у розділі «Економічна статистика / Економічна діяльність / Транспорт» також вживається термін «авіаційний транспорт», тоді як у розділі «Економічна статистика / Зовнішньоекономічна діяльність» використовується термін «повітряний транспорт». Тому в рамках даного дослідження термін «авіаційний» і «повітряний» будемо вважати словами-синонімами.

Організаційна структура управління авіаційним транспортом та авіаційною інфраструктурою є достатньо складною і потребує координації, регулювання та контролю окремих державних органів і суб'єктів приватного права. Організаційну діяльність в системі управління авіаційним транспортом здійснюють Президент України та Кабінет Міністрів України.

Державне управління авіаційним транспортом – це планомірна, послідовна, безперервна, урегульована нормами права діяльність органів державної влади, спрямована на організацію повітряних перевезень пасажирів та вантажів, забезпечення їх своєчасності, безпеки, якості та цінової доступності для споживачів авіаційних транспортних послуг. Вона має виконавчо-розпорядчу форму та організуючий зміст у процесі впливу на керовані об'єкти авіаційного транспорту та авіаційної інфраструктури.

Інституціональні засади функціонування авіаційного транспорту визначені Повітряним Кодексом України, нову редакцію якого прийнято у 2011 році як передумову підписання Угоди про спільний авіаційний простір з ЄС. У його преамбулі зазначається, що «державне регулювання діяльності в галузі авіації та використання повітряного простору України спрямоване на гарантування безпеки авіації, забезпечення інтересів держави, національної безпеки та потреб суспільства і економіки у повітряних перевезеннях та авіаційних роботах» [43, с. 18].

Прийняття зазначеного документа означає: по-перше, приведення національного законодавства до норм міжнародного повітряного права; по-друге, зміну пріоритетів державного регулювання в напрямках: забезпечення

попиту громадян, суспільства і держави на безпечні авіаперевезення, захисту прав і законних інтересів продавців і покупців послуг авіаційного транспорту; лібералізації змісту, форм і методів організації перевізного процесу; надання споживачам можливості вибору різних видів транспортного обслуговування тощо [44]. Загалом прийняття діючої редакції Повітряного Кодексу України віддзеркалює процеси демократизації українського суспільства та його міжнародну інтеграцію, об'єднання державної і приватної ініціативи у вирішенні транспортних проблем. Тому регулювання авіаційного транспорту необхідно розглядати скрізь призму інституціональних координат національної економіки загалом та застосування до нього специфічних інструментів. Відповідно до Повітряного Кодексу України систему авіації складають державна та цивільна авіація, остання, у свою чергу, поділяється на авіацію загального призначення та комерційну авіацію (рис. 1.4).



Рис. 1.4. Формалізація системи авіації та органів управління нею

Джерело: побудовано за даними [45]

Інститути державного регулювання авіації залежить від її виду. Щодо державної авіації – то це Президент України як Головнокомандувач Збройних сил України, Кабінет Міністрів України, Міністерство оборони України як уповноважений центральний орган виконавчої влади [46, с. 26].

Міністерство оборони в інституціональних координатах галузей національної економіки за КВЕД – 2010 відноситься до секції О «Державне управління й оборона; обов'язкове соціальне страхування», клас 84.22 – «Діяльність у сфері оборони». Його завдання в частині державної авіації визначено підпунктом 37) пункту 4 Положення про Міністерство оборони України, затвердженого Постановою Кабінету Міністрів України від 26.11.2014 № 671. Вони зводяться до «реєстрації та допуску державних повітряних суден та літальних апаратів, аеродромів та злітно-посадкових майданчиків, допуску авіаційного персоналу до виконання польотів» [47].

Міністерство інфраструктури України в частині регулювання авіаційного транспорту виконує такі функції [48]: реалізує державну політику у сфері авіаційного транспорту, модернізації його інфраструктури, використання повітряного простору України, визначає її пріоритети, робить відповідні прогнози та готує програмні документи, бере участь у залученні інвестицій. Спеціальним регулятором на авіаційному транспорті, створеним у Міністерстві інфраструктури України, є Державне підприємство обслуговування повітряного руху України (далі - Укрaviaрух), який опікується проблемами розвитку цивільної авіації; здійснює нагляд за безпекою польотів повітряних суден; проводить сертифікацію пілотів, виконує функції із реєстрації та ліцензування в галузі; регулює використання повітряного простору; обслуговує повітряний рух; захищає авіацію України від незаконного втручання в її діяльність сторонніх осіб та держав [49]. До складу Укрaviaруху входять: Служба аеронавігаційного обслуговування, Служба зв'язку, навігації і спостереження, Обслуговування аеронавігаційною інформацією, Укראероцентр. Державна авіаційна служба (Державіаслужба) є центральним уповноваженим органом виконавчої влади з питань цивільної

авіації та використання повітряного простору України, діяльність якого спрямовується і координується Кабінетом Міністрів України через Міністра інфраструктури [50].

Розглянуті органи державного управління авіаційним транспортом в Україні мають владні розпорядчі повноваження в частині застосування авіаційних правил та інших адміністративних процедур. Одночасно органи державного управління авіацією є виконавчими, оскільки їх діяльність пов'язана із необхідністю контролю виконання об'єктами управління норм законодавства на основі імперативного методу. В системі організації управління авіаційним транспортом контроль виступає самостійною державно-значущою формою юридичної діяльності. Виконавча та розпорядча діяльність органів державного управління авіаційним транспортом регулюється нормами конституційного та адміністративного права. Проте вони можуть вступати і у цивільно-правові відносини, які характеризуються рівноправним статусом сторін, у процесі укладання і виконання договорів, пов'язаних з господарською діяльністю (розпорядження майном, купівля-продаж, оренда, лізинг).

Держава впливає на економічні процеси на авіаційному транспорті за допомогою таких адміністративних (прямих) методів: вимоги до використання повітряного простору України, організація повітряного руху, загальнообов'язкові авіаційні правила України, державний контроль за їх виконанням, заходи впливу за їх порушення, застосування заходів безпеки авіації, цільові галузеві програми, індикативне планування, державне замовлення, регулювання цін шляхом встановлення граничного їх рівня і рентабельності; регламентація технічного стану повітряних суден; обмеження видів шкідливих речовин в атмосферу; ліцензування та сертифікація; контроль використання виданих дозвільних документів, регулювання питання якості авіаційних транспортних послуг.

Авіаційні правила України «Загальні правила польотів у повітряному просторі України» затверджені спільним Наказом Державіаслужби України і

Міноборони України від 06.02.2017 № 66/73. Вони розроблені відповідно до «рекомендованої практики Міжнародної організації цивільної авіації, законодавства Європейського Союзу, документів Європейської організації з безпеки аеронавігації» [51].

Непрямими методами держава впливає на економічну діяльність суб'єктів господарювання авіаційного транспорту шляхом корегування дії ринкового механізму, а саме: створення відповідного конкурентного середовища між перевізниками, державно-приватне партнерство, бюджетна підтримка шляхом проведення конкурсів на державне та регіональне замовлення, податкова, митно-тарифна та амортизаційна політика, бюджетні інвестиції та гранти, підвищувальні (знижувальні) коефіцієнти на вартість авіаквитків для окремих груп пасажирів, визначення умов пільгової оплати перельотів; пільгове кредитування; спонсорська допомога тощо.

Управління суб'єктами приватного права авіаційного транспорту здійснюється їх адміністраціями у межах власної компетенції. Економічна система регулювання розвитку авіаційного транспорту опосередковує зв'язки між споживачами транспортних послуг, їх виробниками (авіаційними транспортними підприємствами), інфраструктурними учасниками ринку авіаційних транспортних послуг (аеропортами і аеродромами), виробниками літальних апаратів, підприємствами, що входять в галузеву систему (технічний і обслуговуючий комплекси), різними освітніми установами, що здійснюють підготовку фахівців у сфері авіаційного транспорту.

Основними завданнями інституціонально-економічних механізмів регулювання розвитку авіаційного транспорту вбачаємо: задоволення потреб окремих груп споживачів у отриманні якісних авіаційних послуг (держава, суб'єкти господарювання, фізичні особи), захист їх прав, забезпечення національних інтересів і безпекових питань країни, безпека аеропортів і перельотів, попередження аварійних ситуацій, протекціоністська політика відносно національних перевізників порівняно з зарубіжними, розбудова

авіаційної інфраструктури (аеропортів); створення гідних умов праці робітників авіаційної галузі.

Державне регулювання авіаційного транспорту є ієрархічною системою із суб'єктами регулювання, що знаходяться на певних рівнях і виконують специфічні функції. Зазначених суб'єктів можна розділити на чотири групи [52, с. 72]:

перша – представницький орган влади – Верховна Рада України та її профільний Комітет з питань транспорту та інфраструктури – виконує функції нормативно-правового забезпечення розвитку, формування державної політики в авіаційній галузі;

друга – Президент України, реалізує функцію адміністративно-правового забезпечення розвитку транспорту та інфраструктури, у т.ч. авіаційної;

третья - органи виконавчої влади (Кабінет Міністрів України, Міністерство інфраструктури України, Державна авіаційна служба України, Національна комісія, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту, Міністерство оборони України та його Управління регулювання діяльності державної авіації України. Зазначені органи реалізують державну політику у сфері авіаційного транспорту, використання повітряного простору, застосування авіації для потреб національної безпеки і оборони;

четверта – органи місцевого самоврядування (представницькі і виконавчі) – реалізують регулюючі функції щодо авіаційної галузі у частині об'єктів інфраструктури, що знаходяться у комунальній власності (аеропорти і аеродроми).

Обов'язковою умовою ефективності і результативності державного регулювання авіаційного транспорту є дотримання певних принципів, класифікацію яких наведено на рис. 1.5.

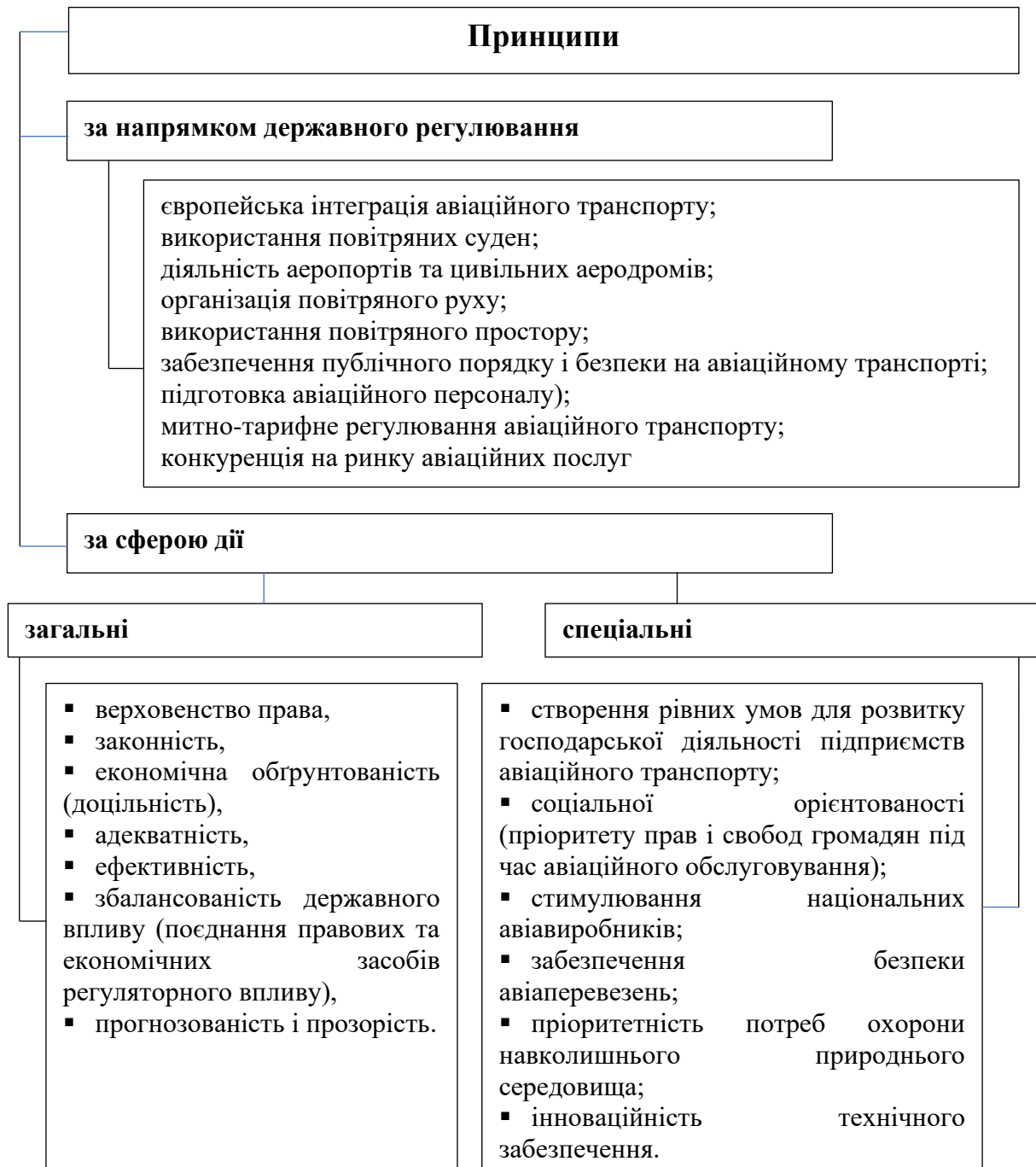


Рис. 1.5. Класифікація принципів державного регулювання авіаційного транспорту

Джерело: побудовано за даними [53, с. 55]

Зазначені принципи мають реалізуватися системно, а надання їм загальнообов'язкового та імперативного характеру шляхом регламентації

окремою статтею Повітряного Кодексу України підвищить відповідальність суб'єктів за їх дотримання.

Цілями регулювання розвитку авіаційного транспорту на міжнародному рівні є: забезпечення міжнародних транспортних коридорів, збільшення міжнародного транзиту територією України, зміцнення конкурентоспроможності вітчизняних авіаперевізників, зростання експортного потенціалу на міжнародному ринку авіаперевезень, гармонізація національної мережі авіаційного транспорту із міжнародними (європейськими) стандартами [54, с. 30]. Завдання набуття Україною статусу транзитної держави з урахуванням її унікального географічного розташування прописано у Державній цільовій програмі розвитку аеропортів на період до 2023 року [55].

Найбільший в Європі транспортний транзитний рейтинг надає Україні великі можливості для вирішення економічних, соціальних, інвестиційних проблем, але при цьому висуває значні вимоги до її транспортної системи, розвитку транспортної інфраструктури та якості міжнародних транзитних послуг. Ключовими поняттями досліджуваної сфери є: транспортний коридор та міжнародний транспортний коридор. Під останнім розуміється «частина національної або міжнародної транспортної системи, що забезпечує значні міжнародні вантажні та пасажирські перевезення між окремими географічними районами, включає в себе рухомий склад та стаціонарні пристрої всіх видів транспорту, що працюють на цьому напрямку, а також сукупність технологічних, організаційних та правових умов здійснення цих перевезень» [56, с. 110]. Транспортний коридор є родовим поняттям, яке стосується території однієї країни, тоді як МТК – двох і більше країн. Його синонімом є поняття «логістичний ланцюжок перевезень» не просто як дорога, або територія, а спеціально прокладений маршрут по пристосованих або спеціально збудованих для нього транспортних шляхах. Особливі властивості транспортного коридору дозволяють отримати переваги від організації перевезень на основі інтермодального підходу (англ. *intermodal carriage* -

змішане перевезення), який передбачає послідовне використання двох і більше видів транспорту. Перевагами інтермодального підходу є можливість зниження транспортних видатків за рахунок умовно-постійних витрат, що обумовлює його поширення, в країнах ЄС зокрема.

На загальнодержавному рівні цілями регулювання розвитку авіаційного транспорту є: підвищення ефективності управління державним майном, розбудова та забезпечення відповідності транспортної інфраструктури міжнародним стандартам, інноваційне оновлення парку літальних апаратів, забезпечення відповідності тарифів на авіаперевезення платоспроможності населення, створення сприятливого конкурентного та інвестиційного середовища, покращення рівня сервісу та якості авіаперевезень.

Цілями регіонального рівня щодо регулювання авіаційного транспорту є: залучення авіаційних підприємств до вирішення проблем територіального соціально-економічного розвитку, раціоналізація регіональних пасажирських та вантажних авіаперевезень, модернізація і збільшення ділової активності регіональних аеропортів.

У Законі України «Про космічну діяльність» не йдеться про космічний транспорт [57], проте Повітряний Кодекс України визначає (стаття 1, абзац 54) літальний апарат як пристрій для польотів в атмосфері чи космічному просторі. Проте Директива Ради 2013/59/Євратом визначає космічний літальний апарат як пілотований транспортний засіб, призначений для роботи на висоті понад 100 км над рівнем моря [58].

Закон України «Про транспорт» [37] надає широке визначення авіаційного транспорту, що включає діяльність не тільки авіаперевізників, але і аеропортів, аеродромів, навчальних закладів, ремонтних заводів тощо (рис. 1.6).

Закон України «Про транспорт». Стаття 32. Авіаційний транспорт і його склад

До складу авіаційного транспорту входять підприємства повітряного транспорту, що здійснюють перевезення пасажирів, вантажів, багажу, пошти, аерофотозйомки, сільськогосподарські роботи, а також аеропорти, аеродроми, аероклуби, транспортні засоби, системи управління повітряним рухом, навчальні заклади, ремонтні заводи цивільної авіації та інші підприємства, установи та організації незалежно від форм власності, що забезпечують роботу авіаційного транспорту.

Про затвердження Положення про систему управління безпекою польотів на авіаційному транспорті: Наказ Державної авіаційної служби від 25.11.2005 № 895

Авіаційно-транспортна система - сукупність елементів (суб'єктів) системи, діючих і взаємодіючих для задоволення потреб суспільства в авіаційних роботах та перевезеннях. Суб'єктами авіаційно-транспортної системи є повітряні судна з їх екіпажами, авіакомпанії, аеродроми і аеропорти, організації з технічного обслуговування повітряних суден, обслуговування повітряного руху, авіаційна адміністрація та установи з нагляду за безпекою польотів.

Класифікація видів економічної діяльності (КВЕД – 2010)

51	<u>Авіаційний транспорт</u>	52	<u>Складське господарство та допоміжна діяльність у сфері транспорту</u>
51.1	Пасажирський авіаційний транспорт	52.2	Допоміжна діяльність у сфері транспорту
51.10	Пасажирський авіаційний транспорт <ul style="list-style-type: none"> • перевезення пасажирів авіаційним транспортом за встановленим маршрутом і розкладом; • чартерні пасажирські рейси; • польоти з метою огляду краєвидів і визначних пам'яток; • надання в оренду авіаційних транспортних засобів задля пасажирських перевезень; • авіаційна діяльність загального характеру. 	52.23	<u>Допоміжне обслуговування авіаційного транспорту</u> <ul style="list-style-type: none"> • діяльність, пов'язана з перевезенням пасажирів, тварин або вантажів авіаційним транспортом: <ul style="list-style-type: none"> ○ діяльність терміналів, таких як аеропорти; ○ управління аеропортами та повітряним рухом; ○ діяльність, пов'язана з наземним обслуговуванням на аеродромах тощо; • послуги з пожежогасіння та запобігання пожежам в аеропортах.
51.2	Вантажний авіаційний транспорт і космічний транспорт		
51.21	<u>Вантажний авіаційний транспорт:</u> <ul style="list-style-type: none"> • перевезення вантажів авіаційним транспортом за встановленим маршрутом і розкладом; • перевезення вантажів авіаційним транспортом не за розкладом; • надання в оренду авіаційних транспортних засобів з екіпажем задля вантажних перевезень 		
51.22	<u>Космічний транспорт:</u> <ul style="list-style-type: none"> • запуск супутників і космічних кораблів; • пасажирські та вантажні космічні перевезення 		

Рис. 1.6. Порівняння підходів до визначення видів діяльності, що відносяться до авіаційного транспорту

Джерело: побудовано за даними [37]

Близьким до нього є трактування авіаційно-транспортної системи, наведене у внутрішніх регламентах Державної авіаційної служби [59]. На відміну від попереднього, воно не включає навчальні заклади, але містить авіаційні адміністрації та установи з нагляду за безпекою польотів.

У КВЕД - 2010 авіаційний транспорт представлений у розділі 51 у вузькому розумінні і складається із таких класів: 51.10 - Пасажирський авіаційний транспорт, 51.21 - Вантажний авіаційний транспорт, 51.22 - Космічний транспорт. КВЕД – 2010 відділяє авіаційний транспорт від діяльності аеродромів, аеропортів та їх обслуговування, що входять до розділу 52 «Складське господарство та допоміжна діяльність у сфері транспорту». Окрім цього, КВЕД – 2010 не відносить до авіаційного транспорту такі види діяльності, передбачені статтею 32 Закону України «Про транспорт», які представлені в класах інших розділів: 01.61 - обприскування сільськогосподарських культур з повітря (допоміжна діяльність у сільському господарстві та післяурожайна діяльність), 33.16 - капітальний ремонт літаків або авіадвигунів (ремонт і технічне обслуговування готових металевих виробів, машин і устаткування); 74.20 – аерофотозйомка (інша професійна, наукова та технічна діяльність); 85.32, 85.53 - діяльність льотних шкіл (середня освіта, інші види освіти).

Таким чином, пропонується внести зміни до Закону України «Про транспорт» у частині заміни слів «авіаційний транспорт» словами «авіаційно-транспортна система». Зазначені правки сприятимуть усуненню протиріч із Класифікацією видів економічної діяльності в частині розмежування авіаційного транспорту (розділ 51) та допоміжного обслуговування авіаційного транспорту (клас 52.23).

1.3. Концепція удосконалення інституціонально-економічних механізмів регулювання розвитку авіаційного транспорту

Концепція удосконалення інституціонально-економічних механізмів регулювання розвитку авіаційного транспорту має виходити із необхідності подолання загальних вад економічної політики і специфічних проблем галузі. Загальний характер мають такі проблеми: недосконалість інституціонально-економічного середовища в країні; недостатня міжвідомча координація органів, які беруть участь у формуванні та реалізації економічної політики; відсутність системного підходу до формування державних і галузевих програм; обмежений і непослідовний характер державної підтримки окремих видів економічної діяльності і суб'єктів господарювання, низький індекс глобальної конкурентоспроможності України, високий рівень тіньової економіки [60, с. 8].

Питання використання інституціональних координат, координат державного регулювання економіки для вирішення галузевих проблем, зокрема через формування ефективного попиту і пропозиції, пом'якшення наслідків нерівності в умовах ринку порушуються у працях Манжури О. [61], Гуменюк В. [62]. Білоцерківець В. зазначає, що координати розвитку національної економіки України мають визначатися на базі її цілісності і механізмів самоорганізації за умов активного сприяння держави: розвитку ІТ-технологій, державно-приватного партнерства, перерозподілу новоекономічної надренти від споживачів на користь національних виробників тощо [63, с. 70].

Інституціональні координати національної економіки сприймаються вченими або як економіко-математична, або як політико-правова категорія. Відповідно до першого розуміння Войтко С. В. використовує двовимірний простір для групування країн групи G20 та TOP-20 за рівнем економіки у координатах сталого розвитку [64, с. 69]. Згідно другого підходу Задихайло Д. В. пропонує модель національної економіки в координатах

балансу правових аспектів економічної влади [65, с. 135], а Терехов Є. М. визначає економічні наслідки вибору геополітичного курсу України в системі координат Захід – Схід через вартість енергоносіїв і зниження енергоємності національної економіки [66, с. 67]. Утім тільки поодинокі роботи, зокрема дослідження Васюткіна Н. В., стосуються оцінку впливу інституційних перетворень на розвиток авіагалузі України [67, с. 157].

Авіаційний транспорт, як об'єкт регулювання розвитку в інституціональних координатах галузей національного господарства, має багаторівневу структуру, якій притаманно дерево цілей – на міжнародному, загальнодержавному, регіональному рівнях.

Погоджуємося з Юрченко М. В., що глобальною метою регулювання розвитку авіаційного транспорту України є: розбудова системи авіаційної безпеки, попередження аварійних ситуацій, захист прав споживачів, створення належних умов праці працівників авіаційної галузі тощо [10, с. 29].

Сучасним трендом галузей національної економіки, у т.ч. авіаційного транспорту, є їх євроінтеграційний розвиток як процес зміни структури, складу елементів і функцій окремих соціально-економічних систем у ході руху за вектором європейського цивілізаційного вибору. Основні тенденції розвитку ринку послуг авіаційного транспорту України відповідають світовим, проте характеризуються вищою ризикованістю зовнішнього середовища, а авіакомпанії розглядаються як суб'єкти, що взаємодіють з ринком як із зовнішнім поліпредметним середовищем [68]. Для багатьох із них ризикованість діяльності знаходиться на критичному рівні, у тому числі через пандемію *COVID-19*. ІКАО розроблено довідник для відомств цивільної авіації з питань управління ризиками для безпеки польотів, пов'язаних із *COVID-19*. Процес прийняття рішень передбачає оцінку ситуації з *COVID-19*, збір і аналіз наявних даних та інформації в державі з використанням циклу *PDCA* «планування - здійснення - перевірка – дії» (англ. - *plan, do, check, act*) для управління факторами ризику для безпеки польотів авіації в умовах пандемії [69].

Однією із ознак розвитку авіаційної галузі України є залежність від траєкторії попереднього руху. Повітряний транспорті УРСР у другій половині минулого століття потужно розвивався, проте негативними ознаками були: систематичний зрив польотів, неповне завантаження літаків, невиконання планових показників перевезень, недостатня якість надання послуг пасажиром, неналежне обслуговування міжгосподарських аеродромів, що хронічно знижувало економічну ефективність авіакомпаній [70].

Також суттєвий вплив на розвиток авіаційного транспорту має наявність або відсутність полівекторності. Євроінтеграційний вибір України потребує реалізації трансформаційних змін інфраструктурного потенціалу в контексті збільшення пропускної транспортної здатності в єврозоні [71]. Це обумовлює проведення глибоких змін кількісних і якісних характеристик ринку послуг авіаційного транспорту на засадах сталого розвитку, екологічної безпеки у довгостроковій перспективі на основі директив ЄС [72, с. 135]. У зазначеному контексті метою статті є обґрунтування стратегічних механізмів регулювання євроінтеграційного розвитку авіаційного транспорту України.

Імперативи євроінтеграційного розвитку авіаційного транспорту України визначені Угодою про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони [73]. Важливе місце у зазначеній Угоді посідають положення про інтеграцію національної транспортної системи в Транс'європейську транспортну мережу. Транспортний компонент Угоди про асоціацію передбачений її нормами (рис. 1.7), що містяться у розділах IV, V, Глави 7 та Додатках XXXII та XXXIII до неї.

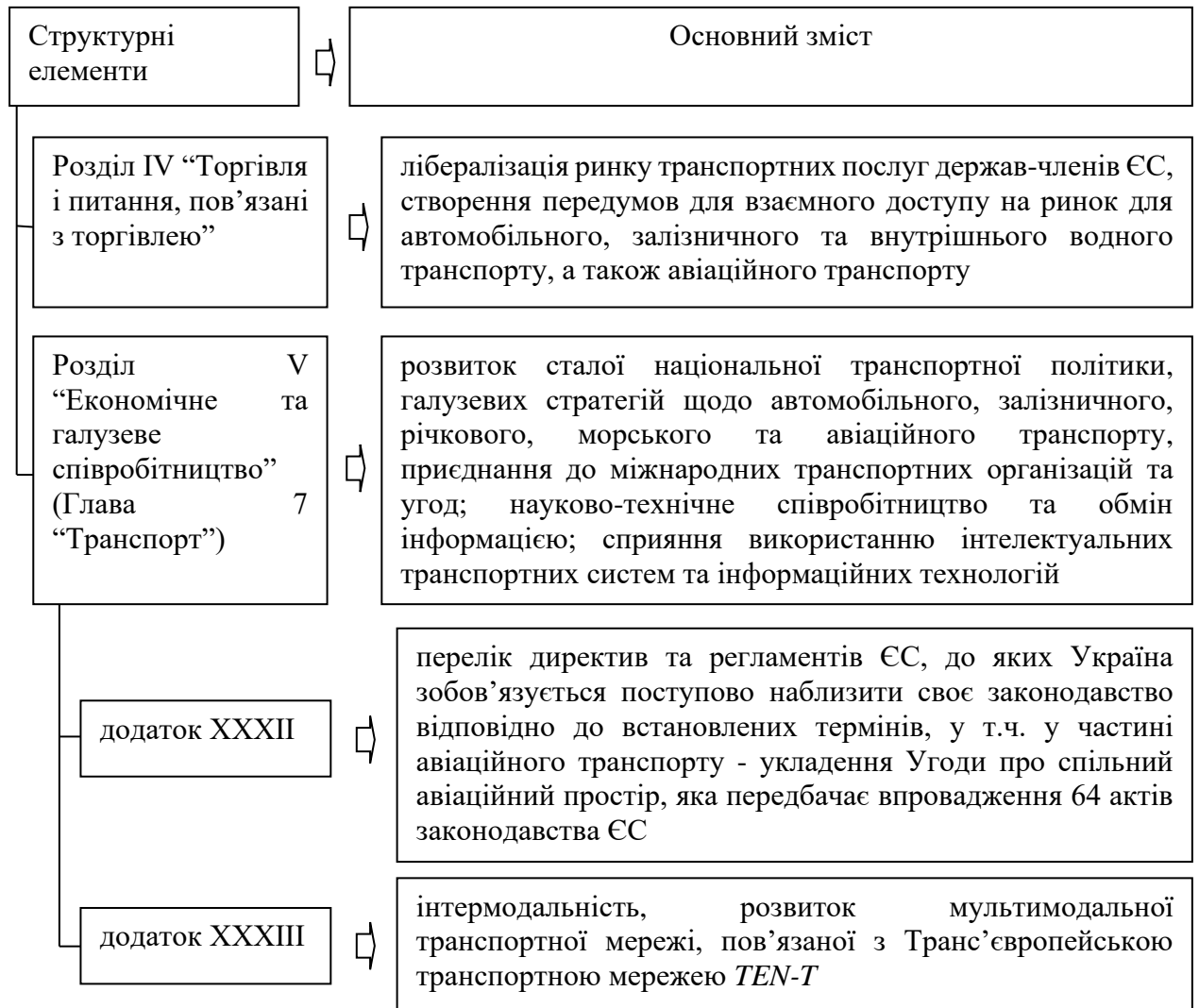


Рис. 1.7. Формалізація змісту транспортної компоненти Угоди про асоціацію

Джерело: побудовано за даними [73]

Імплементация транспортного компонента Угоди про асоціацію дозволить вирішити такі завдання: досягти сумісності транспортних систем на основі директив і технічних регламентів ЄС; усунути адміністративні, технічні, прикордонні та інші перешкоди транспортного сполучення; забезпечити інноваційне оновлення технічного обладнання та транспортного парку; модернізувати та інтегрувати інфраструктуру автомобільного, залізничного, морського, річкового, авіаційного транспорту; підвищити безпеку на транспорті; розвинути регіональну транспортну мережу Східного

партнерства, поєднану з Транс'європейською транспортною мережею *TEN-T* (*Trans-European Transport Network*).

У сучасних умовах зовнішнє середовище функціонування повітряного транспорту України є турбулентним, складним і суперечливим. Головним сприятливим чинником євроінтеграційного розвитку авіаційного транспорту України є вигідне географічне положення, її стратегічні позиції в регіоні. З одного боку, підписання Угоди про асоціацію з ЄС відкриває широкі можливості для його розвитку, пов'язані зі створенням САП. З іншої сторони, по-перше, військово-політичні конфлікти знизили конкурентоспроможність російсько-азіатського напрямку для вітчизняних авіаційних перевізників; обумовили локалізацію авіаційного сполучення у зв'язку з військовими діями на Сході України; по-друге, існують обмеження авіаційного руху у контексті попереджуючих заходів, пов'язаних із протидією поширенню коронавірусної інфекції, що суттєво знижують обсяг послуг повітряного транспорту і доходи авіакомпаній; по-третє, недостатня матеріально-технічна база: брак фінансування, застарілі технології, низький рівень інноваційності, екологічності, безпеки, недостатня якість транспортних послуг, обмеженість соціальних пільг. Несприятливим також є інституціональне середовище у зв'язку з гальмуванням прийняття нормативно-правових актів України, спрямованих на ратифікацію Угоди про САП між Україною та ЄС, а також проєкту Авіаційної транспортної стратегії України на період до 2030 року [74].

Загальним дестимулятором розвитку для країн ЄС та України стала пандемія COVID - 19, яка поступово знижувала мобільність повітряного транспорту в ЄС і досягла піку у квітні 2020 року, коли кількість рейсів у євроні скоротилася майже на 90% [75]. На відміну від пасажирських перевезень, вплив пандемії на вантажний оборот авіаційного транспорту мав менший негативний окрас. Більше того, спостерігалось його зростання в частині постачання медичного обладнання, лікарських засобів для протидії поширенню коронавірусної інфекції та подолання її наслідків [76].

Пандемія завдала великої шкоди світовій авіації через зниження рейтингу, припинення діяльності та банкрутство ряду авіакомпаній та аеропортів унаслідок обмеження авіаперевезень, втрати доходів тощо. Відновлення діяльності потребує від авіаперевізників скорочення експлуатаційних витрат, зростання уваги до охорони здоров'я пасажирів та їх протиепідемічного захисту, впровадження міжнародних стандартів безпеки [77]. Узагальнення стану зовнішнього середовища дозволяє перейти до оцінки його впливу на розвиток ринку послуг авіаційного транспорту та конкурентоспроможність вітчизняних авіаперевізників.

Основними напрямками удосконалення інституціонально-економічних механізмів регулювання розвитку авіаційного транспорту є: зміцнення зовнішньої і внутрішньої конкурентоспроможності, удосконалення авіаційної інфраструктури, інноваційно-інвестиційний розвиток, підвищення рівня безпеки авіаційних перевезень, покращення екологічності (рис. 1.8). Зазначені напрямки визначені Національною транспортною стратегією України на період до 2030 року, Державною програмою авіаційної безпеки цивільної авіації, Глобальним планом забезпечення безпеки польотів на 2013-2027 роки.



Рис. 1.8 - Концепція удосконалення інституціонально-економічних механізмів регулювання розвитку авіаційного транспорту (початок)

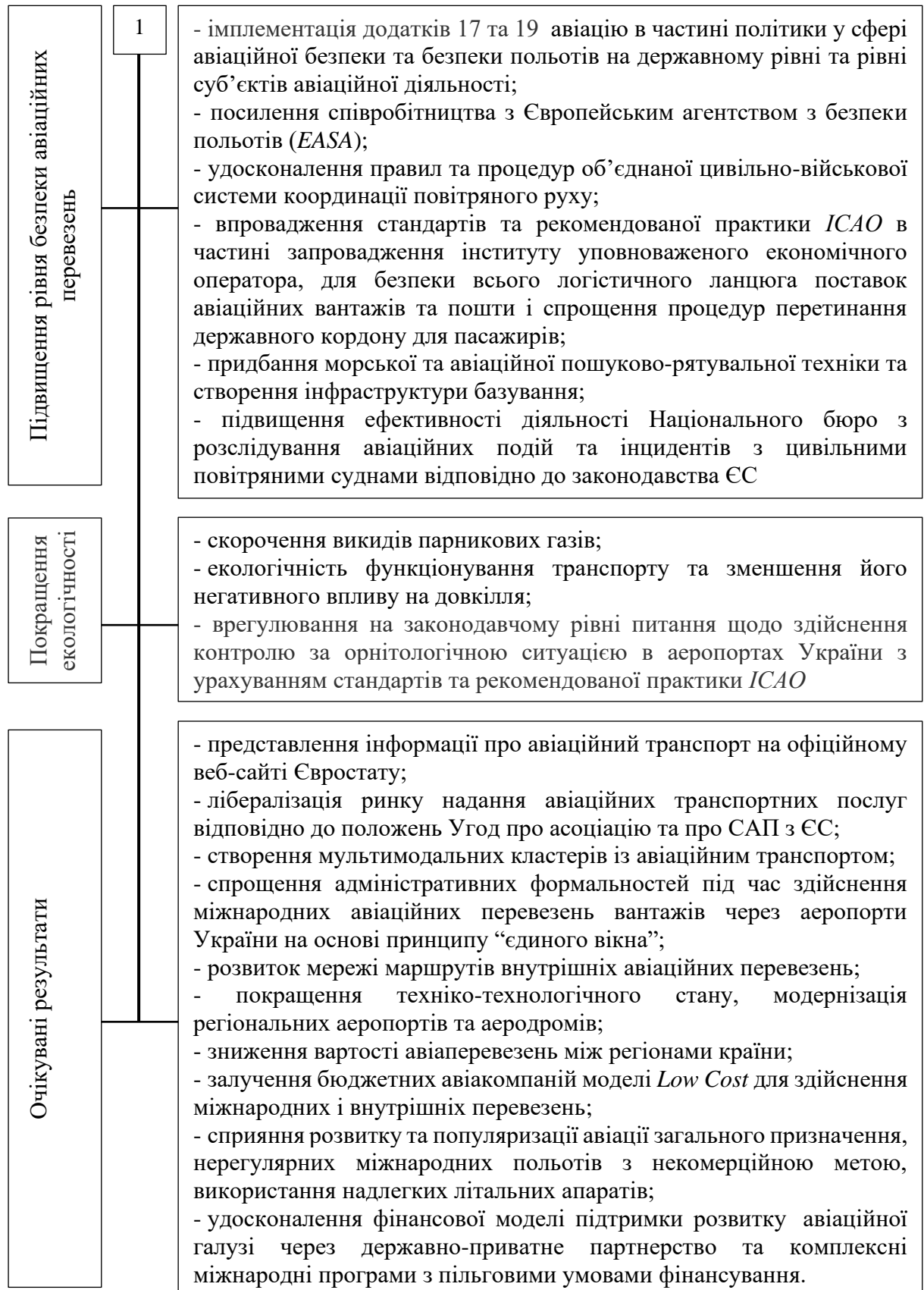


Рис. 1.8. Концепція удосконалення інституціонально-економічних механізмів регулювання розвитку авіаційного транспорту (завершення)

Джерело: побудовано за даними [78; 79;80]

Успішний розвиток авіаційного транспорту неможливий без реформування підприємств, що здійснюють допоміжну діяльність. Тому значну увагу в запропонованій концепції приділено регулюванню діяльності аеропортів. Зокрема, пропонується дерегуляція аеропортових зборів для регіональних аеропортів з пасажиропотоком до 5 млн. пасажирів. Причинами їх зростання є: інфляція, що позначається збільшенням цін на споживані ресурси, податки, об'єкти соціальної сфери тощо. Воно позначається на зростанні тарифів і зменшенні цінової конкурентоспроможності аеропортових послуг. Тому головним рішенням проблеми є збалансування ставок, яке може бути досягнуто аналізом експлуатаційної діяльності аеропортів і реалізацією комплексних заходів зі зниження собівартості аеропортових послуг. Додатковим джерелом зниження тарифів може бути звільнення від оподаткування прибутку аеропортів, спрямованого на інвестиційні цілі, а також установа пільг з податку на землю для аеропортів, що знаходяться у комунальній власності.

Модернізація та розвиток інфраструктури аеропортів потребує значних фінансових ресурсів, які, поміж іншого, можуть бути залучені від авіакомпаній, зацікавлених в підвищенні якості наземного обслуговування пасажирів і зниженні аеропортових зборів [81, с. 100]. Прямі інвестиції авіаційних перевізників у технологічні лінії в аеропортах будуть зменшувати монопольну владу останніх і створюватимуть конкурентні стимули для підвищення сервісу, модернізації інших приміщень і покращення оснащення аеровокзалу [82, с. 158]. Демоніполізації аеропортової діяльності сприятиме проведення конкурсів на створення комерційних підприємств або передачу в оренду окремих її напрямків (заправка паливом, вантажно-розвантажувальні роботи, готельно - ресторанні комплекси) тощо.

У сучасних умовах ознакою діяльності підприємств авіаційного транспорту є збитковість, або діяльність на межі рентабельності, постійний тиск внутрішніх і зовнішніх криз, що збільшує ризики їх неплатоспроможності і банкрутства.

Протягом 2010-2018 років діяльність підприємств авіаційного транспорту була прибутковою лише у 2016 році, коли фінансовий результат до оподаткування склав 1324,0 млн. грн., а частка прибуткових підприємств склала 61,7% (рис. 1.9).



Рис. 1.9. Динаміка фінансового результату до оподаткування та частки прибуткових підприємств авіаційного транспорту

Джерело: власні розрахунки

Найбільший обсяг збитків було акумульовано у 2015 і 2016 роках – відповідно 5034,3 і 5930,6 млн. грн. У 2014 році частка прибуткових підприємств була найменшою – 49,6%, у 2018 році, незважаючи на отриманий збиток у сумі 1421,4 млн. грн., - найвищою (68,5%).

Серед багатьох причин збитковості підприємств авіаційного транспорту однією з найбільш вагоміших є відсутність стратегічного підходу до управління, невірні припущення і прорахунки у стратегічних планах і в наборі тактичних заходів.

В умовах євроінтеграції України важливим є структурування інституціонально-економічних механізмів регулювання розвитку авіаційного транспорту за рівнями. Глобальною стратегічною метою України є інтеграція до Європейського авіаційного ринку. Її досягненню сприятиме встановлення таких пріоритетів державного регулювання на міжнародному рівні: збільшення обсягів експорту авіаційних транспортних послуг, міжнародного транзиту територією України і використання міжнародних транспортних коридорів; підвищення конкурентоспроможності вітчизняних авіаперевізників; адаптація європейських стандартів в частині авіаційної інфраструктури і організації авіаційних перевезень [83, с. 105]. Дія міжнародних інституціонально-економічних механізмів ґрунтується на регуляторних актах таких спеціалізованих і безпекових організацій, як *ICAO*, *ECAC*, *Eurocontrol*, *JAA*, *EASA*. Забезпечення відповідності національного законодавства їх вимогам, а також нормам міжнародного космічного права є умовою «відкриття» неба ЄС, США та інших країн для вітчизняних авіаційних компаній.

ICAO є основною спеціалізованою інституцією, що здійснює наднаціональне регулювання цивільної авіації по всьому світові. Її члени мають гармонізувати своє національне законодавство зі стандартами *ICAO*, які упереджують виникнення багатьох проблем, пов'язаних із авіаперевезеннями, мінімізують ризики й дозволяють уникнути загроз авіаційній безпеці. Імперативність регуляторних норм *ICAO* є різною: якщо стандарти є обов'язковими, то практики, зокрема *SARPs*, - рекомендованими, яких члени мають намагатися дотримуватися.

Незважаючи на рекомендаційний характер, *SARPs* відіграють значну роль у підвищенні глобальної безпеки перевезень, гармонізації національних стандартів та підвищенні ефективності їх застосування на практиці [84]. Експертні групи *ICAO* проводять системну безперервну роботу із удосконалення, реструктуризації, розробки нових стандартів, які враховують розвиток світової цивільної авіації. Проте, незважаючи на прогресивний

характер, не всі вони знаходять практичне використання. Відсутність чіткого примусу призводить до порушення правил *ICAO* як країнами, що не є її членами, так і країнами-членами, і обумовлює обмежений перелік санкцій. Вони зводяться до тимчасового позбавлення права голосу держави-члена за порушення, виявлені в ході проведеного аудиту, здійснюваного *ICAO*, а інформація про рішення Ради *ICAO* надається державним органам влади країни-порушника. Правила *ICAO* набувають більшої імперативності в межах регіональних угруповань, більшість із них знайшло втілення у відповідних правилах Євросоюзу. Формами співпраці ЄС і *ICAO* є: перевірки, інспекції у сфері забезпечення авіаційної безпеки для економії ресурсів і уникнення дублювання [85, с. 22].

Загальнодержавними інституціонально-економічними механізмами регулювання авіаційного транспорту є: реалізація інвестиційних проектів для модернізації авіаційної транспортної інфраструктури, проведення соціально-орієнтованої цінової політики на послуги авіаційного транспорту, вирішення завдань оборони та безпеки держави, використання авіації для цивільного захисту населення і подолання наслідків надзвичайних ситуацій, створення єдиного інформаційного простору та чесного конкурентного середовища, гарантування для пасажирів якості і безпеки перельотів, удосконалення технологій перевезень пасажирів і вантажу, розвиток державно-приватного та соціального партнерства; впровадження програмно-цільових методів освоєння бюджетних коштів. Основними регіональними механізмами є: підвищення ефективності управління системою авіаційних вантажних та пасажирських перевезень на місцевому рівні при мінімізації витрат, розбудова аеропортів, збереження існуючих та створення додаткових робочих місць у допоміжному обслуговуванні авіаційного транспорту у регіонах.

Висновки до розділу 1

1. Механізм регулювання розвитку національної економіки визначено як сукупність методів, інструментів, заходів впливу уповноважених суб'єктів або ринкової влади на певну групу економічних відносин, їх кількісні і якісні зміни з метою досягнення визначених цільових орієнтирів або таргетів: реалізація соціальних завдань, підвищення ефективності і результативності, оптимізація, структурна перебудова, отримання синергетичного і змішаного ефекту. Між цілями механізму регулювання розвитку національної економіки як надбудови та тенденціями її розвитку як базису (системи) існує тісний зворотний зв'язок. Цілі механізму мають урахувувати фази стану й етапів об'єктивного розвитку національної економіки.

2. Узагальнено специфічні ознаки транспорту як об'єкта державного регулювання: надання послуг, які не мають матеріальної форми; невіддільна єдність транспортної інфраструктури, транспортних засобів та управління ними; дуалістичної взаємодія з зовнішнім середовищем та іншими галузями національної економіки; наявність природньо-монопольних сегментів і внутрішньогалузевої конкуренції між окремими видами транспорту; можливість отримання додаткових переваг від спеціалізації та кооперації всередині галузі.

3. Проведено дослідження взаємозв'язку понять «авіаційний транспорт», «повітряний транспорт», «авіація», систему якої складають державна та цивільна авіація (авіація загального призначення та комерційна авіація). Виявлено протиріччя нормативно-правових актів і класифікації видів економічної діяльності щодо авіаційного транспорту у частині якісних інституціональних координат, а саме віднесення до нього аеропортів та аеродромів, космічного транспорту, навчальних закладів, сільськогосподарських робіт, капітального ремонту літаків або авіадвигунів, реклами, аерофотозйомки. Для усунення зазначеного протиріччя

пропонується у Законі України «Про транспорт» назву дефініції «авіаційний транспорт» замінити поняттям «авіаційно-транспортна система».

4. Запропоновано ієрархічний підхід до виділення інституціонально-економічних механізмів регулювання розвитку авіаційного транспорту за рівнями: наднаціональний, загальнодержавний, регіональний. Показано, що глобальною стратегічною метою України є інтеграція до Європейського авіаційного ринку. Формалізовано зміст транспортної компоненти Угоди про асоціацію між Україною та ЄС: лібералізація ринку транспортних послуг держав-членів ЄС, забезпечення взаємного доступу до нього; стала національна транспортна політика; розробка галузевих стратегій; приєднання до міжнародних транспортних організацій та угод; науково-технічне співробітництво; імплементація директив та регламентів ЄС; розвиток мультимодальної транспортної мережі. Основними напрямками удосконалення загальнодержавних інституціонально-економічних механізмів регулювання розвитку авіаційного транспорту визначено: зміцнення зовнішньої і внутрішньої конкурентоспроможності, удосконалення авіаційної інфраструктури, інноваційно-інвестиційний розвиток, підвищення рівня безпеки авіаційних перевезень, покращення екологічності. Цілями регіонального рівня щодо регулювання авіаційного транспорту є: залучення авіаційних підприємств до вирішення проблем територіального соціально-економічного розвитку, раціоналізація регіональних пасажирських та вантажних авіаперевезень, модернізація і збільшення ділової активності регіональних аеропортів.

РОЗДІЛ 2

УЗАГАЛЬНЕННЯ ПРАКТИКИ РЕГУЛЮВАННЯ РОЗВИТКУ АВІАЦІЙНОГО ТРАНСПОРТУ В СИСТЕМІ НАЦІОНАЛЬНОГО ГОСПОДАРСТВА

2.1. Діагностика стану інституціонально-економічних механізмів регулювання розвитку авіаційного транспорту

Інститут єдиної транспортної політики ЄС є достатньо «старим», оскільки він виник наприкінці 50-их років минулого століття у зв'язку з формуванням спільного ринку, яке потребувало співробітництва в транспортній галузі. Однак його становлення відбувалося повільно через супротив передачі транспортних систем на наднаціональний контроль з боку окремих держав [86, с. 61]. Інститут спільного європейського авіаційного простору виник через 40 років у зв'язку зі створенням Єдиного внутрішнього ринку (ЄВР), збільшенням попиту на свободу і швидкість переміщення робочої сили та вантажів в рамках ЄЕП, лібералізацією ринку авіаперевезень в Європі, підписанням двосторонніх угод між країнами «Відкрите небо».

Джерелом регулювання СЄАП є Директиви і Регламенти Ради ЄС, які приймалися чотирма пакетами (табл. 2.1). Перший пакет (1987 рік) визначав засади функціонування авіаційних перевезень в ЄС, заходи щодо їх лібералізації без істотної прив'язки до транспортної політики окремих країн. Другий пакет (1990 рік) стосувався дерегулювання тарифів на авіаперевезення, проте спільне використання провізних ємностей та інші питання продовжували регламентуватися двосторонніми угодами між країнами, тобто їх доступ до СЄАП залишався частковим. Третій пакет (1992 рік) був прийнятий у зв'язку зі створенням Європейського Союзу і запровадив повну лібералізацію ринку авіаційних перевезень, ввів поняття «авіаперевізнак Співтовариства» як авіапідприємства, що має діючу

Джерела регулювання ЄСАП

Номер пакета, рік	Вміст пакету	Зміст Директиви (Регламенту)	Характеристика пакету
Перший, 1987	Директива Ради № 87/601	Фіксування повітряних зборів для регулярних рейсів у межах ЄЕС	Регламентував функціонування авіаційних мереж у Співтоваристві і не охоплював контроль за національними перевезеннями та роботу на міжнародних авіаційних мережах за межами ЄС
	Директива Ради № 87/602	Дозвіл авіалініям обмінюватись пасажиропотоком та доступ нових авіаліній до ринку авіаперевезень	
	Регламенти Ради № 3975/87	Правила конкуренції на повітряному транспорті	
	Регламенти Ради № 3976/87	Винятки із заборон для певних категорій угод, таких як спільне планування та координація у потоках пасажирів	
Другий, 1990	Регламент Ради № 2342/90	Збори за регулярні послуги авіаційним транспортом	Надання авіаційним компаніям свободи призначення тарифів, можливості спільно використовувати провізну ємність та право перевозити будь-яку кількість пасажирів між своєю країною та іншою країною-членом ЄС
	Регламент Ради № 2343/90	Доступ авіаперевізників до регулярних перевезень у межах маршрутів Співтовариства та щодо взаємного обміну пасажиропотоком між перевізниками на регулярних повітряних рейсах між державами-членами	
	Регламент Ради № 2344/90	Правила конкуренції стосовно певних категорій угод та узгодженої практики в повітряному секторі	
Третій, 1992	Регламент Ради ЄС №2407/92	Про ліцензування авіаперевізників	Створення авіаційного простору без внутрішніх кордонів, підвищення рівня конкурентоспроможності і транспортної галузі ЄС
	Регламент Ради ЄС №2708/92	Про доступ авіаперевізників Співтовариства до внутрішніх повітряних ліній всередині Співтовариства	
	Регламент Ради ЄС №2409/92	Про тарифи та ставки на авіаперевезення	
Четвертий, 2008	Регламент Ради ЄС № 1008/2008	Про загальні правила надання повітряних послуг в Співтоваристві	Регулювання продуктивності, безпеки, використання інноваційних технологій, здійснення менеджменту авіаційних інфраструктурних об'єктів
	Регламент ЄС №216/2008	Правила Співтовариства з забезпечення безпеки авіаперевезень	

експлуатаційну ліцензію, видану державою-членом ЄС.

Він остаточно запровадив поняття СЄАП, визначив загальні правила її проведення, заходи щодо підвищення безпечності авіаційних перевезень, створення транс'європейських мереж, уніфікації технічних вимог до обладнання та систем управління повітряним рухом тощо.

На початку ХХІ століття розпочалася реформа СЄАП на принципах Відкрите небо II. Європейська конференція цивільної авіації – 2000 розширила можливості використання повітряного простору ЄС в умовах ліквідації обмежень національними кордонами, гарантувала максимальну свободу для усіх авіаперевізників при забезпеченні ними вимог безпеки та національної оборони країн-членів ЄС. За ними зберігався суверенітет над національним повітряним простором, але вони делегували компетентним органам ЄС повноваження в сфері організації та порядку його експлуатації авіаційним транспортом. Єдина авіаційна транспортна мережа ЄС з єдиним керівним центром змінила сукупність суверенних національних авіаційних мереж країн-членів, проте доступ до неї авіаперевізників із третіх країн був ускладненим.

Четвертий пакет (2008 рік) визначив загальні правила надання повітряних послуг, забезпечення безпеки авіаперевезень і прав пасажирів в Співтоваристві, зокрема, використання «небесних шерифів». На зміну застарілої системи управління повітряним рухом було введено програму Автоматичного дослідження єдиного європейського неба *SESAR*, що надає спільні навігаційні механізми на загальних правилах. У поточний час пріоритетним напрямком розвитку СЄАП є інвестування в удосконалення і розвиток інфраструктурних об'єктів із метою забезпечення відповідності пропускної здатності аеропортів попиту на авіаперевезення за критерієм ефективності авіаційної мережі.

Нові країни – члени ЄС мають приєднуватися до Європейської транспортної політики в частині стандартів для сектору авіаційних перевезень, підвищення безпеки та впровадження інноваційних технологій.

Угода про Спільний авіаційний простір (САП) між Україною та ЄС була парафрована ще у 2013 році, проте її підписання відкладається через слабкий прогрес нашої країни у виконанні компонентів Угоди про асоціацію в частині авіаційного транспорту. Формування САП передбачає також укладання та виконання двосторонніх угод про повітряне сполучення між Україною та державами-членами ЄС, які мають за мету лібералізацію умов здійснення регулярного повітряного сполучення, зняття обмежень щодо переліку призначених авіапідприємств, пунктів відправлення/призначення, а також кількості рейсів. Принципами САП є ідентичність правил у таких сферах авіаційної галузі: безпека польотів, авіаційна безпека, сертифікація, управління повітряним рухом, охорона навколишнього середовища, захист прав споживачів, системи комп'ютерного бронювання квитків, соціальні норми. Об'єднання авіатранспортних ринків України та ЄС сприятиме більш ефективному використанню ринку авіаперевезень, розвитку транзитного потенціалу України, ефективному розподілу вантажних і пасажиропотоків [87, с. 147].

План заходів з підготовки до запровадження САП України з ЄС та його державами-членами був затверджений розпорядженням Кабінету Міністрів України від 08.02.2017 № 88-р17. На його виконання були прийняті Авіаційні правила України «Загальні правила польотів у повітряному просторі України», затверджені спільним Наказом Державної авіаційної служби України (ДАСУ) та Міністерства оборони України від 06.02.2017 № 66/73. В їх основі лежать Регламенти ДАСУ: №1178/2011 - для льотних екіпажів цивільної авіації (наказ від 20.07.2017 №56518), №139/2014 - для сертифікації аеродромів (наказ від 06.11.2017 №84919), №965/2012 - для виконання повітряної експлуатації (наказ від 05.07.2018 №68220). Гальмує виконання Плану заходів з підготовки до запровадження САП України з ЄС відсутність прийняття ряду нормативно-правових актів, орієнтованих на забезпечення ефективного та спрощеного впровадження положень законодавства ЄС в законодавство України, серед яких: проекти Законів України «Про

особливості державного регулювання діяльності авіаційних перевізників, пов'язаної з перевезенням пасажирів та/або вантажу повітряним транспортом», «Про внесення змін до Повітряного кодексу України щодо прийняття Авіаційних правил України».

Протягом 2010-2019 років динаміка кількості суб'єктів господарювання, що надають послуги авіаційного транспорту, є низхідною і описується убиваючою лінійною функцією з множинним коефіцієнтом детермінації $R^2=0,6509$ (рис. 2.1). Їх кількість скоротилася з 164 до 122 одиниць, або на 25,6%, а частка фізичних осіб-підприємців змінювалася хвилеподібно: протягом 2010-2013 років вона скоротилася з 22,0% до 4,9%, до 2016 року мав місце зростаючий тренд (до 20,6%), після скорочення до 13,0% у 2018 році, мало місце збільшення до 15,6% у 2019 році.

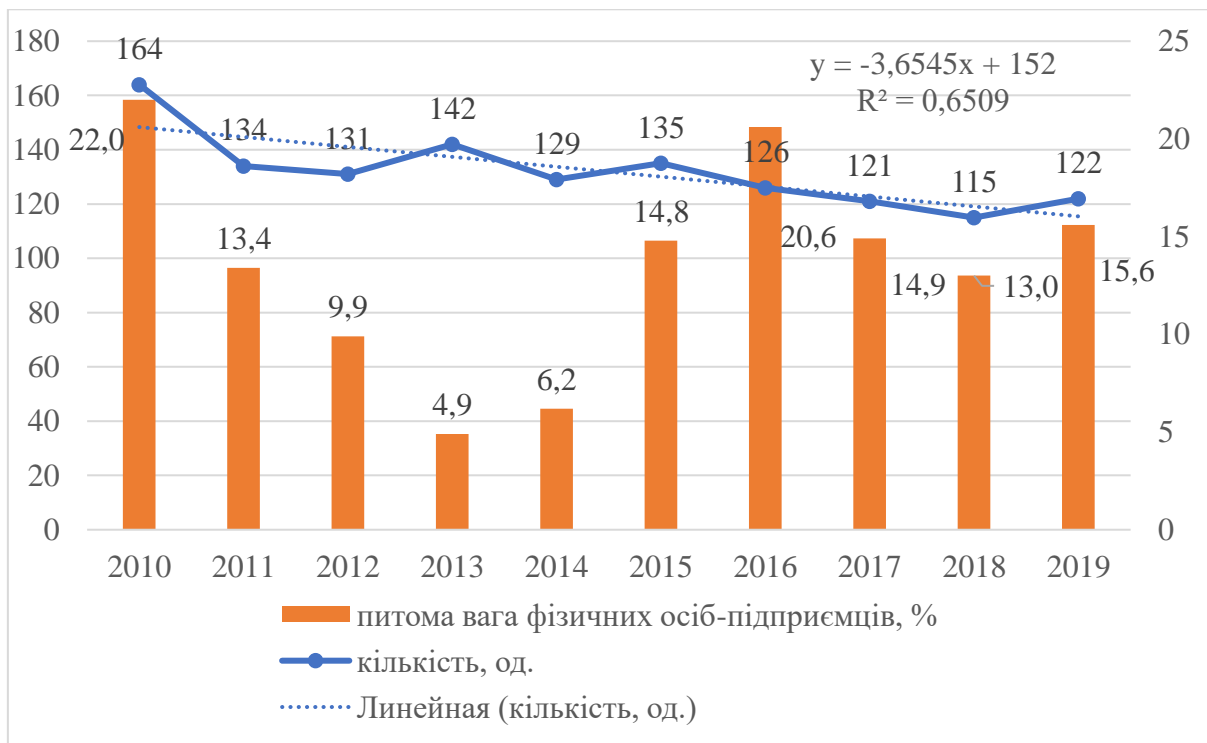


Рис. 2.1. Динаміка кількості суб'єктів господарювання, що надають послуги авіаційного транспорту

Джерело: власні розрахунки

Динаміка кількості зайнятих осіб у суб'єктів господарювання, що надають послуги авіаційного транспорту, також є низхідною і описується

убуваючою лінійною функцією з множинним коефіцієнтом детермінації $R^2=0,8927$ (рис. 2.2). Кількість зайнятих осіб скоротилася з 23914 осіб до 18068 осіб, або на 24,44%. Тобто темпи скорочення кількості суб'єктів, що надають послуги авіаційного транспорту, відповідають темпам скорочення кількості зайнятих осіб. Питома вага фізичних осіб-підприємців у загальній кількості зайнятих осіб у суб'єктів господарювання не перевищує 0,3%, що свідчить про превалювання суб'єктів господарювання-юридичних осіб у створенні робочих місць.

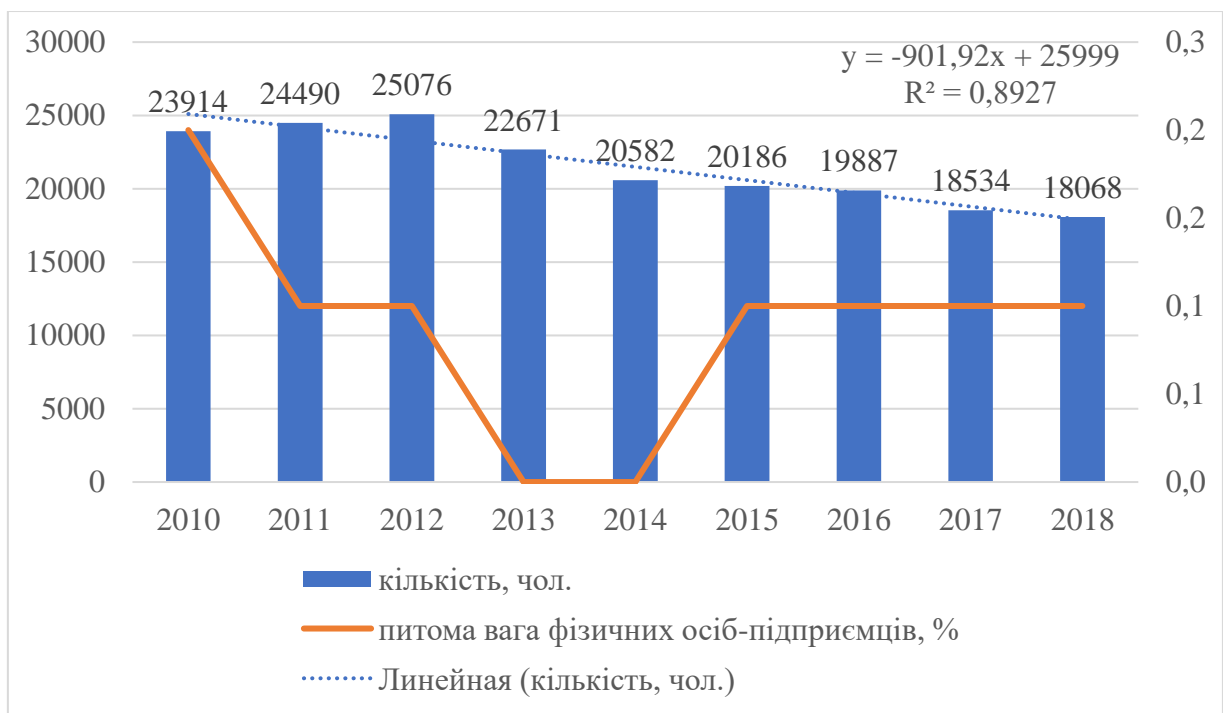


Рис. 2.2. Динаміка кількості зайнятих осіб у суб'єктів господарювання, що надають послуги авіаційного транспорту

Джерело: власні розрахунки

Внутрішній ринок авіаційних послуг як системне утворення складається з регіональних ринків, яким притаманні значні дисбаланси (табл. 2.2). Він є висококонцентрованим на користь столиці України, її частка у II-ому кварталі 2021 року скоротилася до 86,72% порівняно з II кварталом 2020 року (96,58%), але залишається високою.

Динаміка обсягу реалізованих послуг авіаційного транспорту за кварталами 2020-2021 років, тис. грн.

Регіон	Квартали 2020 року				Квартали 2021 року	
	I	II	III	IV	I	II
Україна	к	4491691,5	к	к	к	9319682,1
м. Київ	7175432,6	4337910,8	5845551,5	5804841,4	5477914,3	8081635,4
Питома вага м. Києва	к	96,58	к	к	к	86,72

Джерело: побудовано за даними [88]

Протягом 2015-2019 років кількість суб'єктів господарювання на пасажирському авіаційному транспорті скоротилася із 88 до 74 одиниць, у т.ч. по фізичним особам-підприємцям – із 9 до 7, на вантажному авіаційному транспорті – із 47 до 44, у т.ч. по фізичним особам-підприємцям – спостерігається зростання з 11 до 12 (табл. А.1).

Питома вага м. Києва у кількості суб'єктів господарювання на пасажирському авіаційному транспорті протягом 2015-2019 років зростає із 52,27% до 61,54%, у т.ч. по фізичним особам-підприємцям – із 22,22% до 57,14%. На вантажному авіаційному транспорті ці цифри становлять відповідно – зростання із 59,57% до 63,64%, у т.ч. по фізичним особам-підприємцям – із 18,18% до 41,67%. Друге місце у рейтингу займає Київська область, кількість суб'єктів господарювання протягом 2015-2019 років на пасажирському транспорті зростає із 8 до 9, на вантажному – із 4 до 5. У 2015 році третє місце у рейтингу займала Харківська область із п'ятьма суб'єктами господарювання, проте у 2019 році не було жодного суб'єкта.

Протягом аналізованого періоду жодного суб'єкта господарювання на пасажирському авіаційному транспорті не було зареєстровано у Волинській та Сумській областях, на вантажному авіаційному транспорті – у Волинській, Донецькій, Івано – Франківській, Луганській, Миколаївській, Рівненській, Сумській, Тернопільській, Хмельницькій, Черкаській, Чернівецькій, Чернігівській областях, тобто у половини областей України.

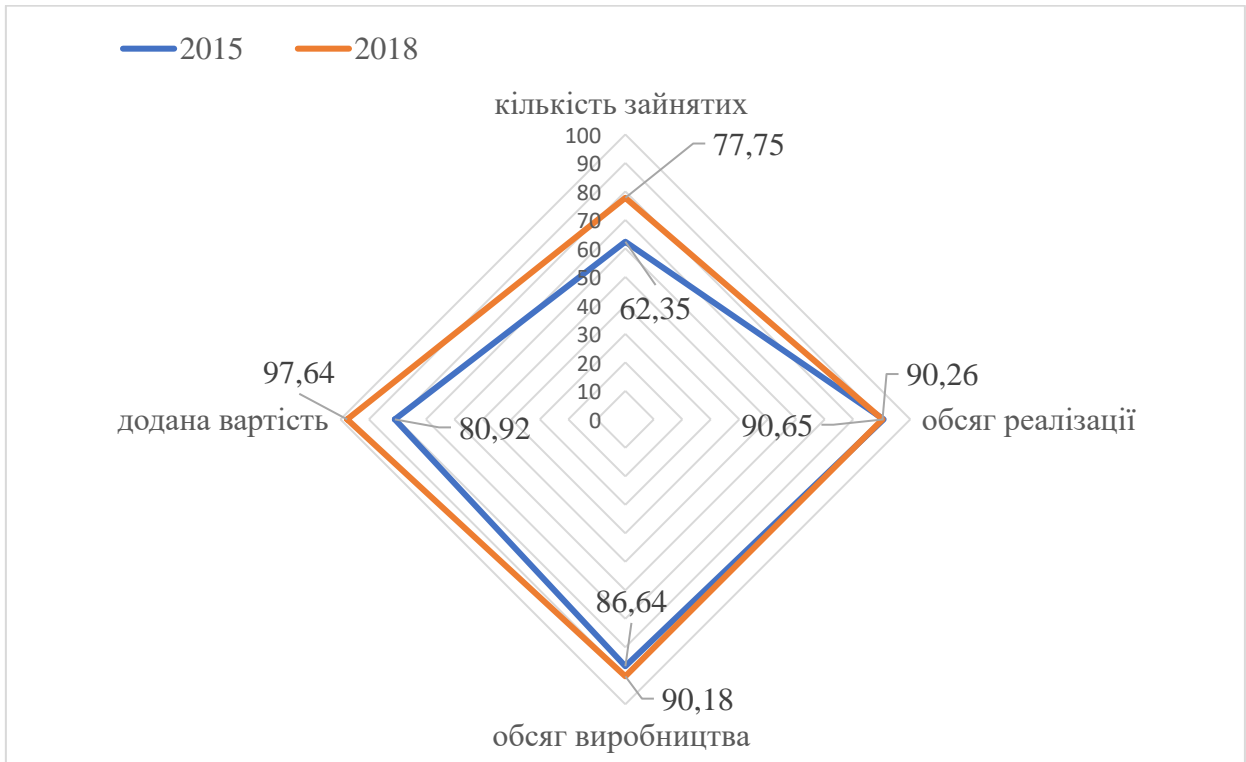
Частка м. Києва у кількості зайнятих працівників у суб'єктів господарювання на авіаційному транспорті протягом 2015-2018 років: на пасажирському – зросла із 62,35% до 77,75%, на вантажному – скоротилася із 96,38% до 95,51% (табл. А.2).

Частка м. Києва у обсязі реалізованої продукції (товарів, послуг) у суб'єктів господарювання на авіаційному транспорті протягом 2015-2018 років: на пасажирському – незначно скоротилася із 90,65% до 90,26%, на вантажному на кінець аналізованого періоду вона становила 94,84% (табл. А.3).

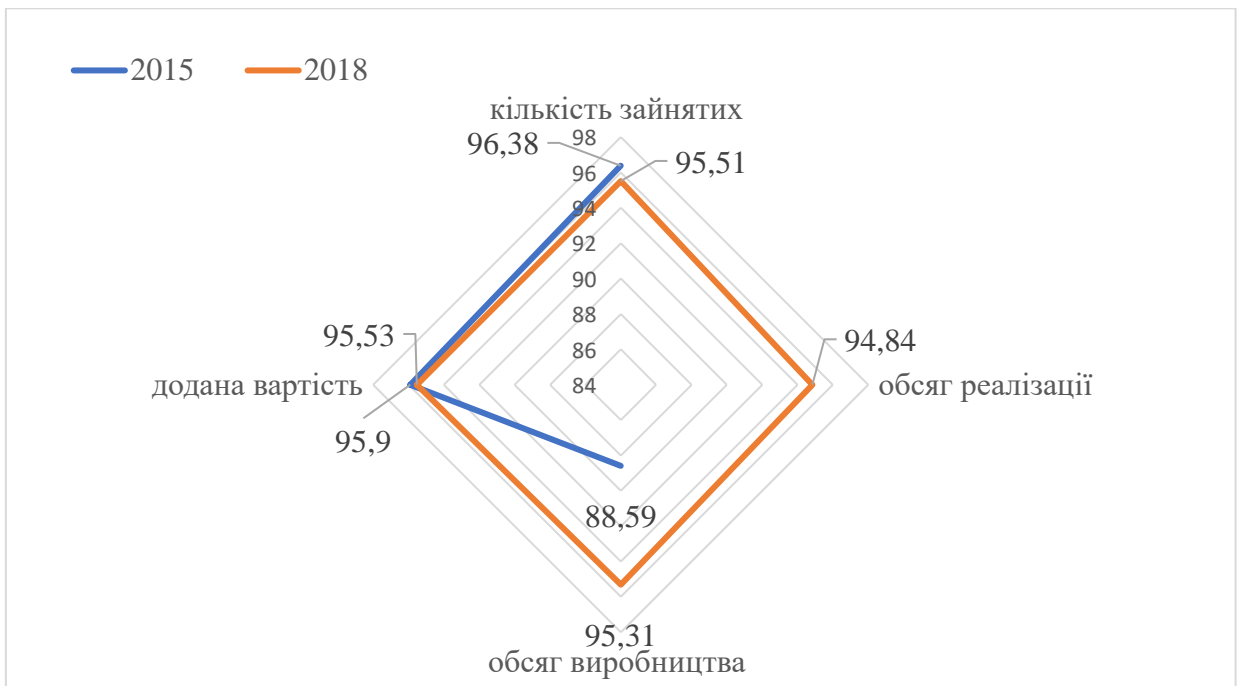
Частка м. Києва у обсязі виробленої продукції (товарів, послуг) у суб'єктів господарювання на авіаційному транспорті протягом 2015-2018 років: на пасажирському – зросла із 86,64% до 90,18%, на вантажному – із 88,59% до 95,31% (табл. А.4).

Частка м. Києва у обсязі доданої вартості за витратами виробництва у суб'єктів господарювання на авіаційному транспорті протягом 2015-2018 років: на пасажирському – зросла із 80,92% до 97,64%, на вантажному – незначно скоротилася із 95,9% до 95,53% (табл. А.5).

Узагальнення інформації про показники концентрації м. Києва на авіаційному ринку України наведено на пелюстковій діаграмі (рис. 2.3). Загалом можна зробити висновок, що протягом 2015-2018 років відбулося зростання концентрації ринку пасажирських авіаційних послуг на користь м. Києва за усіма показниками, а ринку вантажних авіаційних послуг – за обсягом виробництва і доданої вартості, тоді як за кількістю зайнятих має місце незначне скорочення концентрації. За спеціалізацією концентрація столиці на ринку послуг вантажного авіаційного транспорту є вищою порівняно з пасажирським транспортом. Оцінюючи структуру ринку авіаційних послуг за суб'єктами їх надання протягом 2010-2019 років, слід визнати, що найбільша їх частка припадає на малі підприємства, але вона скоротилася із 81,1% до 80,3% за рахунок зростання частки середніх підприємств із 14,6% до 14,8%, а також великих підприємств – із 4,3% до 4,9% (рис. 2.4).



а) пасажирський



Б) вантажний

Рис. 2.3. Показники концентрації м. Києва на авіаційному ринку України

Джерело: власні розрахунки

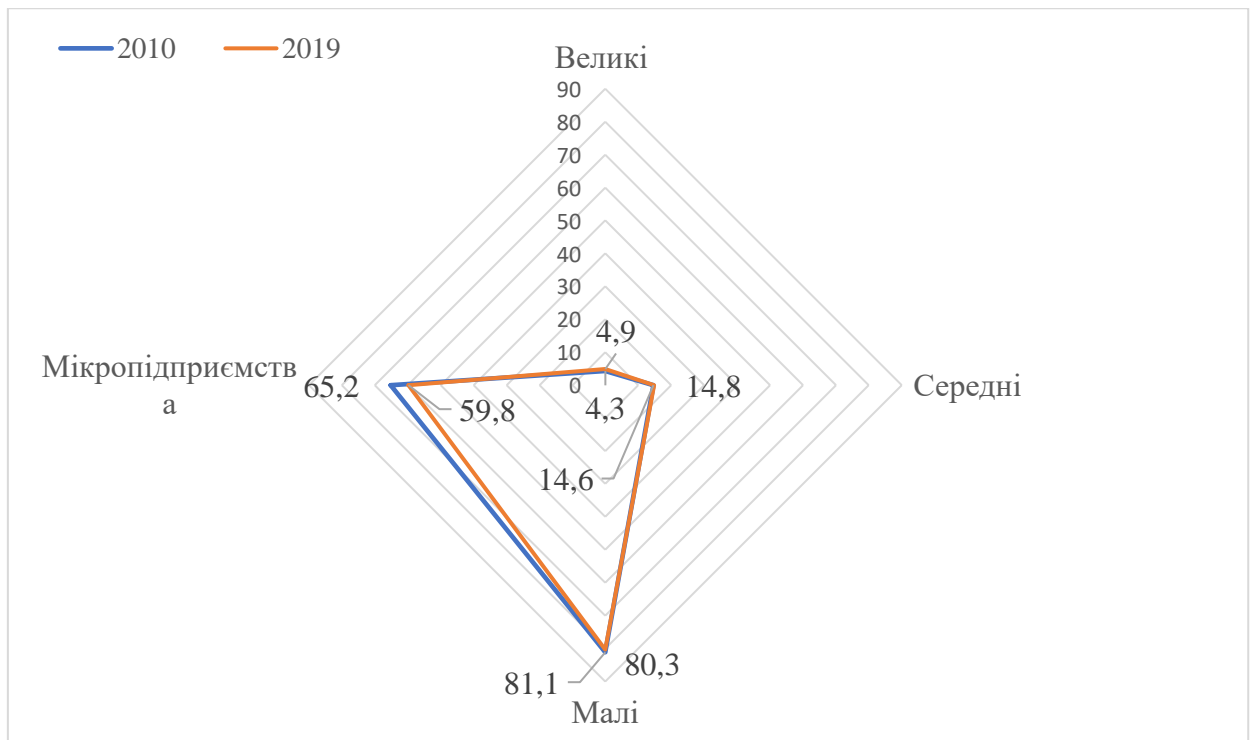


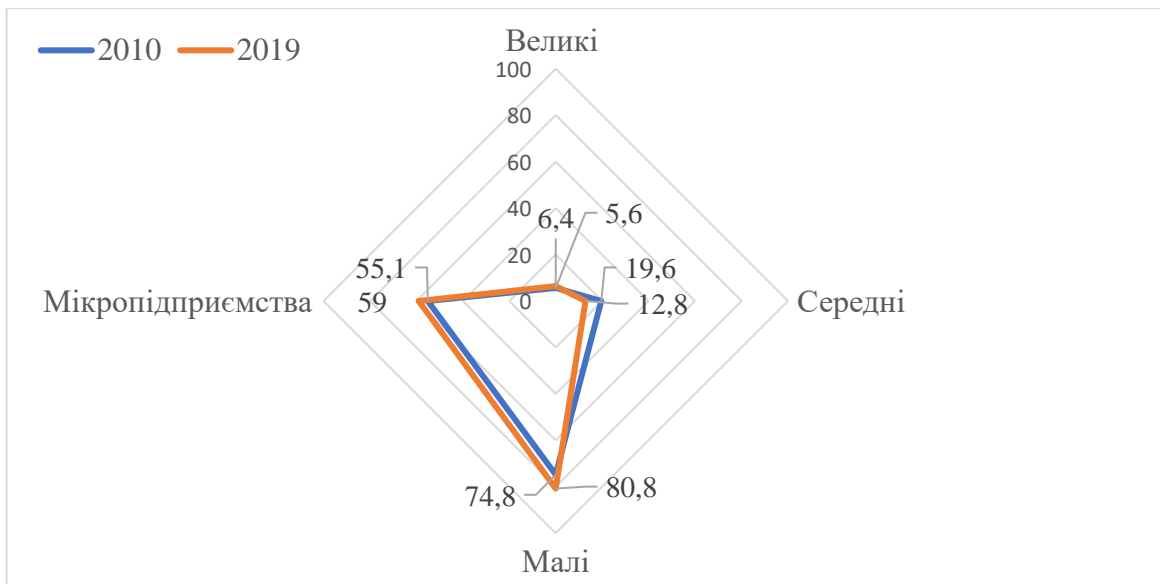
Рис. 2.4. Структура ринку авіаційних послуг за суб'єктами їх надання протягом 2010-2019 років

Джерело: власні розрахунки

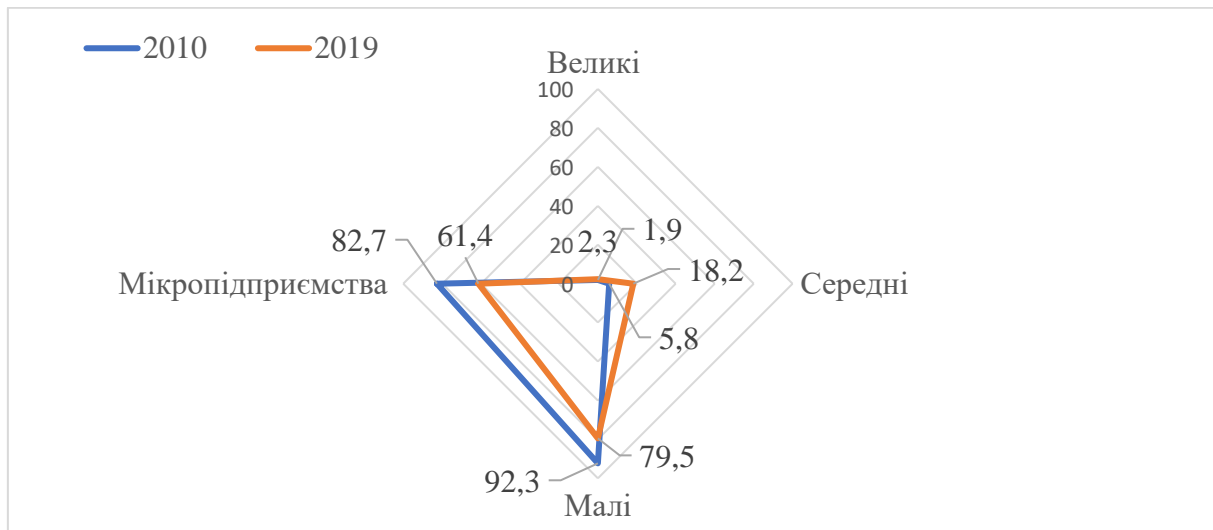
Питома вага мікропідприємств скоротилася з 65,2% до 59,8%.

Схожі тенденції має ринок вантажних авіаційних послуг (рис. 2.5а). Питома вага малих підприємств скоротилася із 92,3% до 79,5% за рахунок суттєвого зростання частки середніх підприємств (із 5,8% до 18,2%), а також великих підприємств (із 1,9% до 2,3%). Значно скоротилася частка мікропідприємств – із 82,7% до 61,4%. Зворотні тенденції притаманні ринку послуг пасажирського авіаційного транспорту (рис. 2.5б). Питома вага малих підприємств зросла із 74,8% до 80,8%, а мікропідприємств – із 55,1% до 59%. При цьому частка великих підприємств також зросла з 5,6% до 6,4%, а середніх скоротилася – із 19,6% до 12,8%.

Таким чином, схожим трендом структурної динаміки суб'єктів надання послуг пасажирського та вантажного транспорту є зростання частки великих підприємств, тоді як динаміка питомої ваги середніх, малих, мікропідприємств є їх різна векторність.



А) пасажирський



Б) вантажний

Рис. 2.5. Структура сегментів ринку авіаційних послуг за суб'єктами їх надання протягом 2010-2019 років

Джерело: власні розрахунки

Проте за питомою вагою кількості зайнятих працівників на авіаційному транспорті безумовним лідером є великі підприємства, частка яких протягом 2010-2019 років скоротилася з 81,9% до 80,9%. Питома вага середніх підприємств також скоротилася з 15,1% до 14,4%, тоді як частка малих підприємств зросла із 3,0% до 4,7%, а мікропідприємств – із 0,6% до 0,8% (табл. Б.2, рис. 2.6).

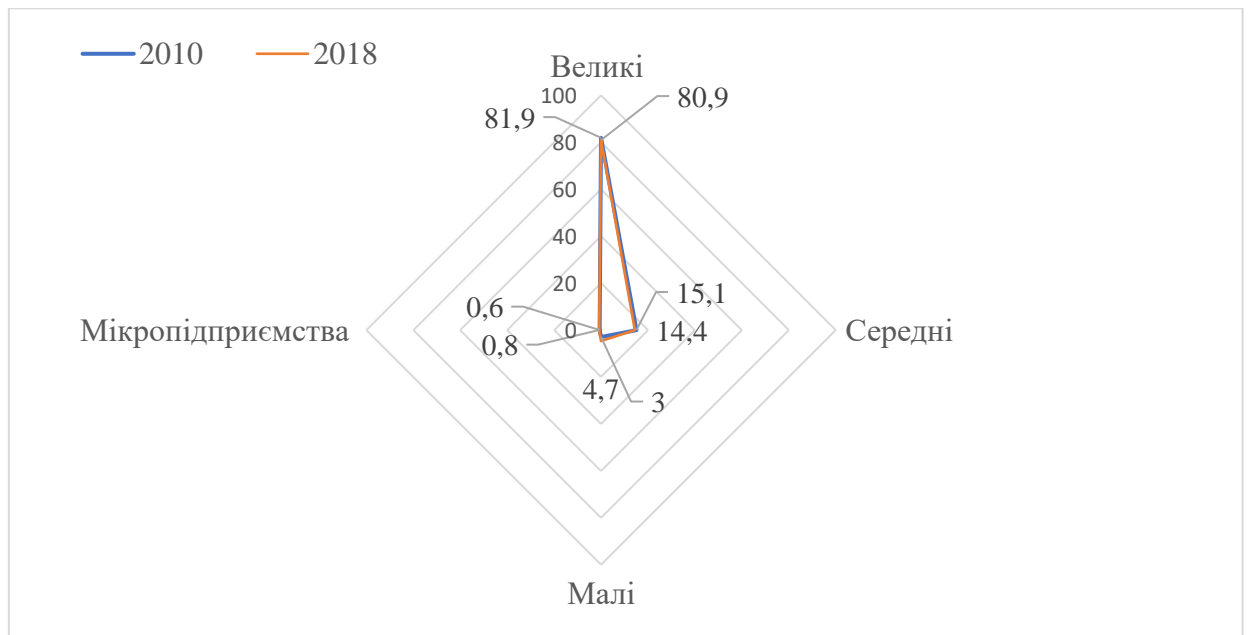


Рис. 2.6. Питома вага кількості зайнятих працівників на авіаційному транспорті

Джерело: власні розрахунки

На великі підприємства авіаційного транспорту приходиться превалюючий обсяг виробництва, реалізації продукції та витрат галузі. Протягом 2013-2018 років частка великих підприємств у витратах на персонал зросла із 76,1% до 88,7%, у обсягах виробленої і реалізованої продукції – із 83,0% до 88,9%, у доданій вартості за витратами виробництва – із 83,7% до 88,9% (табл. Б.3). Середні підприємства демонструють тренд до скорочення зазначених показників: за витратами на персонал – із 22,7% до 10,0%, за обсягами виробленої і реалізованої продукції – із 15,4% до 10,1%, за доданою вартістю за витратами виробництва – із 15,0% до 9,8%. У малих підприємств внесок у формування витрат на персонал збільшився із 1,2% до 1,3%, у обсяг виробленої і реалізованої продукції – скоротився з 1,6% до 1,0%, у додану вартість за витратами виробництва – залишився незмінним (1,3%).

Для визначення порівняльної інституціональної спроможності окремих організаційно-правових форм господарювання на авіаційному транспорті, суміжних галузях та національній економіці загалом проведено аналіз

динаміки і структури активів та обсягів реалізованої продукції (товарів, послуг) за розміром підприємств [89, с. 254].

Дані про вартість активів авіаційного транспорту за 2019 рік є конфіденціальними, тому оцінка динаміки проводилася за даними 2013-2018 років (табл. 2.3).

Таблиця 2.3

Інституціональні координати авіаційного транспорту за розміром активів

Роки	Усього	підприємства							
		великі		середні		малі		з них мікро-підприємства	
		млн. грн.	%	млн. грн.	%	млн. грн.	%	млн. грн.	%
національна економіка									
2013	5712275	2048259	35,9	2038944	35,7	1625072	28,4	917381	16,1
2014	5994266	2233062	37,3	2057526	34,3	1703678	28,4	980671	16,4
2015	8073783	3470687	43,0	2465719	30,5	2137378	26,5	1162720	14,4
2016	9991791	3979950	39,8	2893450	29,0	3118391	31,2	1789378	17,9
2017	9961779	4127317	41,4	3103750	31,2	2730712	27,4	1485347	14,9
2018	10878051	4247346	39,0	3524045	32,4	3106659	28,6	1744217	16,0
2019	11494975	4457010	38,8	3780501	32,9	3257465	28,3	1781839	15,5
Темп росту, разів	1,90	2,07	1,09	1,73	0,91	1,91	1,01	1,90	0,99
транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність									
2013	374322	236154	63,1	95221	25,4	42947	11,5	14896	4,0
2014	369502	222700	60,3	102559	27,8	44243	12,0	15942	4,3
2015	1072683	895104	83,4	116201	10,8	61377	5,7	22066	2,1
2016	1240024	963316	77,7	140057	11,3	136651	11,0	27500	2,2
2017	1001821	743608	74,2	176470	17,6	81743	8,2	31021	3,1
2018	1027837	736725	71,7	203857	19,8	87255	8,5	39388	3,8
2019	930388	608647	65,4	227073	24,4	94667	10,2	42420	4,6
Темп росту, разів	2,75	3,12	1,14	2,14	0,78	2,03	0,74	2,64	0,95
авіаційний транспорт									
2013	10909	8024,9	73,6	2580,4	23,7	303,8	2,8	170,5	1,6
2014	12299,1	7938,5	64,5	3356,5	27,3	1004,1	8,2	160,9	1,3
2015	13315,8	9801,8	73,6	2255,4	16,9	1258,7	9,5	203,4	1,5
2016	15192,6	к	к	к	к	986,1	6,5	879	5,8
2017	22180,4	19218,8	86,6	2535,9	11,4	425,7	1,9	216,7	1,0
2018	24841,7	22182,8	89,3	1945,3	7,8	713,6	2,9	398,8	1,6
2019	к	к	к	1815	к	6515	к	379,2	к
Темп росту, разів	2,28	2,76	1,21	0,75	0,33	2,35	1,04	2,34	1,00

Джерело: побудовано за даними [90]

Протягом зазначеного періоду вона збільшилася проміжними темпами (у 2,28 разів), меншими, ніж на транспорті загалом (2,75 разів), але більшими, ніж загалом по національній економіці. (1,90).

За всіма трьома досліджуваними видами діяльності найбільші темпи зростання демонстрували великі підприємства, причому ренкінг відповідає загальним активам: авіаційним транспорт (2,76 – друге місце), транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність (3,12 разів – перше місце), національна економіка (2,07 – третє місце). Найбільша частка активів за всіма видами діяльності приходить на великі підприємства і демонструє тенденцію до зростання: перше місце – авіаційний транспорт (із 73,6% до 89,3%), друге місце - транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність (із 63,1% до 71,7%), третє місце – національна економіка (із 35,9% до 39,0%).

Авіаційний транспорт є лідером зростання обсягів реалізованої продукції (товарів, послуг) протягом 2013-2019 років (табл. 2.4) – у 3,45 разів, на другому місці - транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність (2,62 раза), на третьому – національна економіка (2,38 разів).

Таблиця 2.4

Інституціональні координати авіаційного транспорту за обсягом реалізованої продукції (товарів, послуг)

Роки	Усього	підприємства							
		великі		середні		малі		з них мікро-підприємства	
		млн. грн.	%	млн. грн.	%	млн. грн.	%	млн. грн.	%
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
національна економіка									
2013	4050215	1717391	42,4	1662565	41,1	670259	16,5	216111	5,3
2014	4170660	1742508	41,8	1723152	41,3	705001	16,9	230729	5,5
2015	5159067	2053190	39,8	2168765	42	937113	18,2	307450	6
2016	6237535	2391454	38,3	2668696	42,8	1177385	18,9	361784	5,8
2017	7707935	2929517	38	3296418	42,8	1482001	19,2	497777	6,5
2018	9206050	3515840	38,2	3924060	42,6	1766150	19,2	599626	6,5
2019	9639731	3631415	37,7	4168439	43,2	1839876	19,1	612370	6,4
Темп росту, разів	2,38	2,11	0,89	2,51	1,05	2,75	1,16	2,83	1,21

Продовження табл. 2.4

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
	транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність								
2013	207138	118498	57,2	59624	28,8	29017	14	9753	4,7
2014	203561	107834	53	66582	32,7	29146	14,3	9752	4,8
2015	293959	153087	52,1	100922	34,3	39951	13,6	13485	4,6
2016	365333	188888	51,7	127403	34,9	49042	13,4	17209	4,7
2017	437227	222712	50,9	147951	33,9	66563	15,2	21723	5
2018	502229	265035	52,8	152118	30,3	85076	16,9	27458	5,5
2019	542968	280731	51,7	169628	31,2	92609	17,1	32620	6
Темп росту, разів	2,62	2,37	0,90	2,84	1,08	3,19	1,22	3,34	1,28
	авіаційний транспорт								
2013	14541,3	12074,0	83,0	2240,6	15,4	226,7	1,6	26,7	0,2
2014	15765,2	11841,0	75,1	3640,7	23,1	283,5	1,8	45,4	0,3
2015	23139,0	19817,5	85,6	2961,1	12,8	360,5	1,6	95,7	0,4
2016	30168,6	к	к	к	к	299,3	1,0	110,2	0,4
2017	40415,0	34071,4	84,3	6087,6	15,1	255,9	0,6	71,2	0,2
2018	50127,3	44552,2	88,9	5142,4	10,2	432,7	0,9	90,7	0,2
2019	50202	47887,0	95,4	1823,7	3,6	491,3	1,0	35,3	0,1
Темп росту, разів	3,45	3,97	1,15	0,81	0,23	2,17	0,63	1,32	0,50

Джерело: побудовано за даними [88]

На авіаційному транспорті і в національній економіці темпи росту продаж перевищують темпи росту активів, на транспорті загалом – відстають.

Найбільші темпи зростання обсягу реалізованої продукції (товарів, послуг) за розміром підприємств демонструють: у національній економіці – малі підприємства (2,75 разів), у т.ч. мікропідприємства (2,83 рази). Аналогічною є ситуація на транспорті загалом – темпи зростання за малими і мікропідприємствами становлять відповідно 3,19 і 3,34. На авіаційному транспорті лідирують великі підприємства (3,97 разів), причому середні демонструють скорочення обсягу продаж на 19%.

У національній економіці акцент із пріоритетного формування обсягу продаж змістився з великих на середні підприємства, частка яких зросла із 41,1% до 43,2%), на транспорті, складському господарстві, у поштовій та кур'єрській діяльності пріоритет залишається за великими підприємствами, але їх частка скоротилася із 57,2% до 51,7%. На авіаційному транспорті

лідерство переконливо утримують великі підприємства, які наростили свою частку із 83,0% до 95,4%.

Для кількісної оцінки інституціональних координат авіаційного транспорту в системі галузей розраховано динаміку питомої ваги його активів і реалізованої продукції (товарів, послуг) у відповідних показниках по національній економіці та Секції Н «Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність» (табл. 2.5).

Таблиця 2.5

Інституціональні координати авіаційного транспорту за розміром активів (А) і обсягом реалізації (Р)

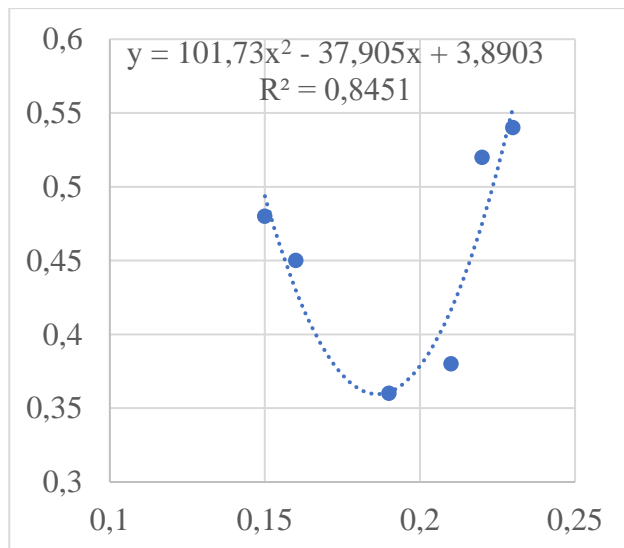
Роки	Усього		підприємства							
			великі		середні		малі		з них мікро-підприємства	
	А	Р	А	Р	А	Р	А	Р	А	Р
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
	питома вага у національній економіці, %									
2013	0,19	0,36	0,39	0,70	0,13	0,13	0,02	0,03	0,02	0,01
2014	0,21	0,38	0,36	0,68	0,16	0,21	0,06	0,04	0,02	0,02
2015	0,16	0,45	0,28	0,97	0,09	0,14	0,06	0,04	0,02	0,03
2016	0,15	0,48	к	к	к	к	0,03	0,03	0,05	0,03
2017	0,22	0,52	0,47	1,16	0,08	0,18	0,02	0,02	0,01	0,01
2018	0,23	0,54	0,52	1,27	0,06	0,13	0,02	0,02	0,02	0,02
2019	к	к	к	1,32	0,05	0,04	0,20	0,03	0,02	0,01
	співвідношення «Р/А» по питомій вазі у національній економіці, коеф.									
2013	1,89		1,79		1,00		1,50		0,50	
2014	1,81		1,89		1,31		0,67		1,00	
2015	2,81		3,46		1,56		0,67		1,50	
2016	3,20		к		к		1,00		0,60	
2017	2,36		2,47		2,25		1,00		1,00	
2018	2,35		2,44		2,17		1,00		1,00	
2019	к		к		0,80		0,15		0,50	
	питома вага у транспорті, складському господарстві, поштовій та кур'єрській діяльності, %									
2013	6,55	7,02	11,53	10,19	4,67	3,76	2,64	0,78	1,62	0,27
2014	6,16	7,74	9,97	10,98	4,98	5,47	2,60	0,97	1,63	0,47
2015	13,29	7,87	25,79	12,95	4,71	2,93	2,87	0,90	1,90	0,71
2016	12,41	8,26	24,20	к	4,84	к	4,38	0,61	1,54	0,64
2017	10,06	9,24	18,02	15,30	5,69	4,11	2,99	0,38	2,09	0,33
2018	9,45	9,98	17,35	16,81	5,78	3,38	2,81	0,51	2,26	0,33
2019	8,09	к	13,66	17,06	6,01	1,08	2,91	0,53	2,38	0,11
	співвідношення «Р/А» по питомій вазі у транспорті, складському господарстві, поштовій та кур'єрській діяльності, коеф.									
2013	1,07		0,88		0,81		0,30		0,17	
2014	1,26		1,10		1,10		0,37		0,29	

Продовження табл. 2.5

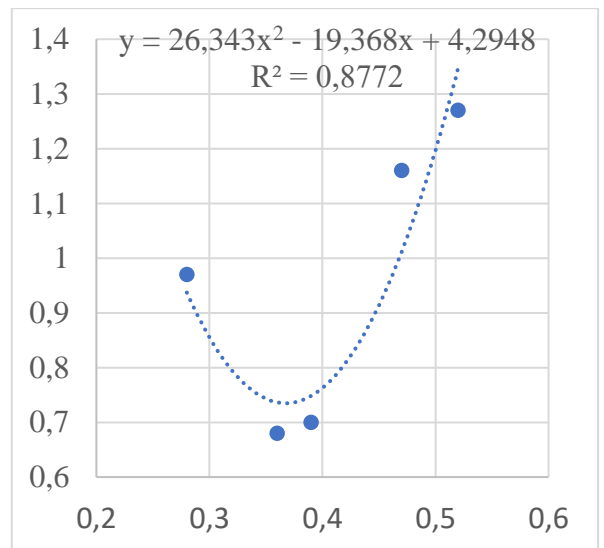
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
2015	0,59		0,50		0,62		0,31		0,37	
2016	0,67		к		к		0,14		0,42	
2017	0,92		0,85		0,72		0,13		0,16	
2018	1,06		0,97		0,58		0,18		0,15	
2019	к		1,25		0,18		0,18		0,05	

Джерело: побудовано за даними [88]

Перевищення показника «Р» над показником «А» означає наявність переваг авіаційного транспорту над іншими видами економічної діяльності за ресурсовіддучою (виручкою від реалізації на одиницю активів), а зростання перевищення є позитивною тенденцією, і навпаки. Протягом 2013-2019 років співвідношення «Р/А» питомої ваги авіаційного транспорту у національній економіці загалом зросло із 1,89 до 2,35, по великим підприємствам – із 1,79 до 2,44, а по середнім – із 1,0 до 2,17. Явних переваг за ресурсовіддачею малі та мікропідприємства не мають. На Декартовій системі координат показник «А» відкладається за віссю «Х», показник «Р» - за віссю «Y». На основі точкової діаграми формалізовано такі тренди інституціональних координат авіаційного транспорту відносно національної економіки (рис. 2.7):



усього національна економіка



великі національна економіка

Рис. 2.7 - Інституціональні координати авіаційного транспорту за розміром активів (А) і обсягом реалізації (Р) відносно національної економіки

Джерело: власні розрахунки

усього національна економіка

$$y = 101,73x^2 - 37,905x + 3,8903, \quad R^2 = 0,8451 \quad (1.1)$$

великі національна економіка

$$y = 26,343x^2 - 19,368x + 4,2948, \quad R^2 = 0,8772 \quad (1.2)$$

Усі отримані тренди (1)-(3) описуються параболою з гілками догори, про що свідчить додатне значення коефіцієнта перед квадратичним множником. Рух за низхідною гілкою означає погіршення конкурентоспроможності авіаційного транспорту за ресурсовіддачею і навпаки.

Загалом авіаційний транспорт має нижчу ресурсовіддачу порівняно з транспортом, складським господарством, поштовою та кур'єрською діяльністю, за виключенням 2013-2014, 2018 років, коли співвідношення показників «P/A», наведених у стовпчику «усього» табл. 2.5, становило відповідно 1,07, 1,26, 1,06. Вища конкурентоспроможність 2014 року сформувалася за рахунок великих і середніх підприємств, для яких зазначений показник становив 1,1. У 2017 році по усіх групах підприємств відбулося погіршення конкурентоспроможності за ресурсовіддачею для усіх груп підприємств, про що свідчить скорочення співвідношення «P/A»: по великих – із 0,88 до 0,85, по середніх – із 0,81 до 0,72. Значно гіршим (меншим у 3-7 разів) є аналізований показник для малих і мікропідприємств і скоротився відповідно із 0,3 до 0,13, а також із 0,17 до 0,16.

Тренди інституціональних координат авіаційного транспорту відносно транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності виглядають таким чином:

усього транспорт (рис. 2.8):

$$y = -0,1597x^2 + 3,1701x - 6,231, \quad R^2 = 0,808 \quad (2.1)$$

великі та середні підприємства транспорту відповідно (рис. 2.9):

$$y = -0,0798x^2 + 3,0053x - 11,612, \quad R^2 = 0,6901 \quad (2.2)$$

$$y = -7,9527x^2 + 83,277x - 212,22, \quad R^2 = 0,9285 \quad (2.3)$$

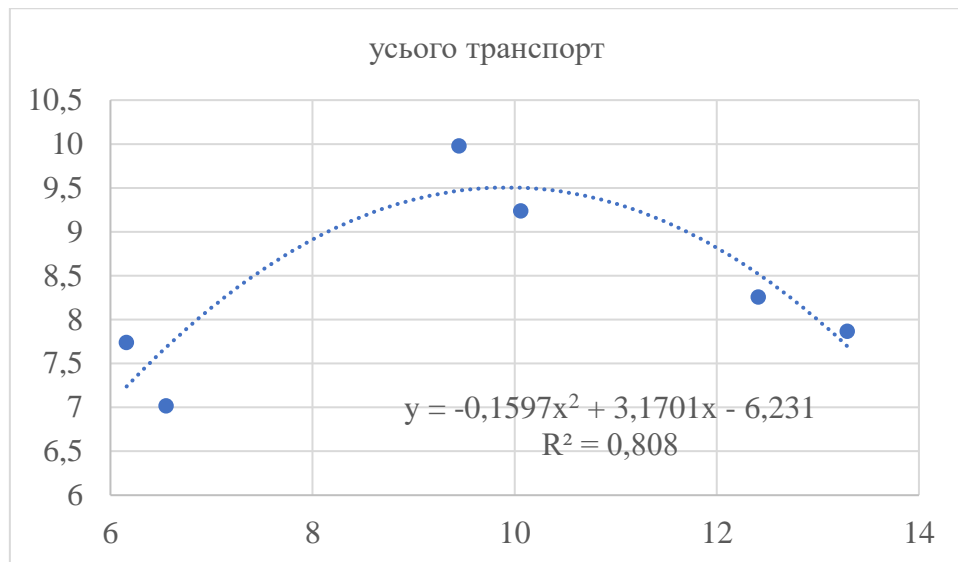


Рис. 2.8. Інституціональні координати авіаційного транспорту за розміром активів (А) і обсягом реалізації (Р) відносно транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності по усіх підприємствах

Джерело: власні розрахунки

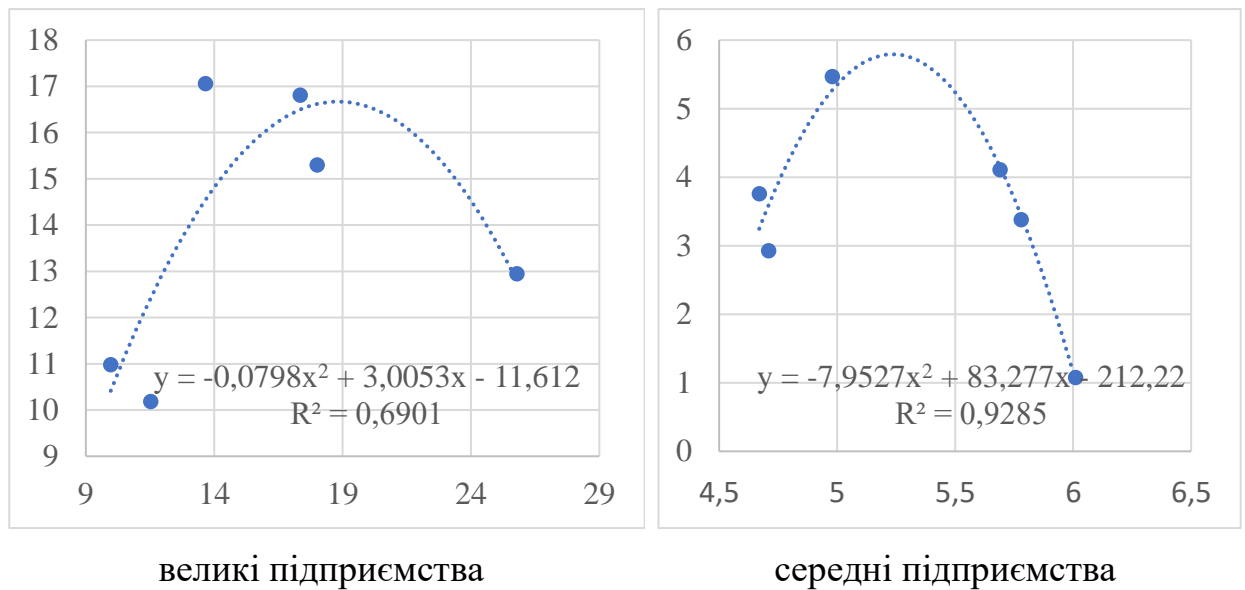


Рис. 2.9. Інституціональні координати авіаційного транспорту за розміром активів (А) і обсягом реалізації (Р) відносно транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності по великих і середніх підприємствах

Джерело: власні розрахунки

Усі формалізовані тренди (1.3)-(1.5) описуються параболою з гілками донизу, про що свідчить від'ємне значення коефіцієнта перед квадратичним множником. Рух за висхідною гілкою означає покращення конкурентоспроможності авіаційного транспорту за ресурсовіддачею і навпаки.

Отримані результати можна пояснити більшою капіталомісткістю операційних та інвестиційних процесів на авіаційному транспорті порівняно з іншими видами транспорту.

Розроблений методичний підхід до розрахунку інституціональних координат може бути використаний для стратегічного позиціонування галузей національної економіки на Декартовій системі координат на основі питомої ваги вартості активів і реалізації товарів (робіт, послуг) у загальних показниках по національній економіці.

Величина необоротних активів підприємств авіаційного транспорту характеризує потенціал створення ними доданої вартості, виробництва і реалізації послуг. Протягом 2013-2018 років їх частка на балансах великих підприємств зросла з 65,71% до 90,65% за рахунок скорочення питомої ваги середніх підприємств – із 31,67% до 5,89%. Також спостерігається зростання внеску малих підприємств і мікропідприємств у формування вартості необоротних активів галузі – відповідно із 2,62% до 3,46%, із 1,51% до 2,38%.

Питома вага необоротних активів у балансах підприємств авіаційного транспорту протягом 2013-2019 років скоротилася із 47,73% до 45,50%, у т.ч. за рахунок середніх підприємств – із 63,90% до 39,04%, малих підприємств – із 44,9% до 20,55%. При цьому збільшилася частка необоротних активів у великих підприємств – із 42,64% до 46,19%, а також суттєво – у балансах мікропідприємств – із 45,97% до 65,74%.

Протягом 2010-2019 років за оприлюдненими даними діяльність усіх за розміром підприємств авіаційного транспорту була збитковою, за виключенням 2018 та 2019 років для малих і мікропідприємств. За підсумками 2010-2017 років внесок великих підприємств у формування збитків галузі

скоротився з 96,32% до 4,54%, а у 2018 році зріс до 87,75%. Зворотню тенденцію мав внесок середніх підприємств в акумуляцію збитків авіаційного транспорту – зростання протягом 2010-2017 років із 2,02% до 86,42%, скорочення до 16,14% у 2018 році. У 2015 році збитковість галузі була обумовлена діяльністю саме малих підприємств, на які прийшлося 62,78% від'ємного фінансового результату. Від'ємні значення питомої ваги для малих і мікропідприємств у 2016 році обумовлені наявністю у них збитків при прибутковій діяльності авіаційного транспорту загалом.

Системні збитки призводять до скорочення власного капіталу. Протягом 2013-2016 років власний капітал підприємств авіаційного транспорту мав від'ємні значення, які за модулем зросли із 2975,8 млн. грн. до 11960,2 млн. (табл. В.3). У 2017-2018 роках величина власного капіталу набула додатних значень і зросла із 1004,7 млн. грн. до 3518,8 млн. грн. Протягом 2013-2019 років за оприлюдненими даними власний капітал великих підприємств мав додатні значення, середніх – від'ємні, малих – додатні у 2013, 2018, 2019 роках, мікропідприємств – додатні лише у 2018-2019 роках.

Ознакою фінансової стійкості підприємств є частка власного капіталу, що перевищує 50%. Жодний тип підприємства за розміром (велике, середнє, мале, мікропідприємство) у жодному з років не відповідає зазначеному критерію. За підсумками 2018 року питома вага власного капіталу на рівні галузі всього лише 14,17%, а на великих підприємствах авіаційного транспорту – 16,0%. У 2019 році у середніх підприємств вона є від'ємною (-8,72%), у малих і мікропідприємств – додатною, відповідно 10,07% і 16,12%. Таким чином, підприємства авіаційного транспорту мають високу залежність від зовнішніх джерел фінансування.

У 2016 році рентабельність операційної діяльності підприємств авіаційного транспорту склала 3,4%, а всієї діяльності – 3,8%. Протягом 2018-2019 років рентабельність операційної діяльності малих підприємств зросла із 12,4% до 18,2%, а мікропідприємств – із 25,7% до 39,2%. Рентабельність усієї діяльності зазначених підприємств зросла незначно: малих - із 10,1% до 10,5%,

а мікропідприємств – із 20,0% до 20,5%. Максимальний рівень збитковості операційної діяльності підприємств авіаційного транспорту мав місце у 2014 та 2015 роках – відповідно (-17,2%) і (-15,4%), у т.ч. за рахунок малих підприємств – відповідно (-71,7%) і (-84,4%), середніх – відповідно (-23,5%) і (-24,6%), великих (-8,6%), (-0,2%). На ці роки припадає також максимальна збитковість усієї діяльності підприємств авіаційного транспорту – відповідно (-23,4%) і (-18,8%). Таким чином, на момент підписання угоди про Асоціацію з ЄС підприємства авіаційного транспорту знаходилися у кризовому стані, починаючи з 2016 року спостерігаються позитивні зрушення в діяльності галузі.

2.2. Системна економічна динаміка пасажирського авіаційного транспорту

Глобалізаційні процеси, посилення ділових і культурних комунікацій між населенням різних країн світу, зростання туристичних потоків і обсягів міжнародної торгівлі у період до початку епідемії *COVID-19* обумовлювали високу динаміку розвитку пасажирського авіаційного транспорту по всьому світові. Використання його послуг в умовах відсутності обмежень надає споживачам переваги, пов'язані зі швидким і відносно безпечним порівняно з іншими видами транспорту пересуванням у просторі. Існуючі і нові виклики і загрози, пов'язані зі всесвітньою пандемією, потребують постійного удосконалення інституціональних механізмів регулювання ринку пасажирських авіаперевезень, серед них конкурентне середовище, кадрове забезпечення, фінансова результативність, захист прав споживачів, національна безпека та індивідуальна безпека пасажирів. Розвиток ринку пасажирських авіаційних перевезень носить поліваріантний характер, оскільки пов'язаний із економічними, інноваційними, еколого-

енергетичними, кадровими та соціальними питаннями, різноманіття яких знаходиться у центрі уваги багатьох учених. Нагальною є потреба у посиленні правових механізмів зниження ризиків відміни, перенесення авіарейсів, втрат пасажирів через банкрутство авіакомпаній і туристичних операторів.

Погоджуємося з Хохленко В. М., що «саме в Авіаційних правилах та в Повітряному кодексі України мають бути чітко закріплені ... допустимі форми та способи захисту як порушених прав, так і охоронюваних законом інтересів пасажирів, серед яких основними є відшкодування шкоди (у тому числі моральної (немайнової)» [91, с. 104]. Бережнюк І. Г., Фрадинський О. А. акцентують увагу на необхідності посилення авіаційної безпеки, запобіганні актам тероризму та іншим злочинам, захисті здоров'я пасажирів, забезпеченні комфортних умов повітряного руху пасажирів і очікування в аеропортах [92, с. 11]. Брусакова О. В. наголошує на важливості державного регулювання, зокрема бюджетного фінансування, участі у комплексних інвестиційних міжнародних програмах для розвитку пасажирського авіаційного транспорту [93, с. 50].

Механізми управління соціально-трудовими відносинами підприємств авіаційного транспорту України є предметом дослідження Ярового І. М. Критичну оцінку механізмів цивільно-правового захисту прав пасажирів та інформаційного забезпечення договору перевезення пасажирів повітряним транспортом надано Абрикосовим Д. С., Мамчур Л. В. Основні напрямки державної політики щодо інтеграції авіаційного сектору України в світову транспортну систему і систему транс'європейських транспортних мереж узагальнено Носовською Т. Л., Янчук М. Б. Високо оцінюючи науковий доробок зазначених учених слід відмітити, що, враховуючи складність об'єкта дослідження, - пасажирського авіаційного транспорту, - до нього доцільно застосувати поліметодичний підхід, або метод системної динаміки, розглянутий у працях Данилова С. М., Тараненко І. В.

Системна динаміка являє собою метод вивчення складних ієрархічних систем, схильних до змін у часі і розвитку (кількісного, якісного,

структурного). Вона застосовується для посилення, розширення можливостей когнітивних (ментальних) моделей шляхом урахування причинно-наслідкових взаємозв'язків між елементами системи з урахуванням результатів оцінки зворотного зв'язку між ними [94, с. 25]. При застосуванні системної динаміки до пасажирського авіаційного транспорту необхідно враховувати особливості галузі, пов'язані з його капітало-, наукомісткістю, превалюванням інноваційної складової під час проектування та виробництва авіаційного транспорту [95, с. 136]. Обґрунтованість застосування системної динаміки до дослідження проблем розвитку пасажирського авіаційного транспорту України підтверджується виявленими закономірностями зміни обсягів пасажирообігу протягом 2014-2020 років (рис. 2.10).

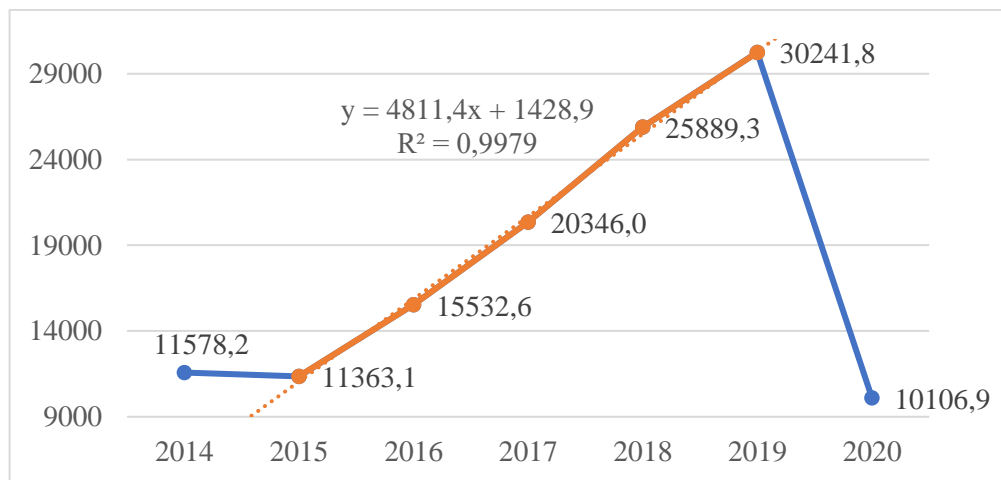


Рис. 2.10. Динаміка пасажирообігу за авіаційним транспортом в Україні, млн. пас.км

Джерело: побудовано за даними [96]

Базисне значення пасажирообігу за авіаційним транспортом у 2014 році становило 11,6 млрд. пас.км, після незначного скорочення до 11,4 млрд. пас.км у 2015 році виник стійкий тренд до зростання, який тривав до 2019 року (до 30,2 млрд. пас.км, або у 2,65 разів). На інтервалі 2015-2019 років динаміка пасажирообігу за авіаційним транспортом описується майже функціональною залежністю, наведеною на рис. 2.10, оскільки значення множинного коефіцієнта детермінації становить майже 1 (0,9979). Значення

коефіцієнта (4811,4) при аргументі x функції y формалізує швидкість, з якою відбувався щорічний приріст пасажирообігу за авіаційним транспортом. Різке його скорочення мало місце у 2020 році до 10,1 млрд. пас.км, майже втричі порівняно з попереднім роком. Це є наслідком обмежувальних заходів, пов'язаних із протидією поширенню коронавірусної інфекції, припиненням авіаційного сполучення або обмеженням кількості і напрямів пасажирських авіарейсів.

Важливою ознакою системної динаміки є зміна кількості та структури різних за розміром суб'єктів господарювання повітряного авіаційного транспорту (табл. 2.6).

Таблиця 2.6

Динаміка кількості та структури різних за розміром суб'єктів господарювання повітряного авіаційного транспорту

Рік	всього	у тому числі					
		великі	середні	малі		мікро-	
				всього	з них фізичні особи	всього	з них фізичні особи
1	2	3	4	5	6	7	8
	кількість суб'єктів, од.						
2010	107	6	21	80	5	59	5
2011	89	6	20	63	3	45	3
2012	82	5	20	57	2	38	2
2013	96	4	20	72	1	56	1
2014	86	2	22	62	1	43	1
2015	88	3	16	69	9	50	9
2016	80	2	17	61	12	44	12
2017	80	3	15	62	8	48	8
2018	74	5	12	57	4	38	4
2019	78	5	10	63	7	46	7
темп скорочення, разів	1,37	1,20	2,10	1,27	0,71	1,28	0,71
	структура, %						
2010	100	5,61	19,63	74,77	4,67	55,14	4,67
2011	100	6,74	22,47	70,79	3,37	50,56	3,37
2012	100	6,10	24,39	69,51	2,44	46,34	2,44
2013	100	4,17	20,83	75,00	1,04	58,33	1,04
2014	100	2,33	25,58	72,09	1,16	50,00	1,16
2015	100	3,41	18,18	78,41	10,23	56,82	10,23
2016	100	2,50	21,25	76,25	15,00	55,00	15,00
2017	100	3,75	18,75	77,50	10,00	60,00	10,00

Продовження табл. 2.6

1	2	3	4	5	6	7	8
2018	100	6,76	16,22	77,03	5,41	51,35	5,41
2019	100	6,41	12,82	80,77	8,97	58,97	8,97
темп зростання, разів	1,00	1,14	0,65	1,08	1,92	1,07	1,92

Джерело: побудовано за даними [97]

Протягом 2010-2019 років їх кількість скоротилася зі 107 до 78, або у 1,37 разів. Суб'єкти господарювання – фізичні особи представлені лише в сегменті «мікро-» і, відповідно, «малі». Їх кількість зросла із 5 до 7, а питома вага – із 4,67% до 8,97%.

Кількість великих підприємств скоротилася із 6 до 5, а їх питома вага зросла із 5,61% до 6,41%. До них відносять: ПрАТ «Авіакомпанія «Міжнародні авіалінії України» (*Ukraine International Airlines*), ТОВ «Авіакомпанія «Азур Ейр Україна» (*Azur Air Ukraine*), ТОВ «Авіакомпанія «Роза вітрів» (*Wind Rose*), ТОВ «ЯнЕйр» ЛТД (*Yan Air*), ТОВ «Авіакомпанія «Браво» (*Bravo Airways*) та ТОВ «Авіакомпанія «Атласджет Україна» (*Atlasjet Ukraine*). Великі підприємства створюють переважну частину валової доданої вартості, у 2019 році вона становила 96,5%, тоді як на середні приходилося 2,9%, на малі – 0,6%.

Група середніх підприємств скоротилася найбільшими темпами (у 2,1 рази) – із 21 до 10, а їх питома вага – із 19,63% до 12,82%. Найбільш чисельною є група малих суб'єктів господарювання, кількість яких скоротилася із 80 до 63, або у 1,27. Однак, темпи скорочення виявилися меншими за загальні (1,37), що обумовило зростання питомої ваги із 74,77% до 80,77%, або у 1,08 разів. Основу малих суб'єктів господарювання становить сегмент «мікро-», чисельність якого скоротилася з 59 до 46, або у 1,28 разів, а питома вага зросла із 55,14% до 58,97%, або у 1,07 разів. Таким чином, структурна динаміка пов'язана зі зменшенням частки середніх підприємств на користь великих і мікропідприємств.

Логічним продовженням оцінки системної динаміки є дослідження кількості зайнятих на підприємствах повітряного авіаційного транспорту (рис. 2.11).

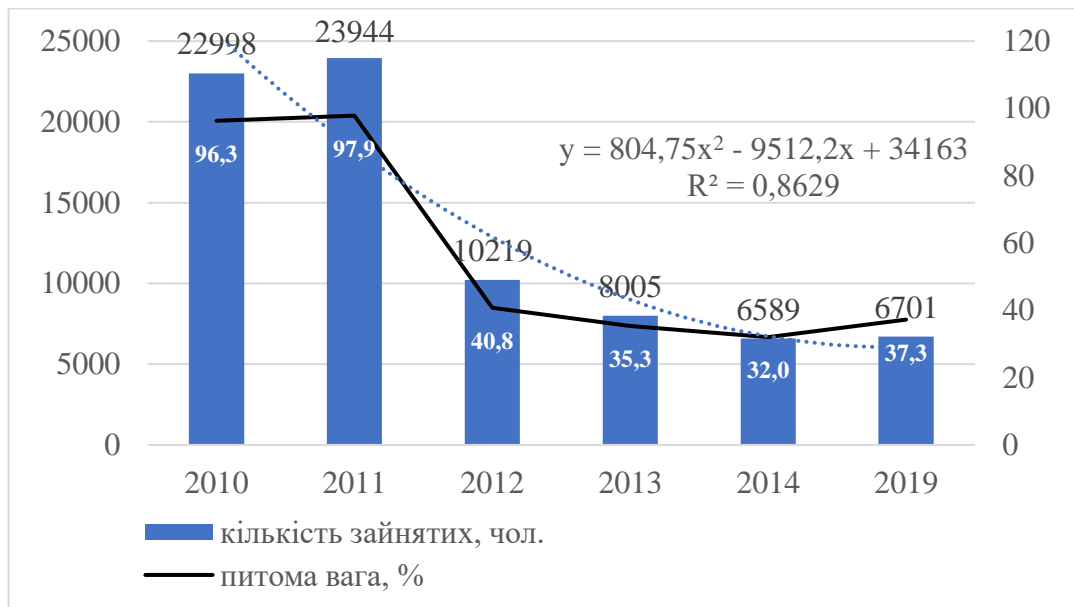


Рис. 2.11. Динаміка зайнятих працівників на підприємствах пасажирського авіаційного транспорту України

Джерело: побудовано за даними [97]

Протягом 2010-2019 років вона скоротилася значно більшими темпами порівняно зі скороченням кількості підприємств – із 22998 особи до 6701 осіб, або у 3,43 рази. Причому найбільш різке зниження мало у 2012 році – із 23944 особи до 10219 осіб, або у 2,34 рази. Динаміка зайнятих працівників на підприємствах пасажирського авіаційного транспорту України описується низхідною гілкою параболі з високим значенням множинного коефіцієнта детермінації ($R^2 = 0,8629$).

Описуваний процес віддзеркалює також істотні структурні зрушення: якщо у 2011 році частка зайнятих на пасажирському транспорті складала 97,9% від зайнятих в авіаційному, то у 2012 році вона склала вже 40,8% за рахунок перерозподілення зайнятих між пасажирським і вантажним транспортом. До кінця 2019 року вона скоротилася до 37,3%, чисельність зайнятих у пасажирському авіаційному транспорті у цьому році

розподілилася за підприємствами за розміром таким чином: великі - 71,2%, середні - 22,1%, малі - 6,7%, мікропідприємства - 1,3% [98, с. 52].

Протягом 2010-2019 років обсяг реалізації суб'єктів господарювання, що надають послуги авіаційного транспорту, мав стійку тенденцію до зростання, як загалом, так і частині фізичних осіб-підприємців. Наведені на рис. 2.12 тренди описуються параболою з гілками догори і множинним коефіцієнтом детермінації R^2 , що дорівнює 0,943 для фізичних осіб-підприємців і 0,9625 для усіх суб'єктів господарювання.



Рис. 2.12. Динаміка обсягу реалізації суб'єктів господарювання, що надають послуги авіаційного транспорту

Джерело: власні розрахунки

Основний обсяг реалізованої продукції приходить на підприємства, що надають послуги пасажирського авіаційного транспорту. Їх частка у обсязі виробленої продукції протягом 2015-2018 років зростає із 80,41% до 81,71%, тоді як підприємств, що надають послуги вантажного транспорту, скоротилася із 19,59% до 18,29% (табл. 2.7).

Таблиця 2.7

Динаміка економічних показників суб'єктів господарювання, що надають послуги авіаційного транспорту

Рік	Всього		Пасажирський авіаційний транспорт		Вантажний авіаційний транспорт	
	тис. грн.	питома вага, %	тис. грн.	питома вага, %	тис. грн.	питома вага, %
	Динаміка витрат на персонал					
2013	2625688,1	100	1402577,9	53,42	1223110,2	46,58
2014	2461305,9	100	1244761,4	50,57	1216544,5	49,43
2015	3445349,8	100	1815066,2	52,68	1630283,6	47,32
2016	3985958,5	100	2354555,1	59,07	1631403,4	40,93
2017	4818216,9	100	3262273,6	67,71	1555943,3	32,29
2018	5807980,3	100	3839384,5	66,11	1968595,8	33,89
2019	к/с	к/с	3987572,6	к/с	к/с	к/с
	Додана вартість за витратами виробництва					
2013	5569200,1	100	к/с	к/с	к/с	к/с
2014	5771471,7	100	к/с	к/с	к/с	к/с
2015	10328089,9	100	7904833,3	76,54	2423256,6	23,46
2016	15325340,8	100	12464403,7	81,33	2860937,1	18,67
2017	17487252,7	100	15375635,7	87,93	2111617	12,08
2018	17889149,8	100	14796425,2	82,71	3092724,6	17,29
2019	к/с	к/с	19699148,6	к/с	к/с	к/с
	Обсяг виробленої продукції					
2013	14990753,8	100	к/с	к/с	к/с	к/с
2014	15362051,5	100	к/с	к/с	к/с	к/с
2015	23206186,9	100	18660432,0	80,41	4545754,9	19,59
2016	33047503,7	100	27945207,1	84,56	5102296,6	15,44
2017	41263941,9	100	34382975,0	83,33	6880966,9	16,68
2018	52078871,6	100	42552375,4	81,71	9526496,2	18,29
2019	к/с	к/с	43498786,3	к/с	к/с	к/с

Тобто вартість наданих послуг підприємствами пасажирського авіаційного транспорту більше, ніж у 4 рази перевищує вартість наданих послуг підприємствами вантажного авіаційного транспорту. Близькими є пропорції в частині доданої вартості за витратами виробництва. Протягом 2015-2018 років частка пасажирського авіаційного транспорту у них збільшилася з 76,54% до 82,71%, тоді як вантажного – скоротилася з 23,46% до 17,29%. Натомість відмінним є розподіл між окремими видами авіаційного транспорту витрат на персонал. Протягом 2013-2018 років питома вага пасажирського авіаційного транспорту зросла із 53,42% до 66,11%, а

вантажного скоротилася – із 46,58% до 33,89%. Таким чином, на кінець аналізованого періоду на пасажирський авіаційний транспорт приходиться близько 2/3 витрат на персонал, а на вантажний – 1/3. Можна зробити висновок про більшу витратоємність вантажного авіаційного транспорту за оплатою праці порівняно з пасажирським.

Обсяг вироблених послуг підприємствами пасажирського авіаційного транспорту залежить від виробничого потенціалу, представленого основними засобами та іншими необоротними активами. За підсумками 2019 року вартість необоротних активів розподіляється таким чином: великі підприємства – 89,87%, середні – 3,26%, малі – 6,87%, у т.ч. мікропідприємства – 1,37% (табл. В.1).

Питома вага необоротних активів у сукупних активах суб'єктів господарювання, що надають послуги пасажирського авіаційного транспорту, протягом 2013-2019 років зростає із 53,35% до 63,11% (табл. В.2). Найвищою вона є великих підприємств – 77,67% у 2019 році. Протягом 2015-2019 років питома вага необоротних активів у балансах середніх підприємств скоротилася із 58,6% до 41,23%, а у балансах малих протягом 2013-2019 років – із 36,52% до 19,72%. Натомість мікропідприємства демонструють суттєве зростання частки необоротних активів протягом 2013-2019 років – із 41,44% до 70,51%.

Інституціональні механізми регулювання розвитку підприємств пасажирського авіаційного транспорту України мають урахувати особливості управління соціально-трудовими відносинами в галузі: необхідність безперервного підвищення кваліфікації персоналу для забезпечення конкурентоспроможності і безпеки повітряного руху; соціальна відповідальність перед суспільством, споживачами, власними працівниками; використання ефективної системи мотивації праці як чинника задоволення потреб працівників і пасажирів; тісний зв'язок охорони праці з безпекою функціонування авіатранспортної системи [99, с. 272]. Поділяємо точку зору Ярового І. М., що метою управління соціально-трудовими відносинами на

підприємствах пасажирського авіаційного транспорту є: «перехід від елітарно-адміністративного правління до гнучкого паритетного; якісне оновлення трудового менталітету у напрямі розвитку партнерських орієнтацій, адаптації до ринку, засвоєння корпоративної культури, пов'язуючи в єдину мотиваційну систему інтереси працівників, роботодавців, держави; соціальний аудит» [100, с. 294]. Досягнення соціального партнерства сприятиме покращенню якості корпоративного управління і клієнт-орієнтованого підходу до обслуговування пасажирів.

Протягом 2010-2019 років частка пасажирського авіаційного транспорту у реалізованих послугах авіаційного транспорту скоротилася з 99,43% до 86,3%. Причому у 2019 році вона суттєво диференціюється за підприємствами, що різняться розміром: великі - 87,3%, середні - 64,8, малі - 68,0%, мікро - 50,9%. Фінансові результати до оподаткування пасажирського авіаційного транспорту у узагальнюючому критерієм ефективності його функціонування (табл. 2.8).

Таблиця 2.8

Фінансові результати до оподаткування пасажирського авіаційного транспорту

Рік	Фінансовий результат, тис. грн.	у тому числі		Питома вага підприємств, %		Збитки/прибутки, коеф.
		прибутки	збитки	прибуткових	збиткових	
2010	-888577,3	320793,1	1209370,4	51,8	48,2	3,8
2011	-2073121,2	397922,9	2471044,1	51,4	48,6	6,2
2012	-1480552,8	82348,5	1562901,3	47,8	52,2	19,0
2013	-1436357,9	43143,8	1479501,7	52,5	47,5	34,3
2014	-5139380,3	20244,8	5159625,1	40,3	59,7	254,9
2019	2146503,7	2307514,5	161010,8	56,1	43,9	0,07

Джерело: побудовано за даними [101]

Протягом 2010-2014 років мало місце системне нарощування збитків у галузі із 888,6 млн. грн. до 5139,4 млн. грн., а коефіцієнт перевищення збитків над прибутками зріс із 3,8 до майже 255 разів. Частка прибуткових підприємств за вказаний проміжок часу скоротилася з 51,8% до 40,3%. Дані за 2015-2018 роки є конфіденційними і не оприлюднюються з метою забезпечення

виконання вимог Закону України «Про державну статистику». Проте за підсумками 2019 року фінансовий результат пасажирського авіаційного транспорту є додатним і склав 2146,5 тис. грн., а частка збитків у прибутках становить лише 7,0%. Також суттєво зросла частка прибуткових підприємств (до 56,1%), що на 16,2 п.п. вище рівня 2014 року і на 4,3 п.п. перевищує рівень 2010 року. На частку великих підприємств у 2019 році приходить 97,45% прибутку пасажирського авіаційного транспорту, вони виявилися 100% прибутковими.

Через системні збитки протягом 2013-2019 років вартість власного капіталу підприємств пасажирського авіаційного транспорту була від'ємною. У 2019 році частка від'ємного капіталу великих підприємств склала 106,12%, а середніх – 4,6%. Додатні величини власного капіталу мали малі підприємства у 2018-2019 роках, а також мікропідприємства – у 2019 році. У 2019 році мали місце найвищі показники питомої ваги власного капіталу у підсумку балансу: у малих підприємств – 9,86%, у мікропідприємств – 26,05%. Найбільші від'ємні значення частки власного капіталу за модулем мали місце у 2016 році і перевищували 1000% у малих і мікропідприємств. Таким чином, підприємства пасажирського авіаційного транспорту характеризуються фінансовою нестійкістю.

За оприлюдненими даними 2010-2019 років рентабельність операційної діяльності пасажирського авіаційного транспорту у 2019 році склала 2,5%, у т.ч. за рахунок малих підприємств - 27,6% (у т.ч. мікропідприємства - 118,6%), великих підприємств – 2,5% (табл. Б.4). Операційна діяльність середніх підприємств була збитковою (-1,4%). Максимальна збитковість операційної діяльності підприємств пасажирського авіаційного транспорту мала місце у 2014 році (-22,2%), у т.ч. за рахунок малих підприємств (-74,9%) і мікропідприємств (-36,2%). Максимальний рівень збитковості операційної діяльності середніх і малих підприємств мав місце у 2015 році – відповідно (-28,6%) і (-87,2%), а мікропідприємств – у 2016 році (-51,3%).

За оприлюдненими даними 2010-2019 років рентабельність усієї діяльності пасажирського авіаційного транспорту у 2019 році склала 4,6%, у т.ч. за рахунок малих підприємств - 17,5% (у т.ч. мікропідприємства - 40,7%), великих підприємств – 4,9% (табл. Б.4). Уся діяльність середніх підприємств була збитковою (-0,8%). Максимальна збитковість усієї діяльності підприємств пасажирського авіаційного транспорту мала місце у 2014 році (-29,1%), у т.ч. за рахунок малих підприємств (-80,1%) і мікропідприємств (-40,7%). Максимальний рівень збитковості усієї діяльності середніх і малих підприємств мав місце у 2015 році – відповідно (-31,0%) і (-86,9%), а мікропідприємств – у 2013 році (-44,3%).

Основним джерелом зростання фінансових результатів і рентабельності пасажирського авіаційного транспорту є збільшення пасажирообігу, у т.ч. шляхом впровадження клієнт-орієнтованого підходу і покращення лояльності споживачів. Інституціональними механізмами досягнення цієї мети є:

по-перше, удосконалення інформаційного обміну між суб'єктами договору пасажирського перевезення і порядку пред'явлення претензій до перевізника у випадку причинного заподіяння шкоди пасажирові або його багажу [102, с. 31]. При цьому договір перевезення виконує попереджувально-охоронну та захисну функції у випадку порушення прав сторони договору [103, с. 82];

по-друге, впровадження перспективних технологій розвитку пасажирського авіаційного обслуговування: інтермодальних перевезень, «єдиного транспортного квитка» для комбінованої форми або можливості вибору альтернативного авіаційному виду транспорту, а також Рамкових стандартів безпеки та полегшення всесвітньої торгівлі Всесвітньої митної організації [104].

Інтеграційні механізми регулювання пасажирського авіаційного транспорту пов'язані із взаємодією з Європейською та світовою транспортними системами [105]: зміцнення конкурентних позицій авіаперевізників і аеропортів, удосконалення систем обслуговування і

організаційного забезпечення повітряного руху; адаптація національних авіаційних норм та правил до стандартів ЄС тощо.

2.3. Стан і перспективи вантажного авіаційного транспорту в Україні

В економіках країн світу вантажний авіаційний транспорт має незначну питому вагу у структурі перевезень, проте відіграє стратегічну роль, пов'язану з обслуговуванням зовнішньоекономічного обороту, терміною доставкою вантажів, їх транспортуванням на значні відстані тощо [106, с. 521]. У сучасних умовах визначальними чинниками розвитку вантажного авіаційного транспорту у глобальній економіці є: організаційні інновації, інформаційні технології, нові форми кооперації авіаперевізників та логістичні рішення. У результаті змінюються традиційні бізнес-моделі, стратегії провізних потужностей і маршрутних мереж, орієнтовані на перемогу в конкурентній боротьбі за клієнта і зменшення витрат [107, с. 178]. Глобалізація ринку транспортних послуг та зростання відкритості національної економіки спрощують експансію іноземних авіаційних транспортних компаній, що здійснюють перевезення вантажів. При цьому конкурентоспроможність вітчизняних авіаперевізників знижує техніко-технологічний стан інфраструктури вантажного транспорту, повітряних суден, недосконалість тарифного і митного регулювання тощо [108, с. 125]. За окреслених обставин актуальними є: розробка протекціоністської економічної політики держави на ринку вантажного транспорту, а також удосконалення інституціональних форм організації його суб'єктів.

Питання розвитку економічних методів регулювання та інституціональних форм організації вантажного авіаційного транспорту знаходяться у центрі уваги багатьох учених. У працях Литвиненка С. Л. [109-113] досліджуються питання організації мультимодальних доставок, перевезення унікальних, надважких, негабаритних вантажів авіаційним транспортом на основі системи «SolidWorks», підвищення їх якості і

надійності, моделювання, використання навантажувально-розвантажувального обладнання, навчання персоналу, створення чартерних ланцюгів, лізингу нових літаків. Увага Гасимова А. А., Мільцова В. Є. прикута до впровадження системи менеджменту якості в управління авіакомпаніями, що надають послуги в сфері вантажних перевезень [114, с. 117]. Войцеховський В. С. виділяє елементи управління вантажопотоками на мережі авіаліній: попит, тоннаж та його структура, ціна, термін та глибина продажу, мережа, контракти, коефіцієнт комерційного завантаження [115, с. 12]. Цим же автором розроблено нелінійну багатопродуктову модель транспортних потоків, що може використовуватися при плануванні перевезення вантажів на мережі авіаліній перевізника з врахуванням невизначеності інформації та ризиків зменшення попиту на його послуги [116, с. 54], а також побудовано таблицю факторного впливу при різних видах прогнозування [117, с. 448]. Високо оцінюючи науковий доробок зазначених авторів слід визнати недостатню увагу до економічних механізмів регулювання розвитку вантажного авіаційного транспорту та інституціональних форм його організації.

Вантажний транспорт України протягом останніх 25 років зазнав суттєвих інституціональних трансформацій. За обсягом перевезених вантажів в Україні лідирує автомобільний транспорт, його частка, розрахована за середніми даними 1995-2019 років, становить 68,5%, на другому місці – залізничний транспорт (20%), на третьому – трубопровідний (10,6%). Незначною є частка морського та річкового транспорту – відповідно 0,4% та 0,45%. Питома вага авіаційного транспорту є найменшою – всього 0,005%, проте за показниками зростання він обходить усі інші види транспорту – за абсолютним обсягом перевезених вантажів (4,874 разів) та за питомою вагою (7,83 разів). Натомість загальний обсяг перевезення вантажів у 2019 році проти 1995 року скоротився на 37,8%, залізничним транспортом – на 27,1%, автомобільним – на 36,9%. Більше ніж вдвічі зменшився обсяг перевезень трубопровідним транспортом, більше, ніж втричі, – річковим транспортом,

майже в десять разів – морським. Найменші темпи скорочення аналізованого показника по залізничному транспорту обумовили зростання його питомої ваги із 14,67% до 17,18% із максимальним значенням 23,43% у 2004 році. Натомість частка автомобільного транспорту скоротилася із 73,96% до 68,5% із максимальним значенням 75,9% у 2017 році.

Протягом 1995-2019 років обсяг перевезених вантажів авіаційним транспортом збільшився із 19 до 75,2 тис. т. (рис. 2.13), а його питома вага – із 0,001% до 0,005%. З початку аналізованого періоду до 1999 року мало місце скорочення обсягу перевезень до 11,3 тис. т.

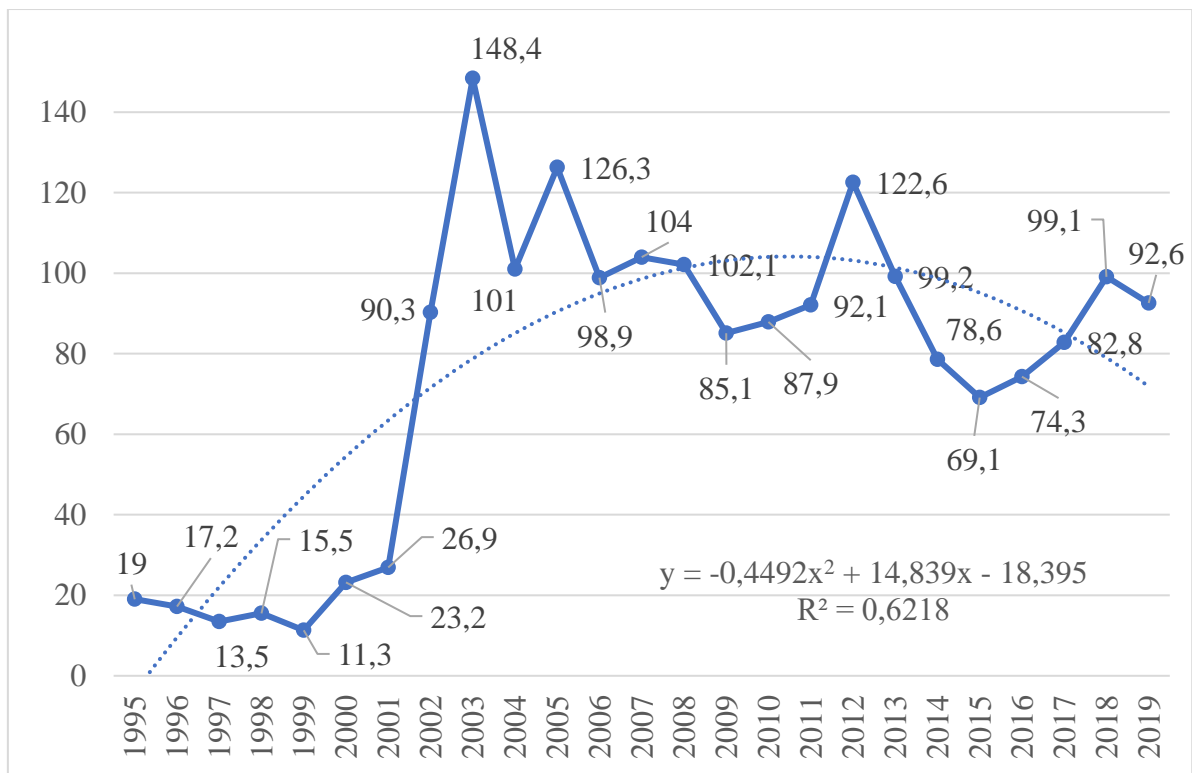


Рис. 2.13. Динаміка обсягу перевезених вантажів авіаційним транспортом України, тис. т.

Джерело: побудовано за даними [118]

До 2003 року тривав висхідний тренд із різким зростанням у 2001 році – із 26,9 до 148,4 тис. т. У наступні роки динаміка обсягу вантажних перевезень авіаційним транспортом коливалася з загальною тенденцією до скорочення до 69,1 тис. т у 2015 році. До 2018 року він зріс до 99,1 тис. т і незначно скоротився у 2019 році. Вантажообіг за авіаційним транспортом в Україні

протягом 2014-2020 років також мав загальну тенденцію до зростання із 239,2 до 316,2 млн. ткм, або у 1,32 разів, яка описується лінійною функцією із множинним коефіцієнтом детермінації 0,6736 (рис. 2.14).

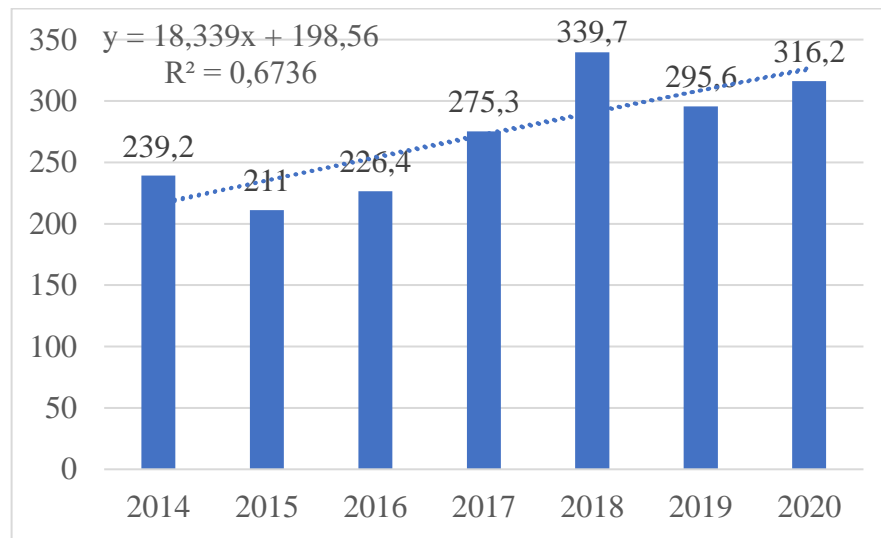


Рис. 2.14. Вантажообіг за авіаційним транспортом в Україні протягом 2014-2020 років, млн.ткм

Джерело: побудовано за даними [119]

Незважаючи на зростання обсягу вантажних перевезень авіаційним транспортом і його вантажообігу, кількість суб'єктів господарювання вантажного авіаційного транспорту протягом 2010-2019 років скоротилася з 52 до 44, або у 1,18 разів (табл. 2.9).

Таблиця 2.9

Динаміка кількості та структури різних за розміром суб'єктів господарювання вантажного авіаційного транспорту

Рік	всього	у тому числі					
		великі	середні	малі		мікро-	
				всього	з них фізичні особи	всього	з них фізичні особи
кількість суб'єктів, од.							
2010	52	1	3	48	26	43	26
2011	42	1	4	37	12	28	12
2012	46	1	8	37	9	28	9
2013	45	1	9	35	5	26	5
2014	42	1	7	34	6	27	6
2015	46	1	6	39	10	30	10
2016	46	1	8	37	14	31	14
2017	41	1	7	33	10	27	10

2018	41	1	8	32	11	26	11
2019	44	1	8	35	12	27	12
темп скорочення, разів	1,18	1,00	0,38	1,37	2,17	1,59	2,17
	структура, %						
2010	100	1,92	5,77	92,31	50,00	82,69	50,00
2011	100	2,38	9,52	88,10	28,57	66,67	28,57
2012	100	2,17	17,39	80,43	19,57	60,87	19,57
2013	100	2,22	20,00	77,78	11,11	57,78	11,11
2014	100	2,38	16,67	80,95	14,29	64,29	14,29
2015	100	2,17	13,04	84,78	21,74	65,22	21,74
2016	100	2,17	17,39	80,43	30,43	67,39	30,43
2017	100	2,44	17,07	80,49	24,39	65,85	24,39
2018	100	2,44	19,51	78,05	26,83	63,41	26,83
2019	100	2,27	18,18	79,55	27,27	61,36	27,27
темп зростання, разів	1,00	1,18	3,15	0,86	0,55	0,74	0,55

Джерело: побудовано за даними [97]

У галузі протягом всього аналізованого періоду працював лише один великий суб'єкт господарювання, кількість середніх зростає із 3 до 8, а їх частка – із 5,77% до 18,18%. Основна частка господарюючих суб'єктів представлена малими, але вона скоротилася з 92,31% до 79,55%. Їх кількість також зменшилася – із 48 до 35. У складі малих форм організації вантажного транспорту переважають мікропідприємства, їх кількість зменшилася з 43 до 27, а питома вага – із 82,69% до 61,36%. На початок аналізованого періоду половина суб'єктів господарювання, що здійснюють діяльність з вантажних перевезень авіатранспортом, була представлена фізичними особами, що відносяться до групи мікро-підприємництва, у 2019 році – трохи більше чверті.

Оцінюючи виробничий потенціал підприємств вантажного авіаційного транспорту, слід зауважити, що протягом 2015-2019 років питома вага необоротних активів у балансах середніх підприємств скоротилася майже вдвічі – із 60,06% до 30,59% (табл. В.2). Зазначена тенденція притаманна також протягом 2013-2019 років малим підприємствам (зменшення із 63,23% до 50,48%), а також мікропідприємствам – скорочення з 58,32% до 2,16%.

Протягом 2013-2014 років на малі підприємства приходилося відповідно 1,96% і 1,22% вартості необоротних активів на вантажному авіаційному транспорті, на мікропідприємства – відповідно 0,87% і 1,16%.

Джерелом фінансування необоротних активів виступає власний капітал (табл. В.3). За оприлюдненими даними 2013-2019 років підприємства вантажного авіаційного транспорту мають додатну величину власного капіталу, за виключенням 2017 року для малих підприємств (--14338,9 тис. грн.), 2017 та 2019 років для мікропідприємств (відповідно -18658,1 тис. грн. і -30770,4 тис. грн.).

Питома вага власного капіталу у сукупному капіталі суб'єктів господарювання, що надають послуги вантажного авіаційного транспорту, у 2013-2014 роках зростає з 61,38% до 62,75%, що свідчило про їх достатньо високу фінансову стійкість. У середніх підприємств протягом 2015-2019 років зазначений показник скоротився із 59,57% до 29,34%, що означає втрату фінансової стійкості. Такий же самий висновок за підсумками 2013-2019 років можна зробити відносно малих підприємств – зниження частки власного капіталу із 57,17% до 17,54%, а також мікропідприємств – скорочення із 72,18% до від'ємного значення (-116,25%).

Вітчизняний ринок вантажного авіаційного транспорту, як і міжнародний загалом, є ринком недосконалої олігополістичної конкуренції, оскільки на ньому працює обмежене коло перевізників, існують значні бар'єри для входу, пов'язані з великими за розміром капітальними витратами у розвиток інфраструктури, складського господарства, вантажних хабів, інформаційних систем управління [120, с. 29]. Проте з точки зору прибутковості зазначений сегмент ринку національної економіки є привабливим для інвестицій. Дані за 2015-2019 роки не оприлюднюються Державною службою статистики, але протягом 2010-2014 років фінансові результати до оподаткування вантажного авіаційного транспорту були додатними, за виключенням 2011 року (табл. 2.10).

Фінансові результати до оподаткування вантажного авіаційного транспорту

Рік	Фінансовий результат, тис. грн.	у тому числі		Питома вага підприємств, %		прибутки /збитки, коеф.
		прибутки	збитки	прибуткових	збиткових	
2010	4596,5	6678,6	2082,1	66,7	33,3	3,2
2011	-9068,7	3042,0	12110,7	52,0	48,0	0,3
2012	183079,3	194579,1	11499,8	55,6	44,4	16,9
2013	92339,5	103311,9	10972,4	64,9	35,1	9,4
2014	105114,4	138408,9	33294,5	70,6	29,4	4,2

Джерело: побудовано за даними [101]

Найбільший їх обсяг було згенеровано у 2012 році (183079,3 тис. грн.), коли сума прибутків перевищила суму збитків у 16,9 разів. Позитивно характеризує діяльність вантажного авіаційного транспорту зростання питомої ваги прибуткових підприємств протягом 2010-2014 років із 66,7% до 70,6%.

За оприлюдненими даними 2010-2019 років операційна діяльність вантажного авіаційного транспорту була рентабельною у 2010, 2013-2014 роках із показниками 4,4%, 4,3%, 2,6%. Рентабельність усієї діяльності у зазначені роки склала відповідно 1,5%, 1,1%, 0,4%. Збитковість операційної та усієї діяльності підприємств вантажного авіаційного транспорту у 2011 році склала відповідно (-5,2%) і (-7,4%). Рентабельність операційної діяльності середніх підприємств підгалузі варіювала від 1,6% у 2018 році до 7,4% у 2019 році, а усієї діяльності – від збитковості (-4,9%) 2015 року до прибутковості 5,2% у 2019 році. Широкий розмах варіації мають показники прибутковості малих підприємств: операційної діяльності – від збитковості (-33,5%) у 2017 році до рентабельності 46,9% у 2018 році, усієї діяльності - від збитковості (-34,0%) у 2017 році до рентабельності 36,1% у 2018 році. У мікропідприємств найгірші показники рентабельності операційної та усієї діяльності, представлені від’ємними значеннями, мали місце у 2011 році – відповідно (-10,7%) і (-14,6%), найкращі – у 2015 році (відповідно 4,9% і 1,9%).

Намагання збільшити дохідність обумовлює пошук найбільш раціональної бізнес-моделі функціонування суб'єктів ринку вантажного авіаційного транспорту. На початку XXI століття вона зазнала суттєвих змін у зв'язку з переходом від традиційних до комбінованих (гібридних форм). Різноманіття існуючих бізнес-моделей організації вантажного авіаційного транспорту можна звести до трьох основних: класичні вантажні перевізники, класичні пасажирські перевізники, гібридні перевізники.

Перше. Інституціональними формами вантажних перевізників є: універсальні (здійснюють транспортування усіх видів вантажів), орендарі вантажних типів повітряних суден на умовах лізингу, вузькоспеціалізовані, або нішеві (здійснюють перевезення специфічних вантажів за допомогою спеціального обладнання).

Друге. Комбіновані перевезення здійснюють пасажирські авіакомпанії, які розширюють свою діяльність за рахунок транспортування вантажів у вантажних і/або багажних відсіках, або приймають на транспортування вантажі за відсутності частини пасажирів. Їх частковою формою є модель аутсорсингу, яка передбачає передачу пасажирськими авіалініями процесів перевезення вантажів спеціалізованим компаніям.

Третє. Спеціальні, або гібридні, авіаперевізники - здійснюють інтегровані експрес-перевезення, експрес-доставку пошти і вантажів, використовують власні і орендовані повітряні судна, надають комплекс додаткових послуг (термінальні, експедиторські, митно-брокерські, інформаційні, логістичні тощо). Під гібридизацією Литвиненко С. Л., Литвиненко Л. Л. розуміють «процес поєднання різних видів перевізників шляхом утворення особливих, гібридних бізнес-моделей на основі використання нових підходів та інструментів» [121; 122].

Кожна інституціональна форма організації вантажних перевезень має свої переваги і недоліки (табл. 2.11).

Переваги і недоліки окремих перевізників на ринку вантажного авіаційного транспорту

Ознака	Перевізники		
	вантажні	комбіновані	гібридні
Переваги	- більша гнучкість через більші можливості вибору вантажних хабів; - можливості транспортування негабаритних вантажів; - менші вимоги до якості злітних смуг; - можливість побудови логістичних ланцюгів на запити споживачів.	- економія на умовно-постійних витратах; - більші можливості регулювання рентабельності порівняно з вантажними.	- розширення присутності на ринку; - створення унікального продукту; - комплексне управління вантажопотоками в мережі; - надання послуг із високою доданою вартістю
Недоліки	- менші можливості регулювання рентабельності порівняно з комбінованими.	- вторинність вантажу відносно пасажирів; - зростання тривалості доставки через необхідність стикувань пасажирських рейсів.	- ризик розривів між пропозицією і очікуваннями вантажної клієнтури

Джерело: власна розробка

Вантажні та комбіновані авіаперевізники керуються принципом «аеропорт-аеропорт», а спеціальні - «від дверей до дверей» і «точно в термін», тому вони використовують комбінацію наземного і повітряного видів транспорту. Мультимодальна система доставки вантажів обумовлює розвиток інформаційних технологій виробничо-логістичної діяльності учасників ланцюга «виробник – аеропорт – аеропорт - кінцевий споживач» – підприємств авіаційного та інших видів транспорту [123, с. 42]. У ланцюг поставок входить значне коло суб'єктів, діяльність яких має бути узгодженою, скоординованою, синхронізованою: «експлуатанти повітряних суден, експрес-перевізники, зареєстровані агенти, вантажовідправники, вантажоодержувачі, транспортні компанії, агенти по наземній обробці вантажу, вантажні термінали аеропортів тощо» [124, с. 69]. Розглянемо приклад вітчизняного транспортного ланцюга, створеного на базі ТОВ «ФФ Карго Сервіс Україна» (*Limited Liability Company FF Cargo Services Ukraine*), код ЄДРПОУ 36658805, основний вид діяльності за КВЕД - 52.29 Інша допоміжна діяльність у сфері транспорту. LLC FF Cargo

Services Ukraine є дочірньою компанією американської транспортної корпорації Global GSA Group, яка зареєстрована у 2009 році і знаходиться на території вантажного терміналу аеропорту «Бориспіль» (КВР). Основними функціями компанії є: організація перевезень вантажним авіаційним транспортом, транспортно-експедиційне обслуговування вантажів, надання аутсорсингових послуг логістичному провайдеру, який діє на замовлення вантажовідправника. Використання компанією інформаційної системи бронювання і управління вантажними перевезеннями *Cargospot* дозволяє отримувати такі переваги: контролювати продажі, інтегрувати бізнес-процеси, оптимізувати мережу маршрутів, стикувати авіарейси, формувати авіаційні вантажні накладні і рахунки на перевезення тощо.

Важливу роль у забезпеченні функціонування вітчизняних вантажних авіаперевізників, ефективного управління вантажопотоками, оптимізації бізнес-процесів також мають інформаційні системи *System SAP Business Suite*, *System SAP HYDRA*, *Flight Data Management System*, а також портал для бронювання вантажних перевезень *Cargo Portal Services*, який дозволяє автоматизувати процес планування вантажної роботи та її оновлення у режимі реального часу [125, с. 74]. Інформаційна система «*Cargo-2000*» є галузевим стандартом, покликаним підвищити ефективність авіаційної логістики і якість доставки вантажів. Широкі можливості використання для організації чартерних вантажних, комбінованих та змішаних перевезень має система «*Cargo-3000*», яка забезпечує електронний документообіг, інформацію щодо консолідації та розконсолідації вантажів, її відображення в системі бухгалтерського обліку та звітності.

Міжнародною асоціацією повітряного транспорту (IATA - International Air Transport Association) була розроблена інноваційна технологія e-freight (альтернатива технології e-ticket при пасажирських перевезеннях), орієнтована на повну ліквідацію паперового документообігу, що супроводжує перевезення вантажів, вибір технологічних параметрів обслуговування їх руху, взаємодію з розглянутими вище інформаційними системами [126, с. 66].

Імплементация технології e-freight є передумовою інтеграції українських вантажних авіаперевізників у спільний європейський авіаційний простір і зміцнення їх конкурентних позицій. Вона потребує: спрощення митних процедур та інших формальностей при перетині вантажами кордону України, приведення нормативно-правової бази України, що регламентує електронний документообіг, у відповідність до Монреальської конвенції, яка уніфікує деякі правила міжнародних повітряних перевезень [127]. Застосування технологій e-freight вітчизняними авіаційними вантажними перевізниками потребує переведення в електронну форму документів про походження товару, вантажних декларацій, доручень, накладних, митних документів, передаточних маніфестів тощо. Ефективна взаємодія технологій e-freight зі спеціалізованими програмами «Cargo-2000», «Cargo-3000» дозволяє отримати синергетичний ефект, що виявляється у прискоренні і підвищенні надійності доставки вантажів, зниженні їх вартості тощо.

Для організації перевезень мережевими вантажними авіакомпаніями розроблено глобальну систему дистрибуції GDS (Global Distribution System), призначену для відображення динаміки попиту, поточних цін, ємностей та інших умов перевезень у режимі реального часу, забезпечення безперебійності продаж, аналізу конкурентоспроможності послуг із транспортування на ринку [128, с. 329]. Система BSP (Billing and Settlement Plan) призначена для виставлення рахунків, опосередкування руху коштів між агентами з продажу та авіакомпаніями, забезпечення його обліку, контролю, формування звітності тощо. Система управління доходами RS (Revenue System) дозволяє формувати ціни на авіаперевезення залежно від стану завантаження рейсів, обмінюватися інформацією з GDS, контролювати виконання запланованих показників доходності рейсів. Цінова політика вантажних авіаперевізників формується за правилом «продажу на глибину», коли відкриття частини ємностей на майбутнє робиться по меншим цінам, а по мірі скорочення терміну продаж вони зростають. Для мережевого вантажного авіаційного перевізника цільовим таргетом є дохідність не конкретного рейсу, а мережі загалом. Його

досягнення забезпечується трансферними вантажопотоками, оскільки безпасадкові, «прямі» перевезення не здатні створити достатнє комерційне завантаження вантажних повітряних суден.

Зростання попиту споживачів на якість і надійність вантажних авіаперевезень стимулює розвиток «розумних» складів, систем планування ресурсів *ERP (enterprise resource planning)*, інтегрування систем глобального позиціювання *GPS (Global Positioning System)* та автоматичної ідентифікації об'єктів за допомогою радіосигналів *RFID (Radio Frequency IDentification)*, що дозволяє забезпечувати контроль інформації про місцезнаходження вантажу під час його транспортування.

Розвиток вантажних авіаперевезень в Україні стримують вади системи митного регулювання, оскільки існуючі митні правила обумовлюють значну тривалість у часі транзитних процедур. Для зміцнення конкурентоспроможності українських вантажних авіаперевізників на міжнародному ринку можна запропонувати створення авіаційних кластерів за типом спеціальної економічної зони портового типу. Місцями їх розміщення можуть бути регіони України, де знаходяться потужні міжнародні авіавантажні центри, а умовою ефективності функціонування – наявність чітких правил ведення господарської діяльності.

Висновки до розділу 2

1. В основу діагностики стану інституціонально-економічних механізмів регулювання розвитку авіаційного транспорту покладено якісний інститут єдиної транспортної політики ЄС, а також кількісні оцінки інституціональних координат відносних конкурентних переваг галузі порівняно з національною економікою загалом, регіональних ринків послуг авіаційного транспорту, різних за розміром суб'єктів господарювання галузі тощо. Виявлено значну концентрацію ринку послуг авіаційного транспорту в м. Києві, пріоритет малих підприємств за кількістю суб'єктів господарювання, великих

підприємств – за кількістю зайнятих, обсягами доданої вартості, виробництва і реалізації послуг.

2. Інституціональними координатами, які використано для авіаційного транспорту, є внесок галузей національного господарства у формування активів і реалізованої продукції (товарів, послуг) підприємств за видами економічної діяльності. Їх оцінка дозволила встановити, що протягом 2013-2017 років активи підприємств авіаційного транспорту збільшилися проміжними темпами, меншими, ніж на транспорті загалом, але більшими, ніж загалом по національній економіці. За всіма трьома досліджуваними видами діяльності найбільші темпи зростання демонстрували великі підприємства. Авіаційний транспорт є лідером зростання обсягів реалізованої продукції (товарів, послуг), на другому місці - транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність, на третьому – національна економіка. На авіаційному транспорті і в національній економіці темпи росту продаж перевищують темпи росту активів, на транспорті загалом – відстають.

3. На основі оцінки кількісних інституціональних координат виявлено переваги авіаційного транспорту над національною економікою загалом за ресурсовіддучою (виручкою від реалізації на одиницю активів) по великим і середнім підприємствам, а також позитивні тенденції її зростання. Встановлено нижчу конкурентоспроможність авіаційного транспорту за ресурсовіддачею порівняно з транспортом, складським господарством, поштовою та кур'єрською діяльністю, а також несприятливі тренди. Отримані результати можна пояснити більшою капіталомісткістю операційних та інвестиційних процесів на авіаційному транспорті порівняно з іншими видами транспорту. виправлення ситуації на краще потребує впровадження інноваційних технологій організації авіаперевезень з метою зниження поточних і капітальних витрат.

4. Системну динаміку як метод вивчення складних ієрархічних систем застосовано до діагностики стану та розвитку пасажирського авіаційного транспорту в Україні протягом 2010-2020 років для з'ясування причинно-

наслідкових кількісних, якісних, структурних змін. Встановлено стрімке, лінійне, рівномірне зростання пасажирообігу за авіаційним транспортом в Україні протягом 2015-2019, пов'язане з підписанням Угоди про Асоціацію з ЄС. Наступний 2020 рік визначено як точку біфуркації, яка змінила стійкий тренд зростання на різке, трьох кратне падіння обсягів пасажирообігу у зв'язку з обмежувальними заходами щодо протидії поширенню *COVID-19*.

5. Виявлено інтенсивні процеси концентрації у пасажирському авіаційному транспорті, оскільки зростання пасажирообігу відбувалося на фоні скорочення кількості підприємств і ще більших темпів зменшення зайнятих у галузі осіб. Розподілення кількості зайнятих осіб, реалізованих послуг, доданої вартості, отриманих фінансових результатів за розміром підприємств має експоненціальний характер, оскільки переважна їх частина приходить на великі підприємства, частка яких не перевищує 7%. Структурна динаміка пов'язана зі зменшенням частки середніх підприємств на користь великих і мікропідприємств.

6. За результатами оцінки внутрішньогалузевої конкуренції виявлено переваги підприємств пасажирського авіаційного транспорту на ознакою масштабу діяльності. Вартість наданих ними послуг більше, ніж у 4 рази перевищує вартість наданих послуг підприємствами вантажного авіаційного транспорту. При цьому на пасажирський авіаційний транспорт приходить близько 2/3 витрат на персонал, а на вантажний – 1/3, що свідчить про більшу витратоємність вантажного авіаційного транспорту за оплатою праці порівняно з пасажирським.

7. На основі динаміки питомої ваги необоротних активів у сукупних активах суб'єктів господарювання, що надають послуги пасажирського авіаційного транспорту, протягом 2013-2019 років встановлено зростання їх виробничого потенціалу загалом, великих і мікропідприємств. Проте зворотну тенденцію погіршення стану матеріально-технічної ази демонструють середні і малі підприємства.

8. Узагальнюючу оцінку розвитку пасажирського авіаційного транспорту проведено за критерієм фінансових результатів та величиною власного капіталу. Вадами діяльності його підприємств визначено: наявність системних збитків протягом 2010-2014 років, значну кількість збиткових підприємств, від'ємні значення власного капіталу за рахунок великих і середніх підприємств, фінансова нестійкість усіх за розміром підприємств; позитивами – прибуткову діяльність на рівні галузі у 2019 році, тенденцію до зростання частки рентабельних підприємств, додатні значення величини власного капіталу малих підприємств у 2018-2019 роках, а також мікропідприємств – у 2019 році.

9 Обґрунтовано зміст інституціональних механізмів регулювання розвитку підприємств пасажирського авіаційного транспорту, представлених управлінням соціально-трудовами відносинами в галузі, впровадженням клієнт-орієнтованого підходу і перспективних технологій розвитку пасажирського авіаційного обслуговування, посиленням гарантій захисту прав споживачів, взаємодією з Європейською та світовою транспортними системами. Показано, що в основу інституціональних механізмів регулювання пасажирського авіаційного транспорту має закладатися не державний протекціонізм, а критерій зростання ефективності і конкурентоспроможності суб'єктів ринку повітряних перевезень у рамках політики «відкритого неба».

10. Доведено стратегічну роль вантажного авіаційного транспорту в економіках країн світу, пов'язану з обслуговуванням зовнішньоекономічного обороту, терміною доставкою вантажів, їх транспортуванням на значні відстані тощо. Систематизовано визначальні чинники розвитку вантажного авіаційного транспорту у глобальній економіці: організаційні інновації, інформаційні технології, нові форми кооперації авіаперевізників та логістичні рішення. Визначено внесок авіаційного транспорту у формування вантажообороту в Україні. Виявлено протилежну динаміку обсягів перевезень вантажів авіаційним та іншими видами транспорту. Кількісно показано

протиріччя між низькою часткою вантажних авіап перевезень та їх потужним абсолютним і структурним зростанням.

11. Авіаційне транспортування вантажів визначено ринком олігополістичної конкуренції через обмежене коло суб'єктів господарювання, домінування одного великого та декількох середніх гравців, наявність бар'єрів входу, які носять фінансово-інвестиційний та техніко-технологічний характер. Показано привабливість ринку вантажних авіаційних перевезень для інвестицій із огляду на переважну додатність фінансових результатів, величини власного капіталу і зростання частки прибуткових підприємств. Факторами зниження інвестиційної привабливості є: втрата виробничого потенціалу та фінансової стійкості протягом п'яти останніх років середніми, малими та мікропідприємствами.

12. Узагальнено інституціональні форми організації вантажних авіаційних перевізників (класичні, комбіновані, гібридні), визначено їх переваги і недоліки. Обґрунтовано принципи функціонування транспортних ланцюгів і здійснення мультимодальних перевезень на основі вантажного авіаційного транспорту. Охарактеризовано основні інформаційні системи бронювання і управління вантажними авіаційними перевезеннями, дистрибуції, ціноутворення, розрахунків, відслідковування багажу покупцями і продавцями. Узагальнено вимоги Міжнародної асоціації повітряного транспорту до використання інноваційних технологій *e-freight* в авіації, розроблено рекомендації із приєднання до них суб'єктів вітчизняного ринку вантажних авіаційних перевезень у частині електронного документообороту і спрощення митних процедур. Запропоновано удосконалення економічних механізмів розвитку вантажного авіаційного транспорту в Україні на основі спеціальних економічних зон портового типу.

РОЗДІЛ 3

НАУКОВО-ПРАКТИЧНІ РЕКОМЕНДАЦІЇ ЩОДО УДОСКОНАЛЕННЯ ІНСТИТУЦІОНАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНИХ МЕХАНІЗМІВ РЕГУЛЮВАННЯ РОЗВИТКУ АВІАЦІЙНОГО ТРАНСПОРТУ

3.1. Інноваційні механізми зміцнення міжнародної конкурентоспроможності авіаційного транспорту України

Введення в дію Угоди про Асоціацію, лібералізація візового режиму для українців надала новий поштовх розвитку зовнішньоекономічної торгівлі послугами авіаційного транспорту України з країнами ЄС. Протягом 2016-2018 років пасажиропотік між Україною і Європою збільшився вдвічі, було відновлено діяльність понад 10 регіональних аеропортів, проведено реконструкцію аеропортів Одеси і Дніпра. В Україні виникли нові тенденції, притаманні європейському ринку авіаційних послуг: зростання кількості пасажирських перевезень та обсягу пасажирообороту, збільшення лояльності населення до послуг авіаційного транспорту [129, с. 83].

У контексті викладеного вище актуальним є дослідження міжнародної економічної конкурентоспроможності повітряного транспорту України з метою розробки стратегічних механізмів її зміцнення. Методика дослідження конкурентних позицій вітчизняних транспортних авіаційних підприємств ґрунтується на оцінці показників зовнішньої торгівлі послугами повітряного транспорту України (табл. 3.1).

Протягом аналізованого періоду 2000-2019 років зовнішньоекономічна діяльність підприємств повітряного транспорту України мала додатне сальдо, що є визнанням його конкурентоспроможності і виключно важливої ролі в системі національного господарства, у т.ч. як джерела валютної виручки.

**Показники зовнішньої торгівлі послугами повітряного транспорту
України**

Рік	тис. дол. США			Коефіцієнт покриття експорту імпортом
	експорт	імпорт	сальдо	
2000	218807,3	65686	153121,7	3,33
2005	561952,9	189862	372091,1	2,96
2009	1181930	447612	734317,9	2,64
2010	1166249	447552	718697,4	2,61
2011	1481828	685982	795846,1	2,16
2012	1485097	635913	849183,7	2,34
2013	1299127	628312	670815,3	2,07
2014	1071263	431038	640224,9	2,49
2015	853618,5	466938	386680,9	1,83
2016	882840,3	357465	525375,3	2,47
2017	1091775	452397	639377,8	2,41
2018	1221611	695720	525890,6	1,76
2019	1419721	757823	661897,5	1,87
2020	796113,8	313910,3	482203,5	2,54
Темп росту, разів				
2019/2000	6,49	11,54	4,32	0,56
2020/2019	0,56	0,41	0,73	1,36

Джерело: побудовано за даними [130]

Натомість темпи росту обсягу експорту (6,49 разів) майже вдвічі відстають від темпів росту імпорту (11,54 разів), у результаті розмір додатного сальдо збільшився найменшими темпами – у 4,32 рази.

Динаміка показників зовнішньої торгівлі послугами повітряного транспорту України у рамках досліджуваного часового інтервалу не була лінійною. Протягом 2000-2012 років обсяг експорту (Е) збільшився з 218,8 млн. дол. США до 1485,1 млн. дол. США, а до кінця 2015 року скоротився до 853,7 млн. дол. США. Таким чином, на інтервалі 2000-2015 років експорт послуг повітряного транспорту описується параболою з гілками донизу (рис. 3.1). Значення коефіцієнту множинної детермінації (0,9567) свідчить про високу вірогідність отриманої функції. У 2016-2019 роках спостерігається чітко виражений тренд до зростання обсягу експорту послуг повітряного транспорту із 882,8 млн. дол. США до 1419,7 млн. дол. США. У 2020 році відбулося різке скорочення експорту 796,1 млн. дол. США, або у 1,78 разів.

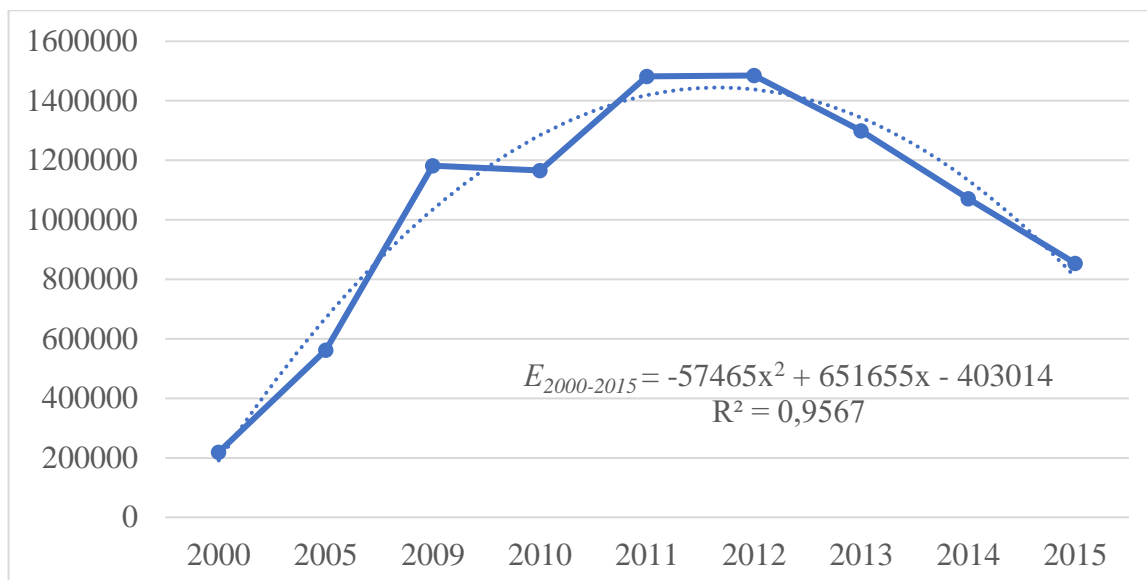


Рис. 3.1 – Динаміка експорту послуг повітряного транспорту протягом 2000-2015 років, тис. дол. США

Джерело: власні розрахунки

Тому його динаміка на інтервалі 2016-2020 років описується параболою з гілками донизу із достатньо високим значенням коефіцієнта множинної детермінації $R^2 = 0,7235$ (рис. 3.2).

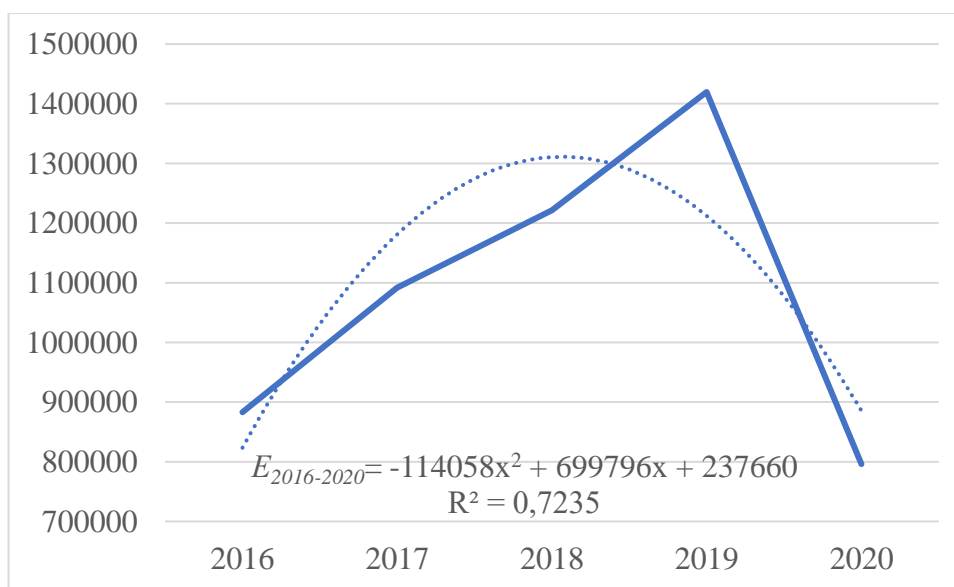


Рис. 3.2 – Динаміка експорту послуг повітряного транспорту протягом 2016-2020 років, тис. дол. США

Джерело: власні розрахунки

Таким чином, 2016 рік можна вважати точкою біфуркації, коли відбулася зміна тренду експортної діяльності вітчизняних авіаційних транспортних підприємств із низхідної на висхідну. Пов'язуємо це зі вступом в дію Угоди про Асоціацію, лібералізацією візового режиму для українців, який надав новий поштовх попиту на пасажирські перевезення до Європи. Проте показник експорту 2019 року відстає від максимального значення, зафіксованого у 2012 році, на 4,4% [131]. Різке скорочення обсягів експорту послуг повітряного транспорту у 2020 році обумовлено обмеженнями, пов'язаними з COVID-19 [132, с. 59].

Схожими трендами характеризується динаміка імпорту (I) послуг повітряного транспорту з лагом відставання у один рік. Протягом 2000-2011 років його обсяг збільшився з 65,7 млн. дол. США до 686 млн. дол., а до кінця 2016 року скоротився до 357,5 млн. дол. США і описується також поліномом другого ступеня з гілками донизу (рис. 3.3):

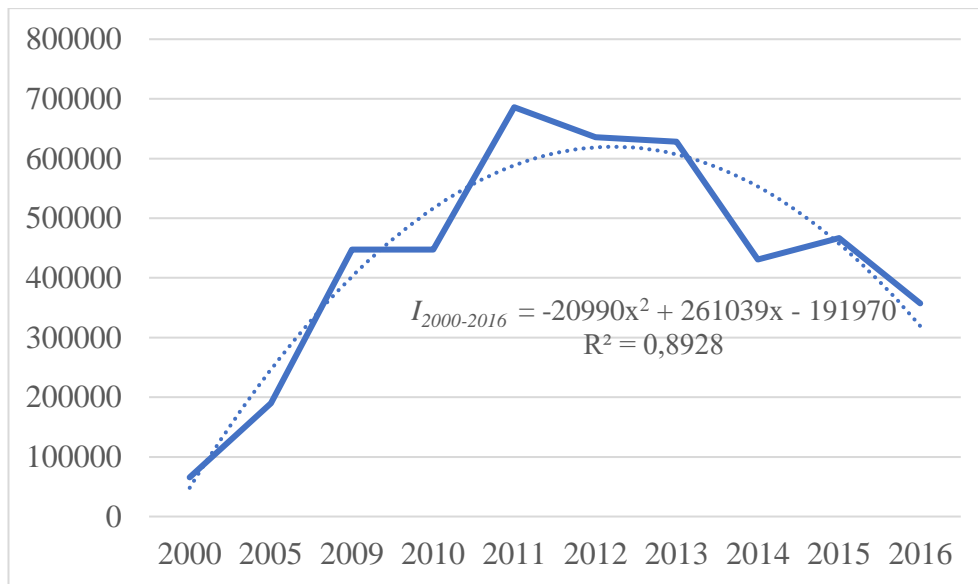


Рис. 3.3 – Динаміка імпорту послуг повітряного транспорту протягом 2000-2016 років, тис. дол. США

Джерело: власні розрахунки

На інтервалі 2017-2019 років обсяг імпорту послуг повітряного транспорту зріс із 452,4 млн. дол. США до 757,8 млн. дол. США, а у 2020 році

він скоротився до 313,9 млн. дол. США. Динаміка показника описується параболою з гілками донизу (рис. 3.4).

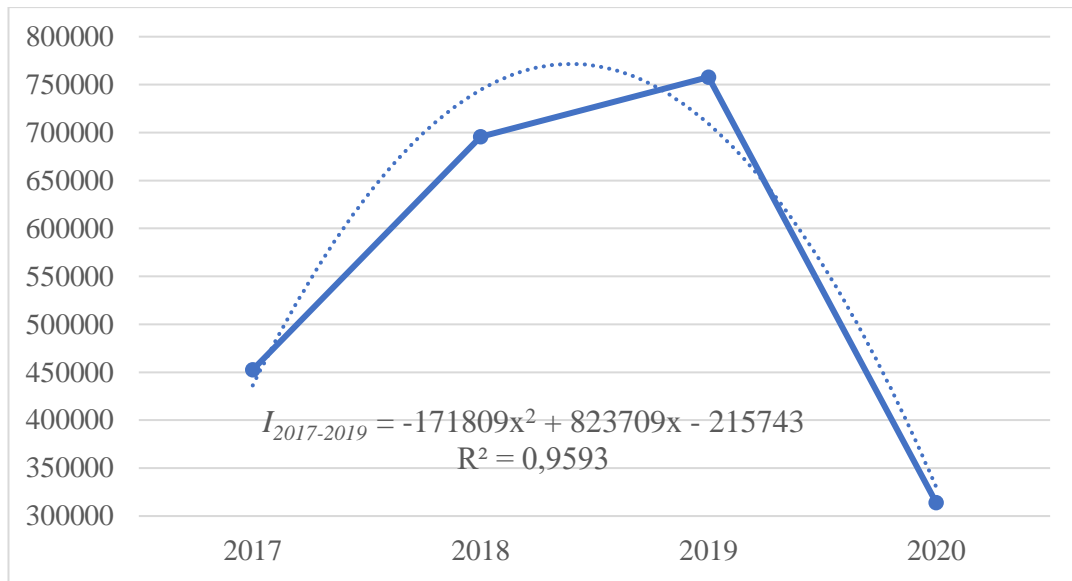


Рис. 3.4 – Динаміка імпорту послуг повітряного транспорту протягом 2017-2020 років, тис. дол. США

Джерело: власні розрахунки

На відміну від експортної діяльності, обсяг імпорту у 2019 році перевищив максимальне значення попередніх років (2011 рік) на 10,47%.

Схожість трендів експорту і імпорту послуг повітряного транспорту віддзеркалює їх тісний кореляційний зв'язок, який становить 0,933. Кореляційно-регресійна модель залежності обсягу експорту від імпорту, побудована за даними 2000-2020 років, має вигляд:

$$E = 1,699 * I + 254185,8, \quad R^2 = 0,875 \quad (3.1)$$

Економічна інтерпретації полягає у визначенні сталого абсолютного перевищення експорту над імпортом (254,2 млн. дол. США) та відносної еластичності, коли при збільшенні імпорту на 1 дол. США, обсяг експорту зростає на 1,699 дол. США.

Протягом 2000-2019 років спостерігається чітко виражена тенденція до скорочення коефіцієнту покриття (K_n) експорту імпортом із 3,33 до 1,87, або

майже вдвічі. У 2020 році відбулося його зростання до 2,54. Динаміка коефіцієнту описується поліноміальною функцією з гілками догори (рис. 3.5).

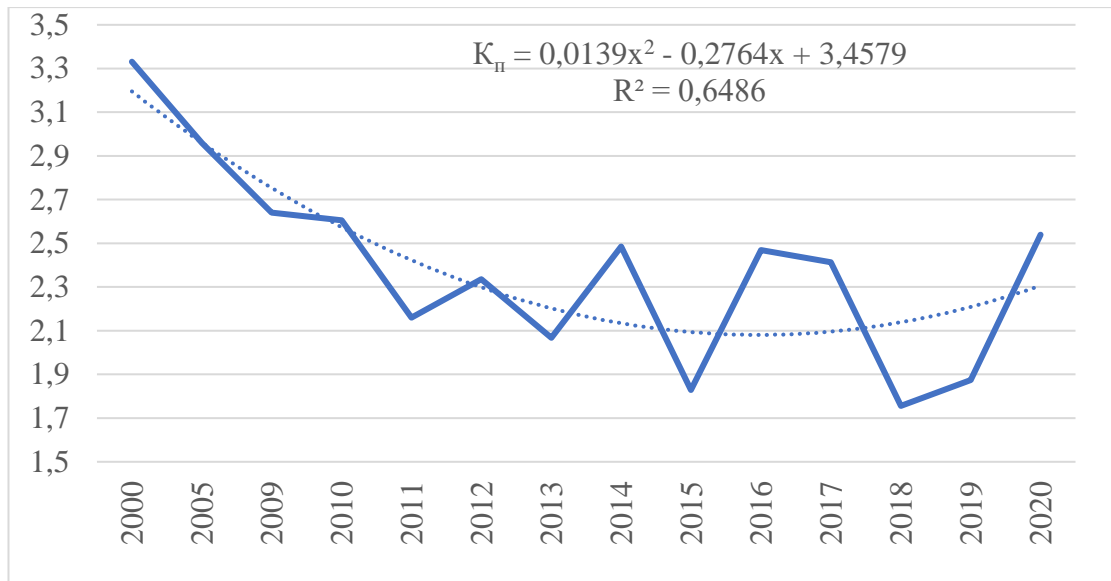


Рис. 3.5. Динаміка коефіцієнту покриття експорту імпортом, разів

Джерело: власні розрахунки

Окреслену ситуацію можна визначити як відносну втрату експортного потенціалу послуг повітряного транспорту на фоні зростання імпортової ємності внутрішнього ринку. В її основі лежать як об'єктивні чинники, пов'язані з інституціонально-економічним регулюванням ринку міжнародних авіаційних перевезень в умовах євроінтеграції, так і фактори суб'єктивного порядку, передусім, менша конкурентоспроможність національних авіаперевізників у частині якості і ціни послуг, безпеки повітряного руху [133].

Основними механізмами зміцнення міжнародної економічної конкурентоспроможності повітряного транспорту України є:

по-перше, інтеграційно-правові, пов'язані з розбудовою САП між Україною та країнами-членами ЄС у частині впровадження стандартів безпеки, проведення міжнародної сертифікації, імплементації систем менеджменту якості, дотримання екологічних норм, захисту прав споживачів, надання електронних сервісів пасажиром, прийняття кодексів корпоративного управління та відповідних змін до Повітряного Кодексу України тощо;

по-друге, програмні механізми, пов'язані з прийняттям проекту Авіаційної транспортної стратегії України на період до 2030 року: оновлення парку повітряних суден на інноваційній основі, зменшення їх шкідливого впливу на довкілля, впровадження новітніх технологій повітряного руху, енергозбереження, енергоефективність тощо;

по-третє, інвестиційно-інфраструктурні механізми, пов'язані з реконструкцією аеропортів з метою збільшення їхньої пропускної спроможності, покращення якості надання послуг із перевезення пасажирів і вантажів, створення сучасних терміналів і мультимодальних вантажних комплексів. Включення провідних аеропортів України до Індикативного інвестиційного плану розвитку транс'європейської транспортної мережі *TEN-T (Trans-European Transport Network)* сприятиме залученню коштів європейських інвесторів у їх розбудову [134].

Важливою запорукою зміцнення міжнародної економічної конкурентоспроможності повітряного транспорту України є також покращення конкурентного середовища на внутрішньому авіаційному ринку на всіх його сегментах (авіатранспортні послуги, аеропортові послуги, наземне обслуговування повітряних суден), підтримка стандартів добросовісної конкуренції, недопущення зловживання монопольною владою і дискримінації окремих покупців і продавців, гарантування їм відкритого та прозорого доступу до авіаційного ринку та його інфраструктури. Факторами покращення інституціонального середовища є валютна лібералізація і підвищення інвестиційної привабливості авіаційного ринку України.

За результатами моделювання показників зовнішньої торгівлі послугами повітряного транспорту України встановлено тенденцію до погіршення його міжнародної економічної конкурентоспроможності. Для усунення негативних впливів обґрунтовано інтеграційно-правові, програмні, інвестиційно-інфраструктурні механізми, фактори покращення внутрішнього конкурентного та інституціонального середовища.

У 2016 році відбулася зміна тренду експортної діяльності вітчизняних авіаційних транспортних підприємств із низхідної на висхідну, тому зазначений рік можна вважати точкою біфуркації. Україна має додатне сальдо торгівлі послугами як з усіма країнами, так і з країнами ЄС. У 2020 році воно становило відповідно 5957889,6 тис. дол. США і 1459009,0 тис. дол. США (табл. 3.2).

Таблиця 3.2

Структура зовнішньої торгівлі за видами послуг з країнами ЄС у 2020 році

Тип послуг	Експорт			Імпорт			Баланс, тис. дол. США	Експорт / Імпорт, коефіцієнт
	тис. дол. США	% до 2019	частка у загальному обсязі, %	тис. дол. США	% до 2019	частка у загальному обсязі, %		
	Усі країни							
Всього	11167050,7	71,5	100,0	5209161,1	75,0	100,0	5957889,6	2,14
Послуги транспорту	4880294,3	53,6	43,7	1013616,1	65,0	19,5	3866678,2	4,81
Послуги авіаційного транспорту	796113,8	56,1	16,3	313910,3	41,4	31,0	482203,5	2,54
	Країни ЄС							
Всього	4255102,5	95,2	100,0	2796093,5	75,0	100,0	1459009,0	1,52
Послуги транспорту	1081841,9	79,5	25,4	547717,4	59,9	19,6	534124,5	1,98
Послуги авіаційного транспорту	338610,1	55,9	31,3	161190,5	33,1	29,4	177419,6	2,10
	Питома вага, % (Країни ЄС / Усі країни)							
Всього	38,10	-	-	53,68	-	-	24,49	-
Послуги транспорту	22,17	-	-	54,04	-	-	13,81	-
Послуги авіаційного транспорту	42,53	-	-	51,35	-	-	36,79	-

Джерело: побудовано за даними [135]

Цей висновок поширюється також на сегмент транспортних послуг та послуг авіаційного транспорту. У загальній вартості експорту послуг на транспортні послуги до усіх країн світу та країн ЄС приходиться відповідно

43,7% та 25,4%, а на послуги авіаційного транспорту – відповідно 16,3% та 31,3%.

Обсяг експорту транспортних послуг до усіх країн світу у 4,81 разів перевищує імпорт, тоді як до країн ЄС – у 1,98 разів. Різниця коефіцієнта покриття імпорту експортом за послугами авіаційного транспорту не є такою значною і становить відповідно за усіма країнами світу та країнами ЄС 2,54 та 2,10. Це свідчить про більшу концентрацію експорту послуг авіаційного транспорту на європейських ринках порівняно з ринками інших країн світу. Питома вага імпорту транспортних послуг у сукупному імпорті послуг до усіх країн світу та країн Європи різниться незначно і становить відповідно 19,5% і 19,6%, у т.ч. за імпортом послуг авіаційного транспорту частка усіх країн (31,0%) незначно перевищує частку європейських країн (29,4%).

Країни ЄС є важливими контрагентами України у сфері купівлі-продажу послуг авіаційного транспорту. Частка їх експорту до країн ЄС у загальному експорті послуг (42,53%) майже вдвічі перевищує питому вагу експорту транспортних послуг (22,17%) і більше частки сукупного обсягу послуг (38,1%). Це свідчить про більш високу експортну конкурентоспроможність послуг вітчизняного авіаційного транспорту порівняно з послугами інших видів транспорту та інших послуг. Протилежна ситуація спостерігається у сфері імпортової діяльності. Україна має меншу залежність від імпорту послуг авіаційного транспорту із країн ЄС - їх частка складає 51,35% проти 54,04% для транспортних послуг і 53,68% для сукупних послуг. Проте українські авіаперевізники мають відносно меншу конкурентоспроможність порівняно з європейськими, оскільки частка імпорту послуг авіаційного транспорту на 8,82% перевищує питому вагу експорту. Окреслену ситуацію можна визначити як відносну втрату експортного потенціалу послуг повітряного транспорту на фоні зростання імпортової ємності внутрішнього ринку. В її основі лежать як об'єктивні чинники, пов'язані з інституціонально-економічним регулюванням ринку міжнародних авіаційних перевезень в умовах євроінтеграції, так і фактори суб'єктивного порядку, передусім, менша

конкурентоспроможність національних авіаперевізників у частині якості і ціни послуг, безпеки повітряного руху.

Ефективність євроінтеграційного розвитку авіаційного транспорту України потребує прийняття програмного документу, представленого Авіаційною транспортною стратегією України на період до 2030 року. Основними стратегічними орієнтирами пропонується визначити: запровадження спрощеного порядку впровадження положень законодавства ЄС в законодавство України; забезпечення екологічної безпеки та енергозбереження об'єктів цивільної авіації; інноваційне оновлення парку повітряних суден та зменшення їх шкідливого впливу на довкілля завдяки впровадженню новітніх технологій; урегулювання питань щодо встановлення аеропортових зборів за обслуговування повітряних суден і пасажирів в аеропортах України; розбудова інфраструктури аеропортів; створення мультимодальних вантажних комплексів; зближення вимог ДАСУ та Європейської Комісії до систем сертифікації у сферах первинної льотної придатності, підтримання льотної придатності та технічного обслуговування авіатехніки та її компонентів; розширення добровільної участі України у програмі компенсації та скорочення викидів CO₂ від міжнародної авіації в рамках схеми компенсації та скорочення викидів вуглецю для міжнародної авіації *CORSIA (Carbon Offsetting Scheme for International Aviation)*, впровадження адміністративних процедур щодо моніторингу викидів (емісії) експлуатантами цивільних повітряних суден за міжнародними польотами за стандартами моніторингу, звітності та перевірки *MRV (Monitoring, reporting and verification)*.

Стратегічними завданнями державного регулювання розвитку авіаційного транспорту [136, с. 114] є: забезпечення зростання обсягу послуг та затвердження методики оцінки їх ефективності, інноваційний розвиток інфраструктури, зміцнення міжнародної конкурентоспроможності вітчизняних авіаперевізників, зростання авіаційного транзитного потенціалу України на основі розвитку форматів потужних міжнародних аеропортів-

хабів, збалансування доходів і витрат у галузі, надання податкових преференцій для виробників авіаційної техніки та запасних частин для її обслуговування, встановлення державного контролю за формуванням тарифної політики на авіаперельоти, запровадження практики корпоративного управління на державних авіаційних підприємствах, імплементація міжнародних стандартів безпеки повітряних перевезень (авіаційної, економічної, екологічної, інформаційної, життєдіяльності тощо), здійснення контролю за їх дотриманням та посилення відповідальності за порушення.

Стратегічні механізми зміцнення конкурентоспроможності підприємств повітряного транспорту являють собою сукупність форм і методів, «спрямованих на досягнення їх довготермінових конкурентних переваг, заснованих на принципах гнучкості й адаптивності до змін зовнішнього середовища, інноваційної, системності та ситуаційності» [137, с. 40].

Важливою запорукою зміцнення міжнародної економічної конкурентоспроможності повітряного транспорту України є також покращення конкурентного середовища на внутрішньому авіаційному ринку на всіх його сегментах (авіатранспортні послуги, аеропортові послуги, наземне обслуговування повітряних суден), підтримка стандартів добросовісної конкуренції, недопущення зловживання монопольною владою і дискримінації окремих покупців і продавців, гарантування їм відкритого та прозорого доступу до авіаційного ринку та його інфраструктури. Факторами покращення інституціонального середовища є валютна лібералізація і підвищення інвестиційної привабливості авіаційного ринку України.

Інститут економічної конкуренції має специфічні прояви у різних галузях національної економіки. Транспортні послуги практично не мають зовнішніх замінників (субститутів), тому внутрішньогалузева конкуренція є достатньо гострою. Потужним інструментом зміцнення конкурентних позицій авіаційного транспорту є реклама, покликана донести до споживача переваги авіаційних транспортних технологій загалом і окремих авіаційних компаній зокрема.

Рекламна діяльність на авіаційному транспорті є цілісним комплексом рекламних заходів, об'єднаних загальними цілями, концепцією, креативом, розподілених у часі таким чином, щоби створювати єдине інформаційне поле просування до споживача послуг із авіаперевезень [138, с. 333]. Вимогами до реклами є: її інформативність, стислий характер, яскраво виражена форма, здатність довести до свідомості споживачів найбільш важливі факти і відомості про пропоновані послуги із пасажирських і вантажних перевезень. Рекламна діяльність на авіаційному транспорті має бути узгодженою зі стимулюванням збуту, особистими продажами, PR-діяльністю.

Методи ведення рекламної діяльності залежать від форми сприйняття авіакомпаніями маркетингового середовища (активної чи пасивної). Залежно від цього перед рекламою ставиться два альтернативних завдання: перше - просування послуг для цільової аудиторії з намаганням забрати певну ринкову частку від інших авіаперевізників; друге - просування послуг для змішаного сегмента з метою збільшення обсягів продаж без перерозподілу ринку [139, с. 221].

Дієвим інструментом здійснення рекламної діяльності на авіаційному транспорті є бренд як пропозиція певного набору обіцянок-зобов'язань. Його індивідуальність має формувати лояльність споживачів, їх довіру та інтерес. Візуалізація бренду досягається назвою продукту (авіаційного перевізника), або неймінгом (англ. *naming* - найменування). Специфікою авіаційного неймінгу є: використання атрибутів державності (як привілеїв національних авіаліній) і географічних посилянь; консерватизм; неприпустимість асоціації з ризиком і екстремальністю; вживання асоціацій, пов'язаних з повітрям, синім кольором, птахами, небом, крилами (*Air, Blue, Bird, Sky, Wings*); указівка на рівень сервісу, комфорт, цінову доступність; акцент на культурні корені нації; застосування аббревіатур, що означають назву конструкторських бюро тощо.

Успіх авіаційного бренду залежить від його іміджу (послуг, споживачів, корпоративної культури, засновника/керівника компанії, надійності). Великий вплив на споживача має візуальний імідж авіакомпанії (колірна концепція,

логотип, форма персоналу). Соціальний імідж бренду має передбачати орієнтацію на різні соціальні групи, гнучкість системи скидок на послуги, інформаційну прозорість, соціальну відповідальність. Бізнес-імідж має демонструвати лояльність до партнерів, що задіяні у транспортному ланцюзі, та до конкурентів [140, с. 148]. Вихідною точкою розробки і реалізації концепції рекламної діяльності авіакомпанії є визначення її основних маркетингових цілей, цільового сегменту ринку авіаперевезень, стратегії продажу авіапослуг, каналів збуту (через турагента або безпосередньо кінцевому споживачу – пасажиру) [141, с. 89]. Другим етапом є визначення змісту, структури, формату реклами (пряма, непряма), вибір засобів масової інформації, каналів комунікацій (персональних і неперсональних) тощо. Наступними етапами є: підготовка рекламного звернення; розроблення графіків виходу реклами; складання бюджету просування товару; попереднє оцінювання ефективності реклами.

Авіакомпанії активно застосовують інтерактивну концепцію маркетингу на основі електронної комерції, електронної пошти, реклами в Інтернеті [142, с. 79], що дозволяє здійснювати потужний комунікативний вплив на ринок авіаційних перевезень, забезпечувати інтерактивну взаємодію зі споживачами і партнерами. Міжнародною асоціацією повітряного транспорту (*IATA - International Air Transport Association*) стимулюється впровадження країнами інноваційних технологій продажу електронних квитків (*e-ticket*) при пасажирських перевезеннях та електронних замовлень перевезення вантажів авіаційним транспортом (*e-freight*). Перевагами зазначених технологій є: економія часу в процесі пошуку послуги авіаперевезень та її оплати, збільшення рівня безпеки споживача, спрощення повернення електронного документа, перенесення авіарейсу тощо. Системи *e-ticket* та *e-freight* є не тільки потужним каналом збуту послуг, але і надійною рекламою авіакомпаній, оскільки через складність і високу технологічність їх функціонування здатні забезпечити тільки надійні і фінансово спроможні суб'єкти авіаційного ринку.

Рушійними мотивами розвитку авіаційного транспорту є клієнт-орієнтована концепція та техніко-технологічний прогрес, тому інноваційно-маркетингові механізми становлять його інституціоналізацію. В основі інституціоналізації повітряного права лежить науковий базис концептуальних засад його формування, інститути правового забезпечення суспільних відносин у повітряному просторі, субінститути, такі як правове забезпечення суспільних відносин щодо інформатизації у сфері цивільної авіації [143, с. 37].

В основі інституціоналізації національної економіки лежить сукупність таких інститутів: неринкові інфраструктурні інноваційні інститути (національна інноваційна система, патентування, захист прав інтелектуальної власності); ринкові фінансові інститути (банки, інвестиційні, інноваційні фонди, страхові компанії, лізингові, франчайзингові компанії, венчурні фонди); авіаринкові інститути (авіавиробники, авіаперевізники, аеропорти і аеродроми, авіапосередники (брокери, дилери, франчайзи, дистриб'ютори), галузеві науково-дослідні інститути і лабораторії) [144, с. 23]. У складі авіаринкових інститутів є ринкові і неринкові, оскільки представлені комерційними і некомерційними організаціями, які працюють на окремому сегменті авіаринку «державна – бізнес», а в системі авіаційного маркетингу виникає підсистема «державного авіаційного маркетингу». Остання складається з державного маркетингу модернізації авіаційної галузі і державного маркетингу авіаринкових інновацій. Важливим завданням держави як регулятора розвитку авіаційного транспорту є стимулювання не тільки пропозиції інновації, але і попиту на них.

Авіаінновації розглядаються одночасно як інноваційний продукт, інститут авіаційного ринку, інституціоналізовані техніко-економічні знання та новітні авіатехнології. Вони формалізуються за такими критеріями: призначення; можливості комерціалізації та поширення (міжгалузевий/міжринковий трансфер); вид (масового попиту, спеціалізовані, одиничні); тип авіаринку (продавця/покупця, розвинений/нерозвинений); технологічність; міра новизни (для ринку, галузі, підприємства); гнучкість та

здатність до адаптації; вплив на ланцюжки інноваційних цінностей [145, с. 221].

Значення інституціоналізації для розвитку авіаційного транспорту полягає у такому: виникає інноваційна форма існування авіаційної галузі, підвищуються вимоги до гарантій ефективності авіаінновацій із позицій потреб соціалізації суспільства і бізнесу, скорочується тривалість життєвого циклу авіаінновацій за рахунок збільшення їх кількості та інтенсивності розробок, підвищується роль маркетингу в процесі просування і комерціалізації авіаінновацій, у тому числі на основі логістичних та інформаційних технологій; формується системний характер розробки і впровадження інноваційних авіаційних продуктів [146, с. 186].

Одним із маркетингових інструментів залучення інновацій у авіаційну галузь є позиціонування авіабренду, оскільки його створення передбачає наявність інвестиційних витрат, які є джерелом тривалої і високої прибутковості його вартості як нематеріального активу [147, с. 61]. Створення бренду авіаринкової інновації потребує побудови його архітектури (брендбілдингу) і розвитку маркетингових комунікаційних стратегій, орієнтованих на його популяризацію і забезпечення зрозумілості серед чітко визначеної цільової аудиторії. Авіабренд із зареєстрованою торговою маркою здатний стимулювати розвиток авіаційного транспорту, оскільки посилює ідентифікацію авіаринкової інновації споживачем, захищає права інтелектуальної власності її розробника, знижує ризики імітації інновації та недобросовісної конкуренції, покращує інноваційно-інвестиційний клімат на ринку, скорочує терміни ринкової комерціалізації інновацій, збільшує їх споживчу та інвестиційну цінність.

Поведінка споживача на авіаринку інновацій визначається його бажанням віднайти баланс між інноваційними мотивами, ключовими компетенціями та інноваційними цінностями [148, с. 132]. Останні є результатом взаємодії ряду різних за рівнем цінностей: загальнолюдських, економічних, корпоративних, індивідуальних. Широта компетенцій новатора безпосередньо впливає на його

рішення щодо інвестування в інновації, їх споживання, диверсифікації діяльності на їх основі або виходу на нові сегменти авіаційного ринку.

Драйвери розвитку маркетингу авіаринкових інновацій в Україні ґрунтуються на концепції чотирьох «І» [149, с. 109]: перша (*information*) - інформація в розпорядженні новатора (зовнішня, внутрішня, людський капітал); друга (*innovation*) – визначається типом інвестора (новатор, консерватор), а також інновацій (абсолютні, міжгалузевий трансфер, імітація, вдосконалення існуючої авіаційної техніки і технологій, раціоналізаторство); третя (*instrument*) – інструменти і компетенції інвестора не тільки в авіаційній галузі, але і в різних галузях знань; четверта (*identification of functions*) – ідентифікація функцій та їх розуміння суб'єктами на всіх етапах від створення інновацій до її комерціалізації. Запорукою ефективності інноваційно-маркетингових механізмів як фактору регулювання розвитку авіаційного транспорту є наявність у його суб'єктів якомога більшої кількості «І» та їх гармонійне поєднання.

Інституціоналізацію інноваційно-маркетингових механізмів авіапідприємств характеризує система кількісних та якісних індикаторів оцінки стану внутрішнього та зовнішнього середовища. З точки зору галузевого підходу основними зовнішніми чинниками, що впливають на розвиток інноваційних процесів на авіаційному транспорті, є: стан державного маркетингу інновацій, обсяг і напрямки державної підтримки, наявність податкових пільг, доступ авіапідприємств до пільгового кредитування, страхування інноваційних проектів, інноваційно-інвестиційний клімат, конкурентне середовище [150, с. 97].

Ефективна інституціоналізація інноваційно-маркетингових механізмів як фактору регулювання розвитку авіаційного транспорту має ґрунтуватися на таких принципах: 1) інтерактивність - зв'язок з авіаринком на основі багатосторонніх маркетингових комунікацій; 2) присутність на рівні, вищому за середньогалузевий; 3) керованість і контрольованість – встановлення цільових таргетів та моніторинг їх досягнення; 4) узгодженість

мотивів здійснення інноваційної діяльності, інноваційних цінностей і компетенцій персоналу; 5) принцип «золотого перетину», коли близько 80% нових авіапродуктів виходитимуть на ринок; 6) подолання гар- розривів у ланцюжках інноваційних цінностей – усунення перешкод, що заважають впровадженню інновацій; 7) міжетапна взаємодія протягом всього життєвого циклу інноваційних авіапродуктів; 8) різноманіття каналів маркетингових комунікацій; 9) унікальна торговельна пропозиція – вигідне позиціонування і репозиціонування інноваційних авіапродуктів; 10) брендинг – формування цілісного авіапродукту та його бренду як інноваційної цінності; 11) позиціонування як елемент маркетингу розвитку та реалізації ринкових інновацій [151, с. 124]. Комплексний підхід до реалізації зазначених принципів дозволить забезпечити дієвість розробки і реалізації маркетингових стратегій розвитку авіаринкових інновацій.

Наявність стратегічних пріоритетів у маркетинговій діяльності є запорукою стійкого розвитку підприємств авіаційного транспорту. Основними етапами формування маркетингової стратегії є [152, с. 280]: перший - оцінка стану зовнішнього середовища та його ризиків, визначення стратегічних засад поведіння з конкурентами; другий – формування портфеля продаж послуг із авіаперевезень та супутніх послуг, прогнозування їх конкурентоспроможності та дохідності; третій – розробка плану отримання прибутку, оцінка його якості, обґрунтування стратегічних засад розподілу з урахування пропорцій залучення капіталу та інвестицій. Підсистемами маркетингових стратегій авіапідприємств є: постачальна (матеріально-технічне забезпечення), операційна, фінансова, інформаційно-телекомунікаційна, інноваційна, збутова.

Розвиток авіаційного транспорту забезпечують техніко-технологічні інновації, які виводяться на ринок продавцями з метою отримання надприбутків, підтримки статусу (своїх позицій як інноваційного партнера, частки авіаринку, сприятливого іміджу), або завоювання лідерства. Якщо підприємство авіаційного транспорту реалізує комплексний підхід до

реалізації інновацій, то особливого значення набуває маркетингова інноваційна стратегія, яка складається з декількох стратегій нижчого рівня [153, с. 126]: базова стратегія інновацій, інноваційні стратегії за сегментами, стратегія позиціонування інновацій; стратегія управління життєвим циклом інновацій. Основними етапами розробки і реалізації маркетингової стратегії комплексних інновацій є доринковий, ринковий, партнерський. На доринковому етапі вирішуються такі завдання: пошук і оформлення інноваційної ідеї, формування концепції її розвитку та реалізації, обґрунтування попередньої стратегії розробки інновації, отримання попередніх результатів розробки інновації (промисловий або дослідний зразок тощо), проведення маркетингових досліджень (розробка авіатовару (авіапослуги) та прогнозування його життєвого циклу, сегментація авіаційного ринку, визначення цільових ринків збуту), обґрунтування виведення інновації на авіаційний ринок (план її комерціалізації) [154, с. 124].

На ринковому етапі відбувається реалізація маркетингової стратегії комплексних інновацій із вирішенням таких завдань: її модифікація відповідно до оперативної та стратегічної оцінки ситуації на авіаційному ринку, уточнення тактичних завдань, розробка інноваційних підходів в елементах реалізації стратегії, деталізація плану її комерціалізації (розробку альтернативних варіантів комерціалізації, включаючи галузевий і міжгалузевий трансферт; вибір найбільш вигідного варіанту та покупців інноваційного продукту). Партнерський етап передбачає адаптацію авіаінновації до вимог споживача з акцентом на техніко-технологічну складову. Він може зароджуватися ще на доринковому етапі і тривати після угоди про купівлю-продаж авіаінновації, навіть у формі окремих проєктів і стратегій її впровадження.

З точки зору позиціонування у рамках маркетингової стратегії комплексних інновацій важливе значення мають товарна і цінова політика. Перша визначає матеріальний і нематеріальний зміст інноваційного продукту (авіаційного товару та/або послуги), а у разі значних обсягів інноваційної

діяльності - інноваційний товарний портфель [155, с. 187]. Процеси і етапи товарної політики, у рамках яких відбувається визнання інноваційної та ринкової цінності авіатовару, можна формалізувати побудовою «піраміди авіабрендингу», вершиною якої є створення авіабренда, його визнання і сприйняття авіаринком через угоду між його суб'єктами. Цінова політика відрізняється складністю через потребу кількісного вимірювання трансакційних витрат за всіма етапами реалізації мультистратегічного підходу, невизначеність результатів впровадження авіаінновацій, супутній характер деяких із них, не повний охват комерціалізацією, наявність ризику ринкової рутинізації тощо. Ціна на авіаінновації встановлюється у коридорі «нижньої» і «верхньої» межі. Ціна продавця (верхня) визначається унікальністю авіаінновації та ефективністю її маркетингового позиціонування, ціна покупця (нижня) – витратами на її впровадження і прогнозованою окупністю.

3.2. Механізми державно-приватного партнерства та інвестування в системі стратегічного регулювання розвитку авіаційного транспорту

У всьому світові авіакосмічні технології, мирне дослідження космосу забезпечують ефективний розвиток національних економік, зміцнюють безпеку, оборону і загалом, стратегічну конкурентоспроможність країни. Україна відноситься до неширокого переліку держав світу, які відносяться до космічних, розробляє і випускає ракети-носії, ракетно-космічні комплекси, виводить на навколоземні орбіти різноманітні супутники, у тому числі на замовлення інших країн. Тим не менш, отримавши у спадок значну частину авіакосмічного потенціалу від СРСР, наша країна не зовсім раціонально та ефективно його використовує. До основних причин слід віднести: відсутність власних космодромів, брак фінансових ресурсів, припинення співпраці з Російською Федерацією через військово-політичний конфлікт на сході

України, що негативно позначилося на матеріально-технічному забезпеченні галузі і необхідності пошуку нових постачальників і покупців. Дієвим інструментом вирішення означених проблем є комерціалізація, але важливо знайти її раціональні межі з огляду на стратегічний характер авіакосмічної галузі для національної безпеки і реалізації геополітичних інтересів України. Державно-приватне партнерство (ДПП), виходячи зі світового досвіду, здатне забезпечити компроміс між адміністративною та економічною складовими стратегічного регулювання авіакосмічної сфери, що обумовлює актуальність дослідження.

Питання регулювання розвитку авіакосмічної галузі знаходяться у центрі уваги багатьох учених. Предметом дослідження Кулика А. О. є бенчмарки лояльності партнерства в системі авіаційних перевезень [156]. Клименко Г. А. узагальнює особливості створення та функціонування партнерських об'єднань в авіаційній галузі, серед яких: потреба врахування національних інтересів альянсами, отримання синергетичного ефекту від спільної роботи авіакомпаній та скорочення витрат, лідирування і заняття провідних позицій в альянсах переважно класичних магістральних перевізників і незначна питома вага низькотарифних авіакомпаній [157]. Аналіз практики державно-приватного партнерства у транспортній галузі дав змогу Вельцен В. С. виокремити такі типи взаємодії приватного капіталу та держави: контракти підряду (на управління об'єктом та на оренду об'єкта), концесії (обслуговування, експлуатація та передача об'єкта), будівництва (приватного будівництва), продаж активів (повна та часткова приватизація) [158]. Зазначеним автором узагальнено механізм державно-приватного партнерства, задіяний при реконструкції міжнародного аеропорту «Харків» за участю трьох сторін: держави, органів місцевого самоврядування та приватного партнера.

Мороз П. А., Романюк В. М. діагностують низьку ефективність організаційної форми державного підприємства ДП «Антонов» і пропонують перетворити державне, централізовано кероване підприємство в державно-приватну корпорацію з істотною часткою держави в управлінні капіталом

[159]. Жуков С. А. Федурця В. П. розглядають можливості державно-приватного партнерства для авіабудування як інструмента збереження конкурентних переваг, підвищення конкурентоспроможності на світовому ринку авіабудівної продукції, збереження статусу України як країни із повним циклом виробництва транспортних літаків [160]. Малишева Н. Р., Гурова Г. М. переконливо аргументують, що поширенню механізмів державно-приватного партнерства в космічній галузі сприятиме [161]: надання підприємствам із державною часткою власності будь-якої організаційно-правової форми права ініціювання ДПП, поновлення ліцензування космічної діяльності для зниження ризику відповідальності держави у зв'язку з участю високопрофесійного приватного партнера, поширення порядку і правил обов'язкового страхування у сфері космічної діяльності на приватних суб'єктів із метою забезпечення фінансових гарантій перерозподілу ризиків відповідальності за національну космічну діяльність між державним та приватним партнерами.

Інституціональною основою розвитку взаємодії суб'єктів публічного і приватного секторів у національній економіці є Закон України «Про державно-приватне партнерство», прийнятий у 2010 році [162]. Відсутність суттєвих зрушень протягом трьохрічного періоду обумовила розробку і схвалення урядом «Концепції розвитку державно-приватного партнерства в Україні на 2013-2018 роки» [163]. Зазначені у цьому документі фактори, що стримують розвиток ДПП, можна згрупувати таким чином: інституціональні (вади державного управління і місцевого самоврядування, нечіткість розмежування та слабка координація функцій між окремими органами, їх неналежне кадрове забезпечення, несприятливий інвестиційний клімат, недосконале конкурентне середовище), соціо-культурні (низький рівень лояльності суб'єктів публічного та приватного секторів до співпраці, недостатня довіра населення до органів державної та муніципальної влади, непоінформованість суб'єктів підприємництва про переваги державно-приватного партнерства), економіко-правові (відсутність підходів до адаптації універсальних механізмів до

галузевих особливостей, неврегульованість окремих аспектів підприємницької діяльності та розв'язання господарських спорів в умовах ДПП, слабкість інституту захисту прав власності інвесторів, невідповідність фактичних обсягів надання державної підтримки запланованим), недосконалість механізмів цінового та тарифного регулювання.

Галузі національної економіки різняться привабливістю для ДПП. Попит на зазначений механізм в авіаційній галузі визначається: потребою у масштабних довгострокових інвестиціях в авіаційну техніку та аеропортове господарство (зліто-посадкові смуги, термінали обслуговування, модернізація інфраструктури), необхідністю вдосконалення системи управління авіаційними підприємствами та аеропортами, забезпечення безпеки авіаційних перевезень відповідно до міжнародних стандартів. Перспективним є використання концесії як форми ДПП у таких варіантах: єдина концесія аеропортового комплексу загалом; локальні концесії окремих сфер взаємодії учасників, що забезпечують авіаційні перевезення і супутній сервіс; концесії окремих видів управління аеропортами (готельно-ресторанне господарство, магазини, автостоянки тощо).

Американський досвід свідчить про активне використання механізмів ДПП в космічній сфері. Національне управління з аеронавтики і дослідження космічного простору (англ. *National Aeronautics and Space Administration (NASA)*) активно реалізує завдання впровадження ефективних партнерських відносин – комерційних, міжнародних, міжвідомчих, академічних тощо [164, с. 161]. При цьому використовується два типи угод *NASA* з приватними суб'єктами: по-перше, угода про спільну діяльність щодо дослідження та розвитку без взаємного фінансування (надання персоналу, послуг, об'єктів, обладнання, інтелектуальної власності або інших ресурсів, відмінних від фінансових, приватній стороні для проведення досліджень за узгодженими напрямками); по-друге, угода про відшкодування витрат на використання ресурсів *NASA* (*трансфер технологій*). В останньому випадку *NASA* проводить фундаментальні та ранні прикладні дослідження, які

характеризуються значним ступенем невизначеності. Комерціалізацію наукових розробок здійснює приватний сектор на основі ліцензійних договорів (ексклюзивних або частково ексклюзивних). Вимогою до ліцензіату є здатність реалізувати на практиці винахід у встановлені строки. Якщо він використовується на території США суб'єктом малого бізнесу, то останній отримує додаткові преференції.

Особливістю фінансування космічної діяльності в країнах ЄС є наявність спільного бюджету, який розподіляється Європейським космічним агентством. Основним принципом здійснення державно-приватного партнерства в ЄС є розмежування відповідальності: сферою публічного сектору є рамкові рішення та фінансування на основі широко визнаних кращих практик, тоді як приватний сектор визначає рівень технологічних досліджень та інноваційних потреб. Близько п'яти років тому назад в країнах ЄС відбувся перехід від інституціональної до контрактної форми державно-приватного партнерства у зв'язку з прийняттям і реалізацією програми «Горизонт - 2020». Якщо раніше співпраця сторін відбувалася на основі спільної реалізації власних робочих програм у сфері аеронавтики та повітряного транспорту, то зараз вона ґрунтується на контрактах, які визначають предмет досліджень та інновацій, очікувані результати, права і зобов'язання суб'єктів державного і приватного сектора. Відбір програм для фінансування із публічних фондів відбувається на основі конкурсного відбору дорожніх карт ДПП приватного сектора.

Формалізацію зарубіжного досвіду державно-приватного партнерства у космічній сфері представлено на рис. 3.6. Порівнюючи американську та європейську практики державно-приватного партнерства, слід визначити їх спільну рису – створення платформи для діалогу суб'єктів державного і приватного сектору в сфері розвитку космічної діяльності та авіаційного транспорту. При цьому в США пріоритетними формами є ліцензування та трансфер технологій, а в Європі – договірне регулювання за моделями концесії та приватної фінансової ініціативи.

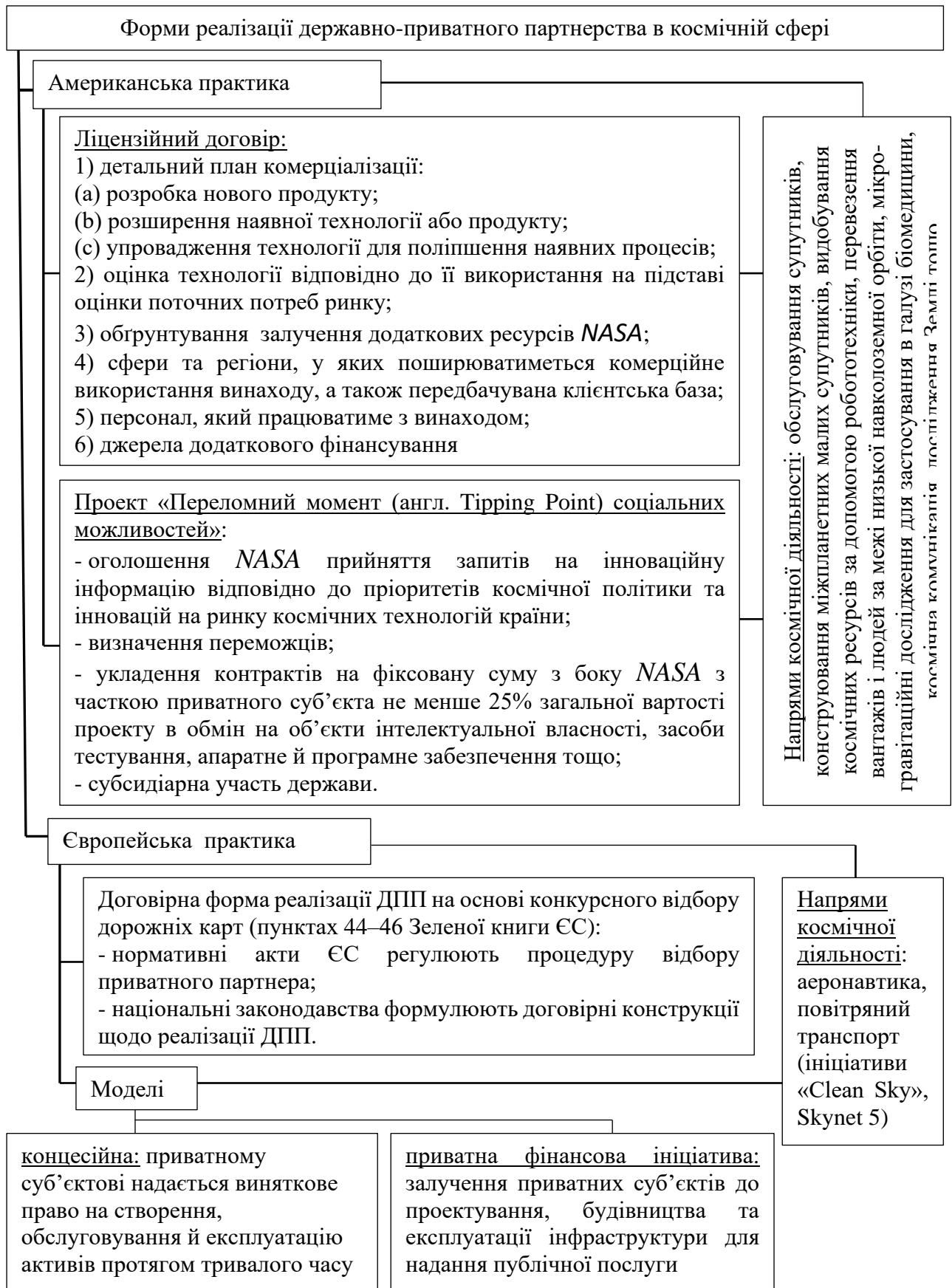


Рис. 3.6. Формалізація зарубіжного досвіду державно-приватного партнерства у космічній сфері

Джерело: побудовано на основі [164]

Виходячи з зарубіжної практики, основною метою державно-приватного партнерства є інвестиційне забезпечення розвитку авіаційно-космічної галузі. У табл. 3.3 наведено динаміку структури капітальних інвестицій суб'єктів господарювання, що надають авіаційні послуги.

Таблиця 3.3

Динаміка структури капітальних інвестицій суб'єктів господарювання, що надають авіаційні послуги

Роки	Капітальні інвестиції - усього	У тому числі							
		Капітальні інвестиції у матеріальні активи	з них				Капітальні інвестиції у нематеріальні активи	з них	
			у землю	в існуючі будівлі та споруди	у будівництво та перебудову будівель	у машини та обладнання		у концесії, патенти, ліцензії, торговельні марки і аналогічні права	у придбання програмного забезпечення
Авіаційний транспорт									
2010	100	83,72	к/с	0,16	13,89	66,56	16,28	0,13	16,15
2011	100	98,99	0,20	0,12	6,58	89,54	1,01	0,05	0,73
2012	100	97,21	0,02	0,49	16,59	61,36	2,79	0,12	1,75
2013	100	99,03	к/с	0,12	8,28	70,05	0,97	0,18	0,37
2014	100	97,60	к/с	к/с	9,66	73,31	2,40	0,25	0,82
2015	100	94,46	к/с	0,00	9,03	52,68	5,54	0,13	3,54
2016	100	95,38	к/с	0,01	5,70	77,18	4,62	0,11	2,43
2017	100	89,48	к/с	0,01	2,72	44,08	10,52	0,09	8,37
2018	100	98,03	0,00	0,00	3,44	75,09	1,97	0,48	0,35
2019	к/с	к/с	к/с	к/с	к/с	к/с	к/с	к/с	к/с
Пасажирський авіаційний транспорт									
2010	100	83,67	к/с	0,16	13,75	66,66	16,33	0,13	16,20
2011	100	99,00	0,20	0,12	6,50	89,61	1,00	0,05	0,73
2012	100	95,91	к/с	0,09	16,59	45,10	4,09	к/с	3,30
2013	100	98,80	к/с	0,00	3,35	64,40	1,20	к/с	0,53
2014	100	97,37	к/с	к/с	0,83	77,11	2,63	0,00	1,19
2019	к/с	к/с	0,00	0,00	1,91	65,04	1,14	0,00	0,10
Вантажний авіаційний транспорт									
2010	100	99,81	к/с	к/с	54,64	38,07	0,19	0,19	к/с
2011	100	97,86	к/с	к/с	25,86	71,85	2,14	к/с	2,14
2013	100	99,39	к/с	0,32	16,33	79,27	0,61	0,46	0,12
2014	100	98,08	к/с	к/с	28,78	65,07	1,92	0,80	0,01

Протягом 2010-2018 років частка капітальних інвестицій у матеріальні активи на авіаційному транспорті зростає з 83,72% до 98,03%, у тому числі за

2010-2014 роки на пасажирському транспорті – збільшилася із 83,67% до 97,37%, на вантажному транспорті – незначно скоротилася із 99,81% до 98,08%. Основним об'єктом капітальних інвестицій у матеріальні активи на авіаційному транспорті є придбання машини та обладнання, їх частка у загальному обсязі капітальних вкладень збільшилася протягом 2010-2018 років із 66,56% до 75,09%. Найбільш істотним воно було на підприємствах вантажного авіаційного транспорту (із 38,07% у 2010 році до 65,07% у 2014 році), на пасажирському транспорті мало місце незначне скорочення питомої ваги з 66,66% у 2010 році до 65,04% у 2019 році.

Найбільший обсяг капітальних інвестицій у нематеріальні активи у цілому на авіаційному транспорті спостерігався у 2010 році (16,28%, у т.ч. у програмне забезпечення – 16,15%), також значним він був у 2017 році (10,52%, у т.ч. у програмне забезпечення – 8,37%). При цьому зазначені цифри пояснюються, передусім, пасажирським авіаційним транспортом, у якому у 2010 році вони становлять відповідно 16,33% і 16,20%. Питома вага капітальних інвестицій у пасажирський авіаційний транспорт протягом 2010-2011 років становила майже 100% - відповідно 99,66% і 99,61%. У 2012 році скоротилася до 51,7%, а у наступні роки зростала – із 62,02% у 2013 році до 68,42% у 2014 році. Питома вага капітальних інвестицій у нематеріальні активи на вантажному авіаційному транспорті не перевищувала 2,14%.

Динаміка капітальних інвестицій суб'єктів господарювання, що надають послуги авіаційного транспорту, описується параболою з гілками догори з множинним коефіцієнтом детермінації, що становить $R^2=0,7692$ (табл. Д.1, рис. 3.7).

Протягом 2010-2014 років їх обсяг скоротився з 617,0 до 411,0 млн. грн., а протягом наступних років спостерігається стійкий тренд до їх зростання до 1527,8 млн. грн. у 2018 році. Тобто, обсяг капітальних інвестицій суб'єктів господарювання, що надають послуги авіаційного транспорту, протягом 2015-2018 років збільшився у 3,71 разів.

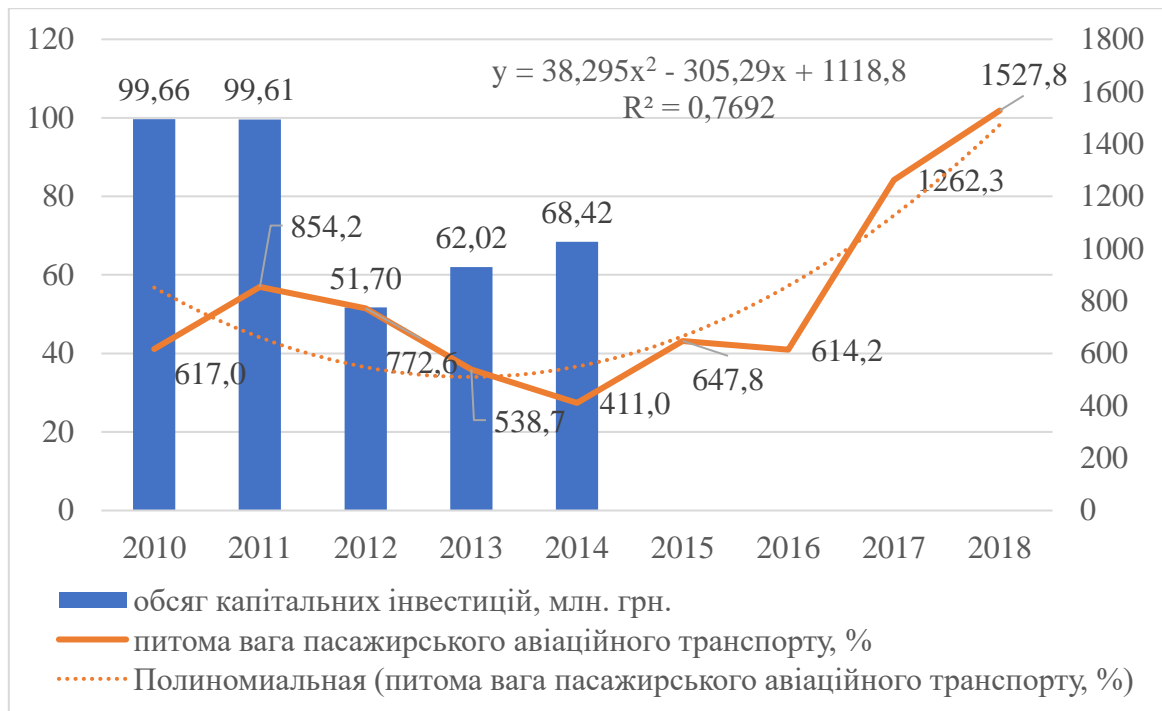


Рис. 3.7. Динаміка капітальних інвестицій суб'єктів господарювання, що надають послуги авіаційного транспорту протягом 2010-2018 років

Джерело: власні розрахунки

Проте темпи зростання обсягу капітальних інвестицій відставали від обсягу реалізованих авіаційних послуг, через що питомі капітальні інвестиції протягом 2010-2016 років скоротилися з 49,19 до 20,36 грн./1000 грн. реалізованих послуг (рис. 3.8). У наступні роки спостерігається зростання аналізованого показника (до 31,23 у 2017, 30,47 грн./1000 грн. реалізованих послуг). Тому динаміка питомих капітальних інвестицій описується параболою з гілками догори і множинним коефіцієнтом детермінації $R^2=0,8408$. У 2020 році обсяг капітальних інвестицій за КВЕД 51 «Авіаційний транспорт» склав 470,5 млн. грн., у т.ч. за рахунок власних коштів підприємств – 440,7 млн. грн., або 93,65%. Обсяг бюджетних коштів і кредитів банківських установ є незначним. Українську форму державно-приватного партнерства можна визначити як інституціональну, оскільки вона ґрунтується на реалізації державних програм і має певною мірою деформований характер, обмежений браком фінансових ресурсів, передбачає імперативність відносин і відсутність реального діалогу між державними і приватними структурами [165, с. 168].

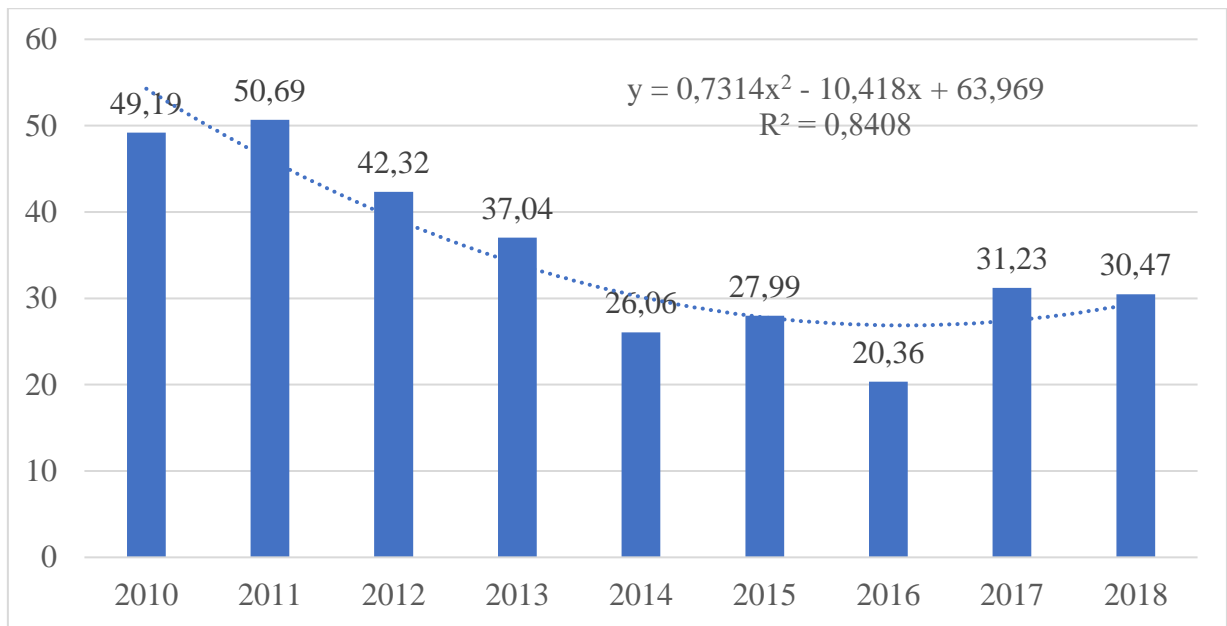


Рис. 3.8. Динаміка питомих капітальних інвестицій суб'єктів господарювання, що надають послуги авіаційного транспорту протягом 2010-2018 років, грн./1000 грн. реалізованих послуг

Джерело: власні розрахунки

Концепція реалізації державної політики у сфері космічної діяльності на період до 2032 року [166] (далі – Концепція державної політики) була прийнята у 2011 році і передбачає виділення чотирьох етапів – перший семирічний, наступні – п'ятирічні. Зараз триває другий етап реалізації означеної державної політики (2018-2022 роки). Концептуальні засади державної політики у сфері космічної діяльності представлено на рис. 3.9.

Концепція реалізації державної політики у сфері космічної діяльності на період до 2032 року, незважаючи на тривалий горизонт реалізації (22 роки), має відносно незначний бюджет (38,5 млрд. грн). Обсяги фінансування за окремими етапами визначаються відповідними програмними документами.

Особливості реалізації першого етапу Концепції державної політики визначалися Загальнодержавною цільовою науково-технічною космічною програмою України на 2013-2017 роки [167] (далі – Програма 2013-2017).

Мета - підвищення ефективності використання космічного потенціалу для вирішення актуальних завдань соціально-економічного, екологічного, культурного, інформаційного і науково-освітнього розвитку суспільства, забезпечення національної безпеки та захисту геополітичних інтересів держави.

Напрями:

- забезпечення розвитку космічних технологій та їх інтеграції до реального сектору національної економіки і сфери національної безпеки та оборони;
- одержання нових знань, підвищення науково-технічного потенціалу держави та освітнього рівня її громадян;
- удосконалення ракетно-космічної техніки та технологій її створення;
- реалізація ефективної промислової політики та модернізація виробництва;
- забезпечення комерціалізації космічної діяльності;
- поглиблення міжнародного співробітництва у сфері космічної діяльності.

Механізми:

- надання державної підтримки;
- забезпечення інвестиційної привабливості космічної діяльності;
- розширення присутності вітчизняних підприємств на світовому ринку космічних послуг;
- проведення наукових космічних досліджень, прикладних наукових досліджень з питань створення перспективних зразків ракетно-космічної техніки та передових технологій;
- реалізація міжнародних і національних проектів;
- виконання науково-освітніх програм.

Об'єкти:

- забезпечення доступу у космос; космічні системи дистанційного зондування і спостереження Землі та геофізичного моніторингу «Січ»;
- супутникові навігаційні та телекомунікаційні послуги, використання угруповання геостационарних космічних апаратів зв'язку та мовлення «Либідь»;
- національна система геоінформаційного забезпечення та проведення моніторингу надзвичайних ситуацій як складову частину європейської (*Global Monitoring for Environment and Security (GMES)*) і світової (*Global Earth Observation System of Systems (GEOSS)*) систем;
- забезпечення експлуатації інформаційних сервісів *GMES* і *GEOSS* заінтересованими користувачами;
- розширення діяльності підприємств космічної галузі на світовому ринку космічних транспортних послуг шляхом сприяння експлуатації на комерційній основі ракет-носіїв «Зеніт-2SLБ», «Зеніт-3SLБ» («Наземний старт»), «Зеніт-3SL» («Морський старт»), «Дніпро», «Циклон-4» та «Маяк», авіаційно-космічних комплексів «Повітряний старт», а також перспективних транспортних космічних засобів для доставки вантажів на орбіту Місяця;
- наукові космічні дослідження з питань астрофізики, наук про Землю, глобальних та регіональних змін навколишнього природного середовища, космічної біології та матеріалознавства;
- гармонізація національних стандартів сертифікації та управління якістю з міжнародними та європейськими стандартами.

Рис. 3.9. Концептуальні засади державної політики у сфері космічної діяльності

Джерело: побудовано за даними [166]

Із трьох розглянутих варіантів вирішення проблем розвитку космічної галузі оптимальним визначено такий, який ґрунтується на удосконаленні механізму надання державної підтримки, формуванні ефективного портфеля державного замовлення, залученні позабюджетних джерел фінансування, запровадженні державно-приватного партнерства тощо. Основними завданнями Програми 2013-2017 є: «Здійснення дистанційного зондування Землі», «Удосконалення космічних систем телекомунікації та навігації», «Проведення космічної діяльності в інтересах національної безпеки та оборони», «Проведення наукових космічних досліджень», «Створення космічних комплексів», «Забезпечення промислово-технологічного розвитку», «Поглиблення міжнародного співробітництва». Програма 2013-2017 містить паспорт, який визначає перелік заходів та джерела фінансування за роками (табл. 3.4).

Таблиця 3.4

Джерела і обсяги фінансування Загальнодержавної цільової науково-технічної космічної програми України на 2013-2017 роки

Джерела фінансування	Разом	За роками				
		2013	2014	2015	2016	2017
млн. грн.						
Державний бюджет	1120	98,7	230,7	335,2	226,9	228,5
Інші (позабюджетні) джерела	1460	389	207	258	295	311
Усього	2580	487,7	437,7	593,2	521,9	539,5
%						
Розподілення загального обсягу фінансування за роками	100	18,90	16,97	22,99	20,23	20,91
коэф.						
Коефіцієнт покриття бюджетних коштів позабюджетними	1,30	3,94	0,90	0,77	1,30	1,36

Джерело: побудовано за даними [167]

Загальний обсяг асигнувань становив 2,58 млрд. грн., або 6,7% від обсягу фінансування Концепції державної політики. Він приблизно рівномірно розподілений за роками, але найбільша питома вага припадала на 2015 рік (22,99%), найменший – на 2014 рік (16,97%). Коефіцієнт покриття бюджетних коштів позабюджетними загалом становив 1,3, його найбільше значення

спостерігалось у 2013 році (3,94), у 2016-2017 роках він становив відповідно 1,3 та 1,36. Бюджетні кошти були основним джерелом фінансування у 2014-2015 роках, про що свідчить значення коефіцієнта, менше одиниці, - відповідно 0,90 та 0,77.

Основні підходи до реалізації другого етапу Концепції державної політики викладені у Концепції Загальнодержавної цільової науково-технічної космічної програми України на 2018-2022 роки [168] (далі – Програма 2018-2022). Як і в попередній Програмі 2013-2017, із трьох варіантів реалізації обрано оптимальний, заснований на синтезі комерціалізації космічної діяльності, залучення іноземних інвестицій, а також державної підтримки (політичної, законодавчої, організаційної, фінансової). Зміст Програми 2018-2022 орієнтований на виконання зобов'язань України, передбачених Угодою про Асоціацію, а сукупний обсяг асигнувань становитиме близько 25 млрд. грн., або 64,93% від обсягу фінансування Концепції державної політики. Утім Паспорт зазначеної програми відсутній і складно оцінити пріоритетні напрями використання коштів.

Формалізацію європейського вектору державно-приватного партнерства в авіакосмічній галузі наведено на рис. 3.10. Україна має значний досвід співробітництва з ЄС у космічній сфері, серед яких такі проекти: Twinning, «Горизонт 2020», EGNOS/Galileo (поширення європейської системи супутникової навігації на територію України), Copernicus (приєднання України до європейської програми дистанційного зондування Землі). Посилення співпраці Державного космічного агентства України з Європейським космічним агентством передбачає перейняття досвіду щодо управління проектами, проведення маркетингової діяльності, комерціалізації наукових розробок тощо.

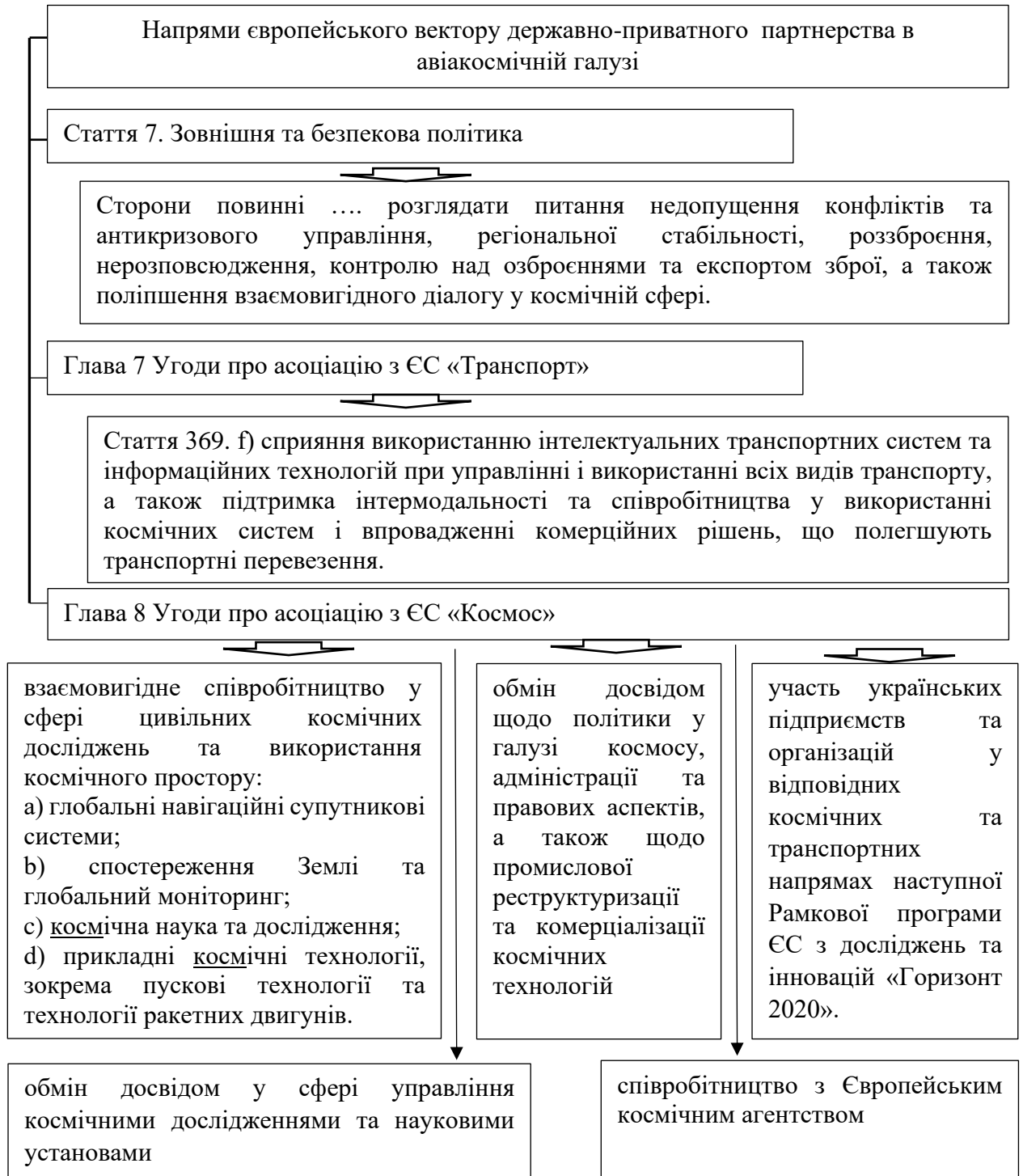


Рис. 3.10. Формалізація європейського вектору державно-приватного партнерства в авіакосмічній галузі

Джерело: побудовано за даними [73]

3.3. Інтегративний підхід до регулювання розвитку авіаційного транспорту

В основі інтегративного (міжгалузевого) підходу до регулювання розвитку галузей національної економіки лежить інтеграція, або відтворення її цілісності як «стану пов'язаності окремих диференційованих частин та функцій системи в ціле, а також процес, який веде до такого стану; процес або дія, який має своїм результатом цілісність, об'єднання, з'єднання, відтворення єдності» [169].

Інтегративний (міжгалузевий) підхід базується на принципах, наведених на рис. 3.11.

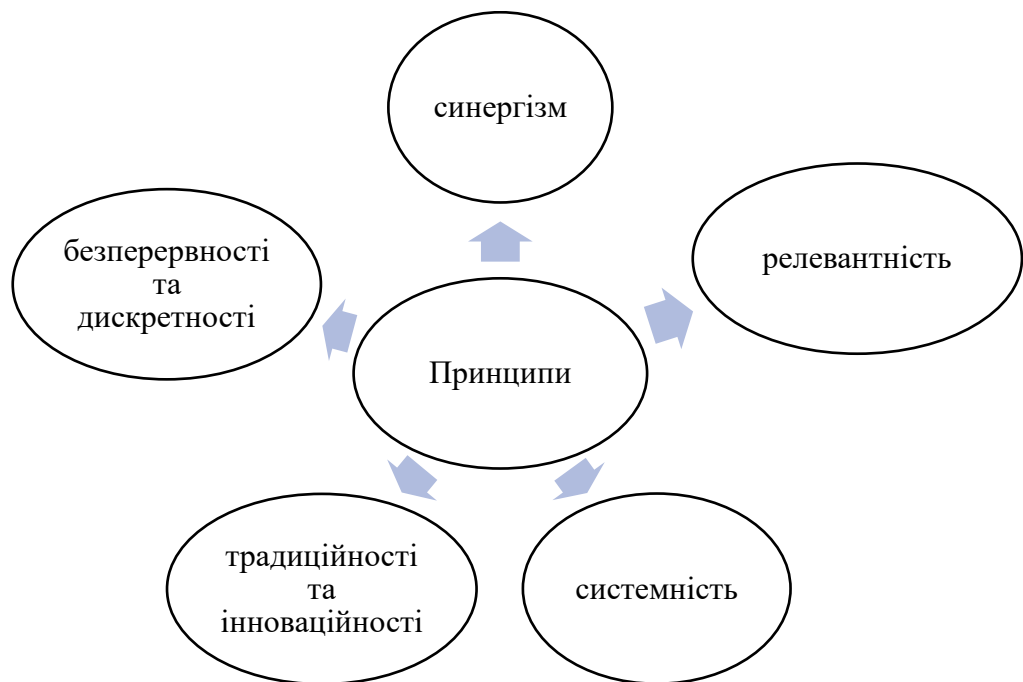


Рис. 3.11. Принципи, на яких ґрунтується інтегративний (міжгалузевий) підхід до регулювання розвитку авіаційного транспорту

Джерело: власна розробка

Основними з них є: синергізм, релевантність, симбіоз, системність, безперервність та дискретність, традиційність та інноваційність. Їх реалізація дозволить забезпечити: тісний взаємозв'язок діяльності учасників інтеграційного об'єднання, баланс між ними; отримання додаткових позитивних та синергетичних ефектів; зменшення міжгалузевої конкуренції;

поєднання спадковості з інноваційним оновленням техніки та технологій; збільшення можливостей для спеціалізації та кооперації виробництва продукції та надання послуг, використання трансфертного ціноутворення тощо.

Інтегративний підхід створює умови для дослідження взаємопроникнення окремих галузей, створення нових видів економічної діяльності, наприклад технології *No-Till* (англ. не орати, або система нульового обробітку ґрунту), аерореклама. *No-Till* є новітніми ресурсозберігаючими сільськогосподарськими технологіями з використанням авіаційних транспортних засобів спеціального призначення. У рослинництві вони використовуються під час сівби для внесення насіннєвого матеріалу, а також у вегетаційний період - для внесення агрохімікатів, боротьби зі шкідниками, хворобами та бур'янами, розселенням біологічних об'єктів тощо. Практичний досвід і результати моделювання переконливо доводять, що технології *No-Till* є більш конкурентоспроможними порівняно з наземними технологіями за екологічністю, біологічною продуктивністю та економічною ефективністю, але, на жаль, їх питома вага у сільськогосподарському виробництві є низькою [170]. Реклама на авіаційному транспорті (писання у небі) відноситься до розділу 73 КВЕД – 2010 «Рекламна діяльність і дослідження кон'юнктури ринку». Інституціональні засади регулювання реклами на транспорті визначені статтею 18 Закону України «Про рекламу» [171]. Щодо специфічних норм відносно авіаційної галузі слід виділити заборону розповсюдження реклами через радіотрансляційні або інші звукові мережі сповіщення пасажирів у аеропортах, за винятком розповсюдження соціальної реклами.

Інтегративний підхід дозволяє: по-перше, подолати вади дискретності в формуванні уявлення про функціонування суб'єктів господарювання, що відносяться до різних галузей національної економіки; по-друге, розглядати їх як цілісний об'єкт регулювання. Результатом його застосування є

узагальнення зв'язків між окремими видами економічної діяльності, розуміння спільних проблем і пошук їх вирішення [172, с. 297].

У світовій економіці відбуваються інституціональні зміни, які впливають також на процеси інтеграції. Зокрема, відбувається перехід від економіки підприємств до економіки кластерів зі складною ієрархічною і просторовою структурою, яка ґрунтується не на конкуренції, а на узгодженні інтересів і потреб суб'єктів-учасників, їх співробітництві тощо [173, с. 115].

Інтегративний підхід до регулювання розвитку авіаційного транспорту реалізується за допомогою визначення його взаємозв'язків із підприємствами, що здійснюють допоміжне обслуговування авіаційного транспорту (КВЕД 52.23), виробництво повітряних і космічних літальних апаратів, супутнього устаткування (КВЕД 30.30), виробництво інструментів і обладнання для вимірювання, дослідження та навігації (КВЕД 26.51). Результатом є визначення спільної множини форм, методів, інструментів регулювання розвитку зазначених видів економічної діяльності.

Розробка інституціонально-економічних механізмів регулювання розвитку авіаційного транспорту на основі інтеграційного підходу дозволить виявити причинно-наслідкові зв'язки між господарськими явищами і процесами в досліджуваній та суміжних галузях, виявити синергетичні ефекти від їх синхронізації, узгодження, доповнення тощо. Тобто альтернативний підхід до дослідження регулювання відтворювальних процесів у авіаційній галузі дозволить виявити міжгалузеві мультиплікативні ефекти [174, с. 308]. Концептуальну схему їх виявлення наведено на рис. 3.12.

Забезпечуючою галуззю авіаційного комплексу є авіабудування, яка з моменту отримання Україною незалежності втратила свої провідні позиції на світовому ринку. Закон України «Про розвиток літакобудівної промисловості» визнає зазначену галузь пріоритетом для економіки України і відносить НДДКР по створенню нової авіаційної техніки до категорії критичних технологій [175].



Рис. 3.12. Концептуальна схема інтегративного (міжгалузевого) підходу до регулювання розвитку авіаційного транспорту

Джерело: власна розробка

Характеристикою ринку авіабудування у поточний час є суперечливі тенденції високої конкуренції і монополізації гігантами авіабудування - лідерами використання сучасних технологій [176].

На світовому ринку авіаційної техніки основними конкурентами українських виробників є потужні франко-італійські, канадські та російські компанії [177, с. 41]. Тому актуальним для нашої країни є пошук нових ринків збуту. Ними можуть бути країни Південної Америки, Африки, Австралія, де в спадок від радянського минулого залишилася мережа ремонтних підприємств. Можливість надання ними сервісного обслуговування і післягарантійного

ремонту літаків є важливою конкурентною перевагою українських авіабудівних підприємств [178, с. 37]. Їх пильна увага прикута також до Угорщини, відомою своїм лоукостером «WizzAir». З огляду на те, що зазначена країна не має власного виробництва літаків пасажирського типу, то привабливість літаків українського виробництва визначається більшою ціновою конкурентоспроможністю порівняно з європейським, що відповідає філософії бюджетних авіаліній.

Незважаючи на скорочення обсягів виробництва, перевагами авіаційної промисловості України залишаються: замкнутий технологічний цикл виробництва літальних апаратів, наявність кваліфікованих кадрів, специфічні експлуатаційні характеристики вітчизняних літаків, пов'язані з можливістю їх використання у нестандартних умовах. Унікальність транспортних літаків (Ан-74 (легкий) та Ан-124 (надважкий)) визначається укороченими злетом і посадкою, слабкими вимогами до обладнання аеродромів, будь-яких повітряних трас, метеоумов, можливістю експлуатації в любий час року й добу. У поточний час на світовому ринку затребуваним лишається лише вузький сегмент українських літаків [179, с. 106].

Розвиток авіабудування в Україні стримують такі фактори: незначний розмір внутрішнього ринку і обсяг експорту, застарілий менеджмент, брак молодих спеціалістів, відтік кваліфікованих спеціалістів за кордон, обмежене фінансування на всіх стадіях – від розробки до впровадження моделі, незначний обсяг і непослідовність загальної державної підтримки, залежність від імпорту важливих комплектуючих, недостатня гнучкість реакції на зміни у попиту ринку, слабкість стратегічного планування і прогнозування, відсутність оперативності у виведенні нових моделей на ринок тощо [180, с. 32]. Слабкими позиціями вітчизняного авіабудування є: недостатній рівень економічності і екологічності літаків марки «Антонов», недосконалість у системі збуту продукції, низький рівень післяпродажного сервісу, відсутність серійного виробництва, випуск одиничних зразків [181, с. 65].

Інформація про виробництво повітряних і космічних літальних апаратів, супутнього устаткування є обмеженою, оскільки дані за 2013-2020 роки не оприлюднювалися з метою забезпечення виконання вимог Закону України “Про державну статистику” щодо конфіденційності статистичної інформації в частині таких видів промислової продукції:

- аеростати, дирижаблі й апарати літальні безмоторні інші, цивільного використання, (уключаючи кулі-зонди, метеорологічні кулі-пілоти та зонди, метеорологічні повітряні змії для підймання метеорологічної апаратури тощо) – код 30.30.20.00 (за виключенням 2018 року, коли було вироблено 209 одиниць);

- вертольоти для цивільної авіації - код 30.30.31.00;

- двигуни турбореактивні та турбогвинтові для цивільної авіації – код 30.30.32.00;

- літаки й апарати літальні інші, масою порожнього обладнаного апарата більше 2000 кг, але не більше 15000 кг, для цивільної авіації - 30.30.33.00.

Протягом 2013-2020 років обсяг виробництва легких літаків скоротився із 179 од. до 165 од. із мінімальним значенням 143 од. у 2016 році та максимальним значенням 199 од. у 2018 році (рис. 3.13).

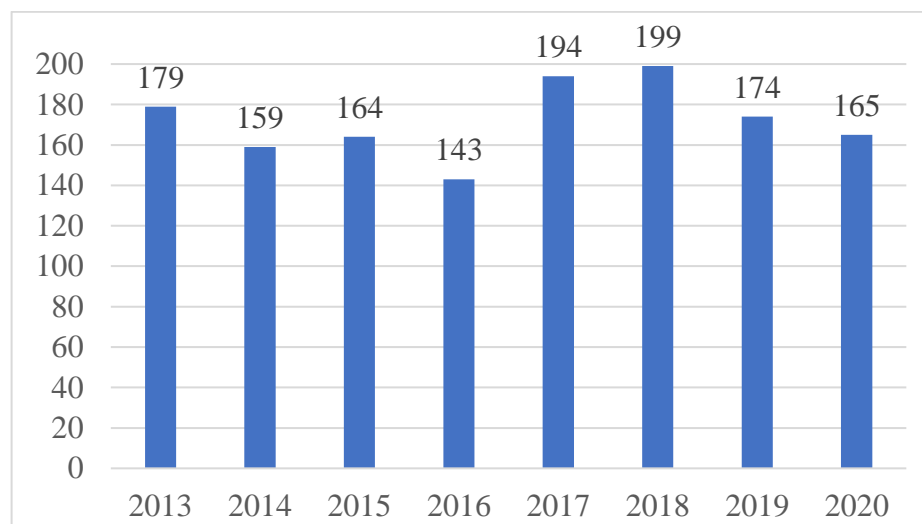


Рис. 3. 13. Літаки й апарати літальні інші, масою порожнього обладнаного апарата до 2000 кг, цивільного використання (код 30.30.32.00), шт.

Джерело: побудовано за даними [182]

Таким чином, стійкий тренд скорочення обсягів виробництва літаків спостерігався протягом 2013-2016 років та 2018-2020 років. В українських умовах серійне виробництво літаків, на жаль, перетворилося в одиничне. Серійні літакобудівні заводи України за рівнем оснащення і управління виробництвом значно відстають від сучасних умов, що існують у зарубіжній практиці. Нестабільним є виробництво приладів та інструментів для аеронавігації або космічної навігації. Значною є варіація обсягів - від 1397 од. до 75 од. у 2018 році (рис. 3.14).

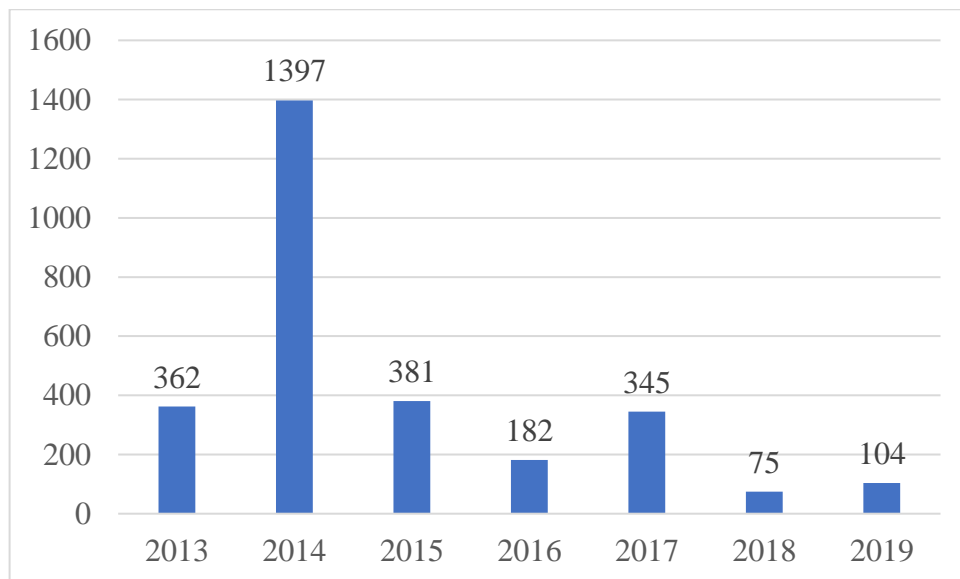


Рис. 3.14. Прилади та інструменти для аеронавігації або космічної навігації (крім компасів) (код 26.51.11.50)

Джерело: побудовано за даними [182]

Наведені дані свідчать про ситуативність виробництва, яка пояснюється або обмеженістю ресурсів, або нестійкістю попиту.

Погоджуємося з Ареф'євою О. В., Капаруліною І. М., що удосконалення діяльності вітчизняного авіабудування неможливо здійснити через автономний розгляд проблем в цій галузі [183, с. 7]. Його інтеграції у світовий ринок сприятиме реалізація таких принципів: самоактивація, диверсифікація, управління на основі поліархії, виробнича культура, бренд, актуальність науково-дослідних робіт, передові технології.

Капаруліна І. М., Ареф'єва О. В. прогнозують злиття і поглинання на ринку авіабудування і створення мережі корпорацій, об'єднаних в єдиний замкнений контур з виробництвом на замовлення [184, с. 10]. Це вплине на функціональне призначення компаній, які стануть взаємозалежними, а також на структуру управління, що базуватиметься на паралельно-послідовних зв'язках з розподіленим управлінням. Інтегративний підхід автори вбачають у цілісній виробничій філософії, спільному баченні компаніями майбутнього, єдності виробництва, збуту, постачання, фінансів, менеджменту, маркетингу, наукових досліджень та освіти.

Кримська Л. О., Третяк Н. Г. переконані, що без державних цільових програм ефективний розвиток авіаційної промисловості є неможливим [185, с. 41]. Для виправлення ситуації на краще в Україні прийнято Стратегію відродження вітчизняного авіабудування на період до 2030 року, її формалізацію наведено на рис. 3.15.

У зазначеному документі визнається, що, на відміну від інших країн, Україна майже не вживає протекціоністських заходів щодо власного авіабудування, відсутні дієві довгострокові преференції і стимули, які мали би компенсувати зміну кон'юнктури на традиційних ринках збуту і брак інвестиційних ресурсів. Це суттєво погіршує внутрішню і зовнішню конкурентоспроможність української авіаційної техніки. Тому стратегією передбачається підтримка вітчизняних авіабудівних підприємств, їх реструктуризація, модернізація та технічне переоснащення. В основу реформування організаційних структур управління планується покласти інтегративний підхід, приватизацію і корпоратизацію.

Необхідність корпоратизації авіабудівних підприємств визначається потребою у підвищенні ефективності їх функціонування, оскільки діяльність державних підприємств галузі знаходиться під впливом політичних аспектів, а можливість прийняття економічних рішень щодо пошуку нових ринків збуту або їх диверсифікації, залучення фінансово-інвестиційних ресурсів є обмеженою.

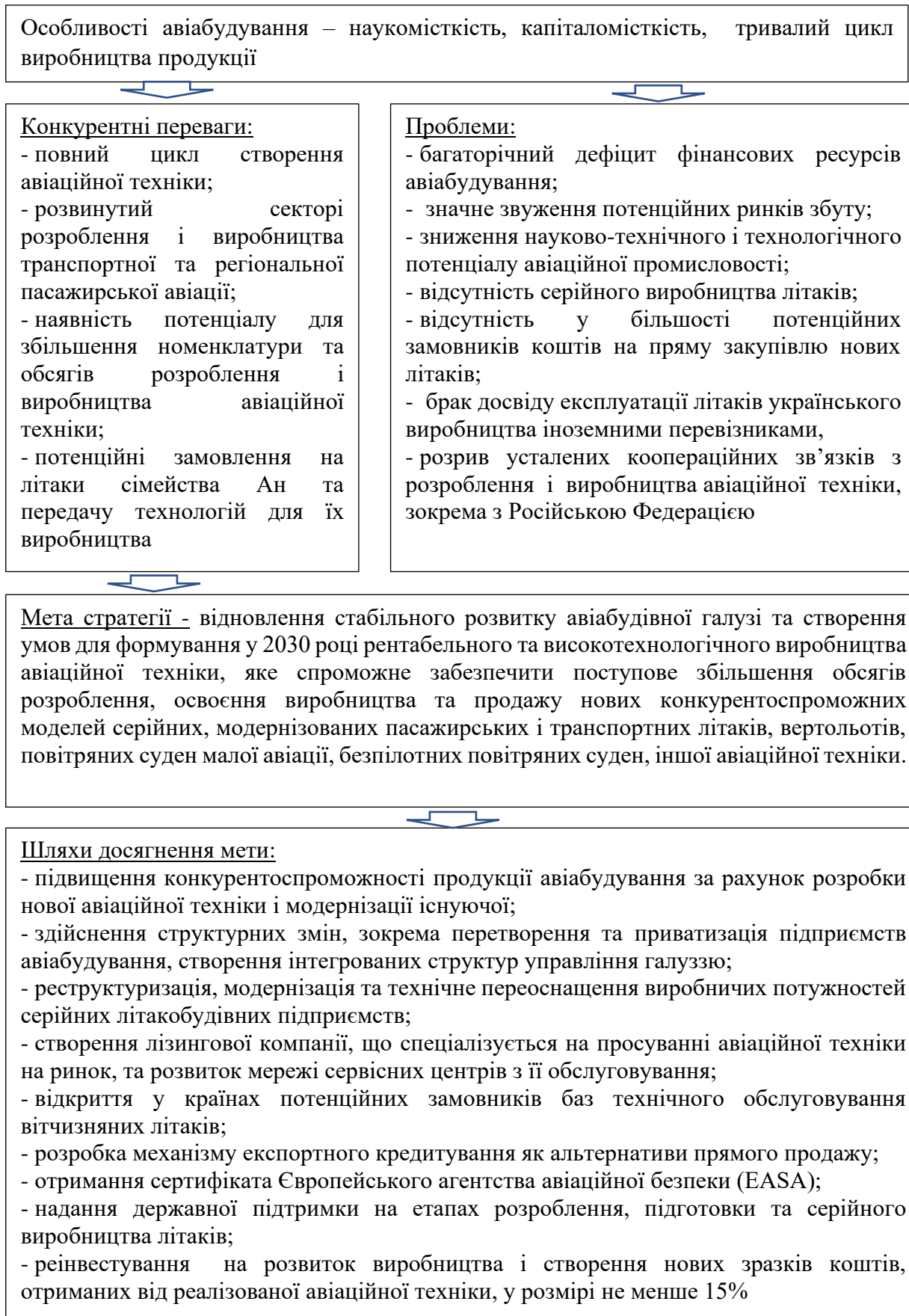


Рис. 3.15. Формалізація стратегії відродження вітчизняного авіабудування

Джерело: побудовано за даними [186]

Перетворення державних підприємств на підприємства корпоративного типу (акціонерні товариства) позитивно вплине на якість корпоративного управління, формування корпоративної культури, зниження імовірності виникнення корпоративних конфліктів тощо. Для практичної реалізації Стратегії розроблено план заходів. Проте відсутні конкретні фінансові механізми, які дозволятимуть їх втілити у життя. Конкретні розміри асигнувань відсутні, а фінансове забезпечення реалізації Стратегії обмежується можливостями державного бюджету на відповідний рік.

Найважливішою зі складових стійкого розвитку підприємства авіабудування є інвестиційна складова, яка є основою реалізації інноваційних проектів [187, с. 55]. Ураховуючи, що очікувані результати виконання Стратегії пов'язані з підвищенням якості виробництва, розробкою нової авіаційної техніки, доведенням до найкращих світових аналогів, забезпеченням її технічних характеристик вимогам міжнародної сертифікації, додатково розроблено Концепцію Державної цільової науково-технічної програми розвитку авіаційної промисловості на 2021-2030 роки (рис. 3.16).

Положення Стратегії відродження вітчизняного авіабудування і Державної цільової науково-технічної програми багато в чому збігаються, а іноді дублюють одна одну. У результаті порівняння мінімального і базового варіантів вибір зроблено на користь останнього з його орієнтовним обсягом фінансування на 2021-2030 роки близько 20 млрд. грн.

Проте цільова науково-технічна програма розвитку авіаційної промисловості не містить паспорту і визначених критеріїв добору об'єктів для фінансування. Вадю інноваційно-інвестиційних механізмів регулювання розвитку авіаційної промисловості є селективний характер методів, коли об'єкти державної підтримки обираються вибірково, а сама підтримка окремих підприємств та підгалузей авіаційної промисловості носить прямий характер у формі державних замовлень або бюджетного фінансування. З одного боку, селективні методи дозволяють здійснити підтримку пріоритетних об'єктів технологічного розвитку, з іншого – необхідно

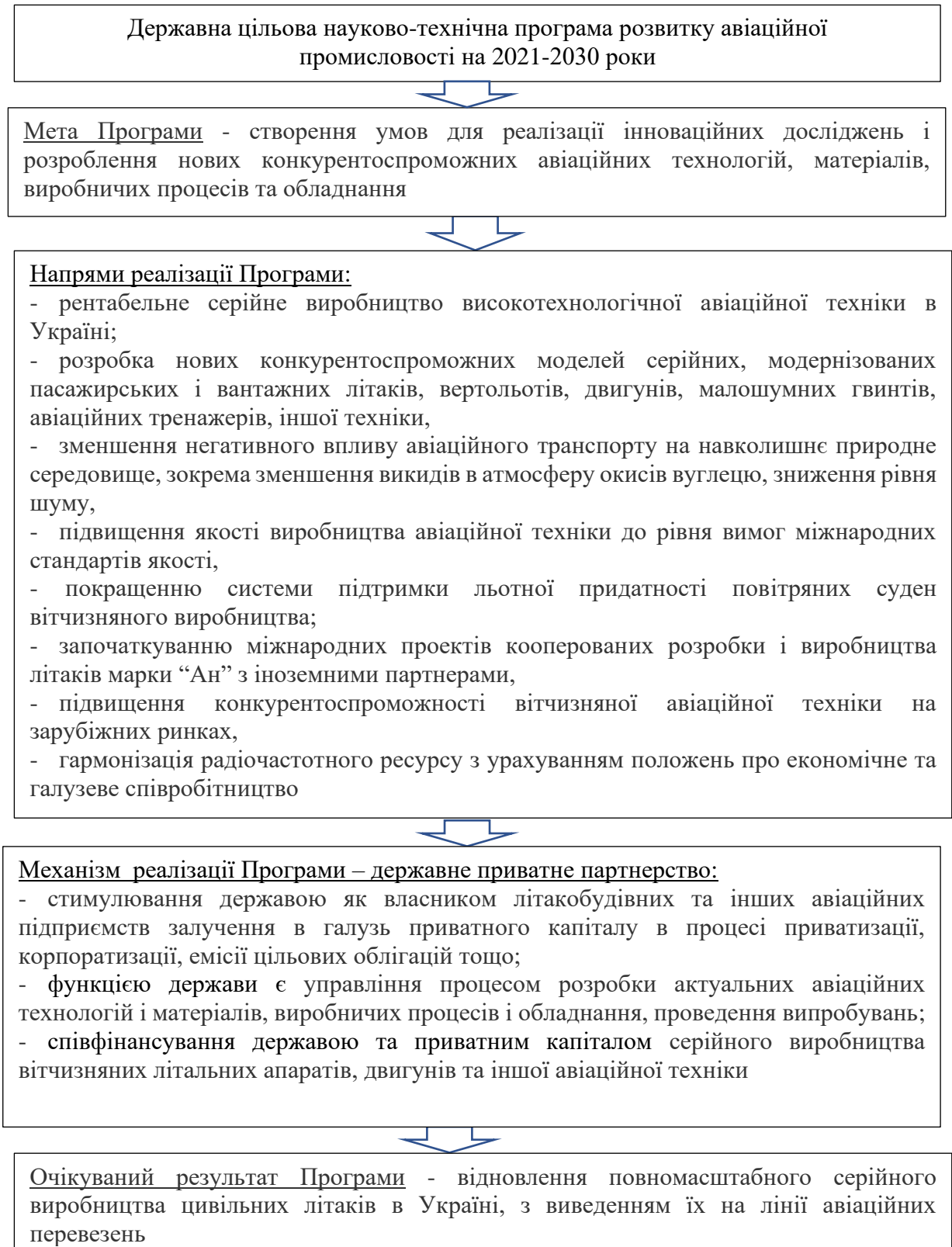


Рис. 3.16. Інноваційно-інвестиційні механізми регулювання розвитку авіаційної промисловості

Джерело: побудовано за даними [188]

акцентувати увагу на їх суттєвих вадах: по-перше, вони мають адміністративно-директивний характер, можуть йти всупереч фундаментальним тенденціям ринку авіаційної техніки, спотворювати механізми його саморегулювання, викривлювати кон'юнктуру ринків покупця і продавця; по-друге, є джерелом ризиків опортуністичної поведінки [189, с. 70]. В основу інноваційно-інвестиційних механізмів регулювання авіаційної промисловості доцільно покласти принципи саморозвитку, коли рішення інвестора приймається на основі інвестиційної привабливості окремих сегментів та конкурентоспроможності авіаційної техніки, що в них виготовляється: маркетинг - проектування - виробництво - супроводження в експлуатації - ремонт - утилізація.

Міжнародній практиці відповідають такі фінансові механізми підтримки саморозвитку виробників повітряних суден [190, с. 71]: створення лізингових компаній, державна підтримка імпортера шляхом субсидування процентних ставок за кредитом на їх покупку; надання державних гарантій залишкової вартості, за якою літак може бути проданий на ринку або продавцеві після певного терміну експлуатації (у разі реалізації на ринку за ціною, що менше гарантованої, відбувається компенсація різниці); державне субсидування українського експортера на різних фазах виходу на світові ринки – як початкових, так і фінальних, аж до утилізації. У Закон України «Про розвиток літакобудівної промисловості» закладено механізм державної фінансової підтримки через здешевлення кредитів, який діє протягом 2013-2024 років і надає такі переваги від інтеграції підприємств авіабудування і авіаційного транспорту: вітчизняні виробники авіаційної техніки отримують додаткову цінову конкурентоспроможність порівняно з іноземними, а її покупці – експлуатанти, які знаходяться на території України, - часткову компенсацію ставки за гривневими кредитами банківських установ, залученими для закупівлі такої техніки, у розмірі облікової ставки НБУ.

Інтеграція в високотехнологічних галузях економіки на інноваційній основі має системні ефекти [191, с. 501]. У якості стратегічних орієнтирів

механізмів регулювання інноваційної діяльності підприємств авіабудування доцільно обирати інвестиції, спрямовані на: зменшення витрат підприємства, оновлення матеріально-технічної бази підприємства, впровадження нових технологій виробництва, освоєння нових продуктів послуг, вихід на нові ринки збуту, придбання нематеріальних активів (зокрема, на франчайзинг) та фінансових активів (створення стратегічних альянсів, поглинання підприємств-конкурентів, тощо) [192, с. 297].

Цільові орієнтири програми розвитку інфраструктури авіаційного транспорту викладено у Державній цільовій програмі розвитку аеропортів на період до 2023 року (рис. 3.17).

Основними з них є: будівництво, реконструкція та модернізація; створення та розвиток єдиної мережі аеродромів державної і комунальної форми власності; забезпечення залучення приватних інвестицій у розвиток аеропортів; інтеграція їх інфраструктури до інфраструктури інших видів транспорту з метою створення цілісних транспортних вузлів.

На відміну від двох попередньо розглянутих програмних документів, Державна цільова програма розвитку аеропортів на період до 2023 року має свій паспорт (табл. Д.2). Протягом 2016-2023 років плановий обсяг асигнувань складає 21525,1 млн. грн. У структурі за джерелами фінансування превалює Державний бюджет - 57,58%, державні кошти, у тому числі кошти, що залучаються під державні гарантії, - 18,13%, внесок місцевих бюджетів складає 9,61%, на власні кошти підприємств приходиться 7,14%, на інші джерела (кошти інвестора) – 7,54%. При цьому протягом 2019-2023 років частка Державного бюджету зростає з 8,73% до 92,04%, а питома вага державних коштів скорочується із 48,0% до 0,0%, в коштів місцевих бюджетів – із 23,37% до 2,97%. Протягом 2016-2023 років частка приватних інвесторів скоротилася з 38,2% до 4,97%. Таким чином, основним джерелом фінансування розвитку аеропортів на період до 2023 року залишаються ресурси державного сектора економіки.

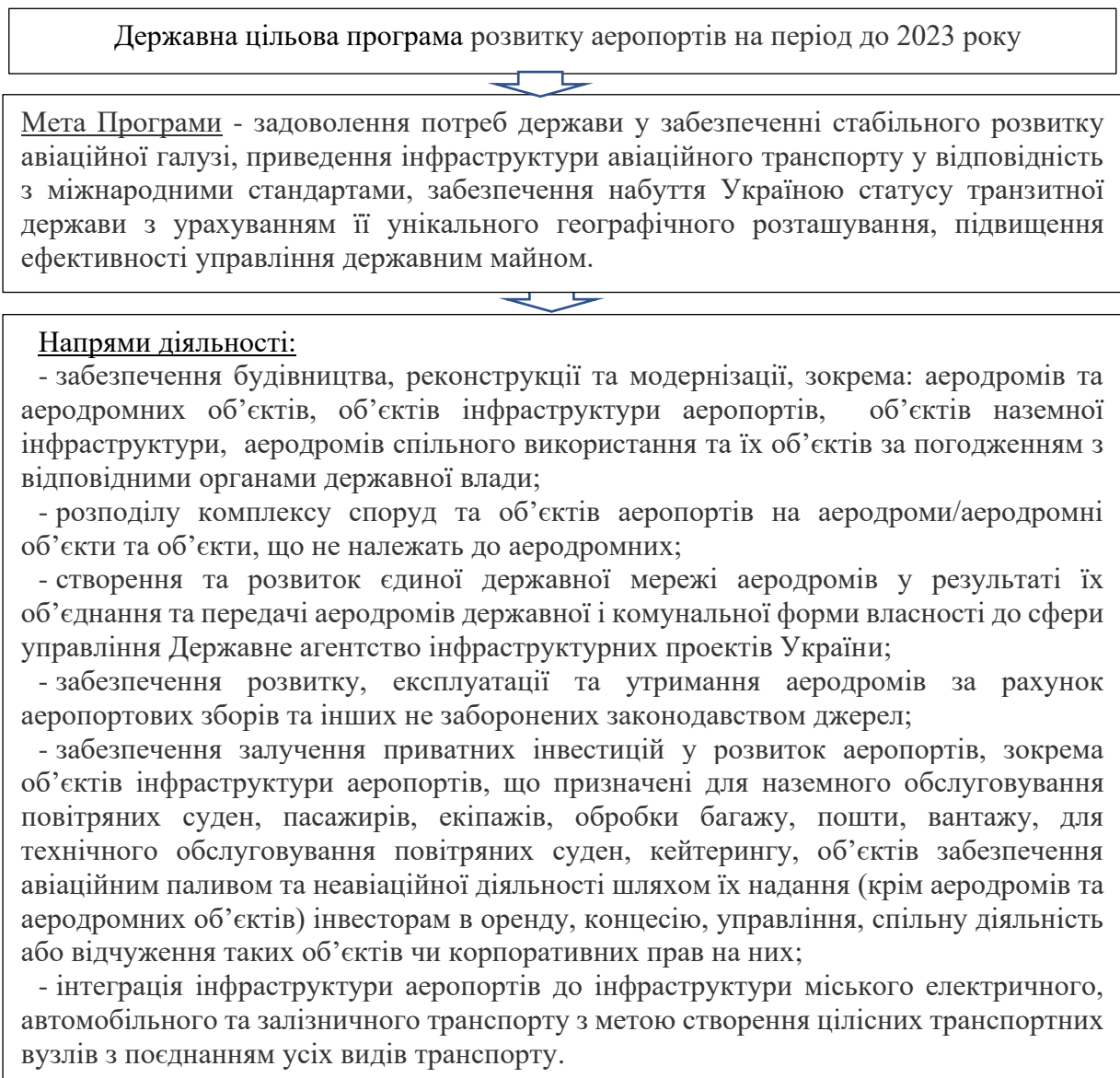


Рис. 3.17. Цільові орієнтири програми розвитку інфраструктури авіаційного транспорту

Джерело: побудовано за даними [55]

Структурний аналіз розподілу обсягів фінансування за роками свідчить про поступове наростання частки протягом 2016-2022 років із 3,42% до 29,52%, у завершальному році програми планується її скорочення до 20,84%. Тобто найбільший обсяг фінансування за роками приходить на періоди з превалюючою роллю Державного бюджету України.

Відсутність реальних механізмів залучення приватних інвесторів робить Державну цільову програму розвитку аеропортів на період до 2023 року уразливою, а в проекті Авіаційної транспортної стратегії України прямо зазначається, що вона має бути скасованою, оскільки не відповідає провідній світовій практиці управління аеропортами і не гарантує збереження цілісності їх майнових комплексів.

Ключовими індикаторами Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2023 року є зростання: частки загального пасажиропотоку через Міжнародний аеропорт “Бориспіль” із 25% до 40%, кількості проєктів державно-приватного партнерства із 1 до 4, питомої ваги авіаперевізників, що працюють за моделлю «low-cost» із 8% до 30% (рис. 3.18).

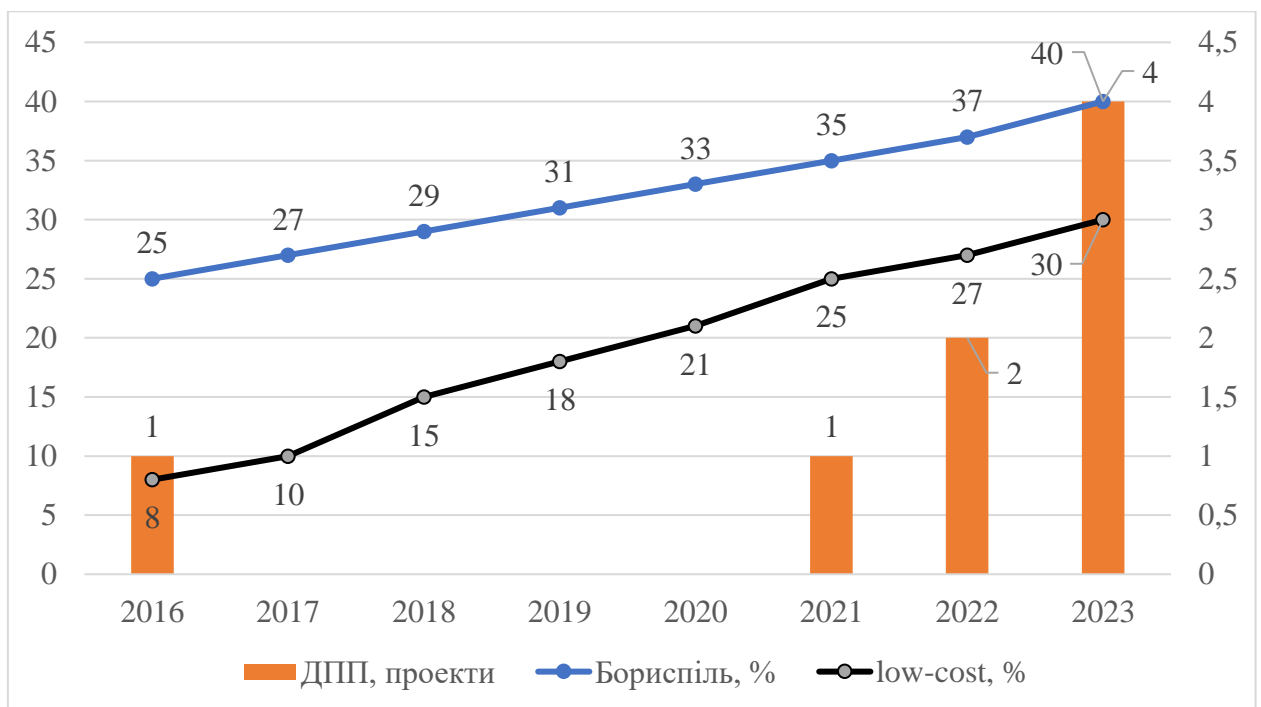


Рис. 3.18 Ключові індикатори Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2023 року

Джерело: побудовано за даними [55]

Збільшення частки загального пасажиропотоку та вантажообороту через Міжнародний аеропорт “Бориспіль” визначається перетворенням його на провідний міжнародний хаб. Створення на його базі вузлового центру Східної

Європи передбачає розширення переліку маршрутів авіаційних перевезень; зростання транзитного потенціалу; взаємодію з авіаперевізниками, що працюють за різними бізнес-моделями; збільшення обсягів реалізації неавіаційних послуг. В умовах євроінтеграції зростає значення і необхідність модернізації міжнародного аеропорту «Київ» (Жуляни), як аеропорту кінцевого призначення (*point-to-point*).

Поширення моделі «*low-cost*» є особливо актуальним для регіональних аеропортів, оскільки матиме наслідками активізацію співпраці з вітчизняними та іноземними автоперевізниками, збільшення обсягів пасажиро- і вантажообороту, зниження собівартості аеропортових послуг за рахунок умовно-постійних витрат і ефект масштабу, покращення інвестиційної привабливості аеропортів. Перспективним є використання моделі «*low-cost*» для авіаперевезень пасажирів із обласних центрів до міста Києва.

Таким чином, реалізація міжгалузевих державних цільових програм на транспорті має мультиплікативний вплив на національну економіку [193, с. 266]. Він полягає у таких результатах: активізація механізмів добросовісної конкуренції на ринках послуг авіаційного транспорту, суміжних послуг; стимулювання інноваційного оновлення парку літальних апаратів; модернізація інфраструктурі аеропортів; лібералізація доступу автоперевізників на ринок авіаційних перевезень та неприпустимість їх дискримінації; збільшення обсягів перевезення пасажирів і вантажів через мультимодальні схеми. Перевагами останньої є зростання сервісу через скорочення тривалості маршрутів, використання наземного транспорту для доставки пасажирів і/та вантажів для сполучення між аеропортами та населеними пунктами, створення логістичних центрів тощо.

Головною метою формування міжгалузевої стратегічної програми в авіаційному комплексі є створення умов, що забезпечують генерування фінансово-інвестиційних ресурсів в обсягах, достатніх для відновлення серійного виробництва авіаційної техніки на інноваційній основі, модернізації аеропортів, забезпечення доступності авіаперевезень для суб'єктів

господарювання та широких верств населення, зростання авіаційного транзитного потенціалу країни на конкурентних засадах за умови зміцнення внутрішньої і зовнішньої конкурентоспроможності продукції авіабудування, аеропортових і транспортних авіаційних послуг (рис. 3.19).

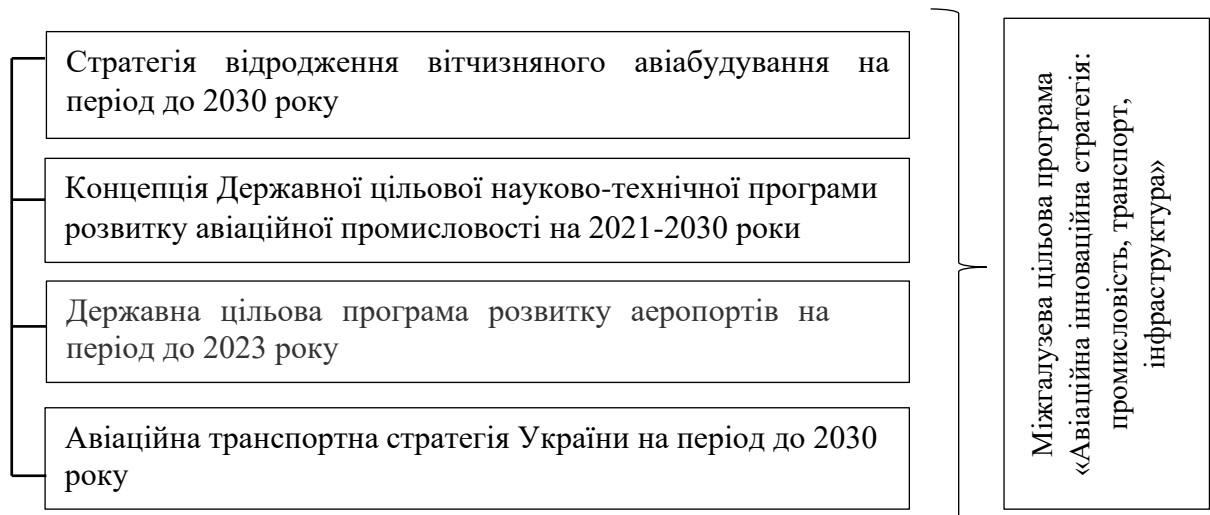


Рис. 3.19. Пропозиції щодо формування міжгалузевої стратегічної програми в авіаційному комплексі

Джерело: власна розробка

Задачами міжгалузевої стратегічної програми розвитку авіаційного комплексу є:

ефективна взаємодія підприємств авіабудування, аеропортів, авіаційних перевізників за рахунок використання переваг вертикальної інтеграції;

концентрація державних, регіональних і корпоративних ресурсів на реалізації інноваційно-інвестиційних проектів, які дають синергетичний ефект;

забезпечення збалансованості та узгодження міжгалузевих і регіональних програм розвитку авіаційного комплексу.

Останню задачу реалізовано на прикладі Стратегії розвитку міста Києва до 2025 року (нова редакція) та Стратегії розвитку Київської області на 2021-2027 роки (рис. 3.20).

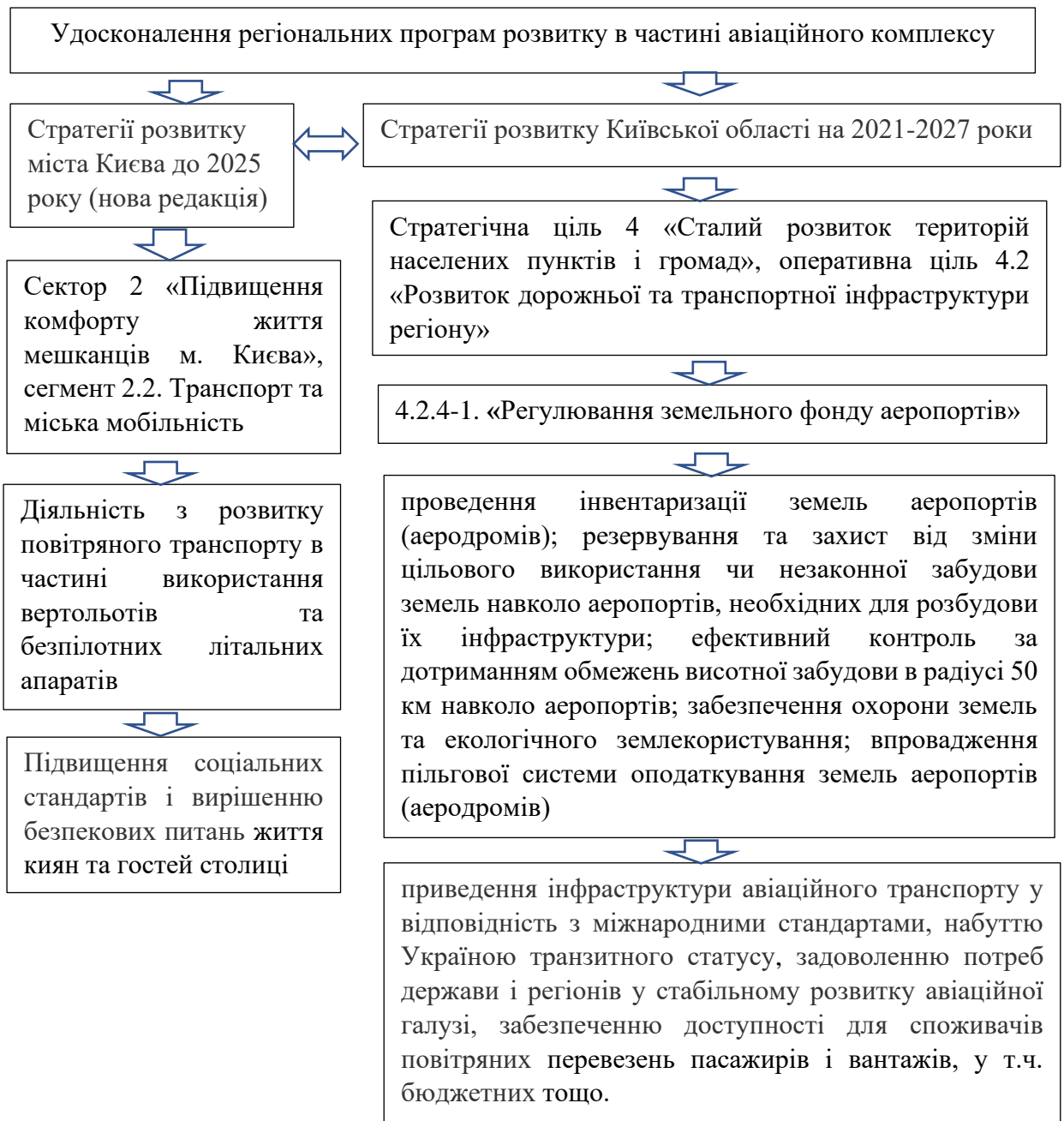


Рис. 3.20. Напрями забезпечення збалансованості та узгодження міжгалузевих і регіональних програм розвитку авіаційного комплексу м. Києва та Київської області.

Джерело: власна розробка

Запропоновано доповнити стратегічні цілі та сектори розвитку міста Києва (Сектор 2 «Підвищення комфорту життя мешканців м. Києва», сегмент 2.2. Транспорт та міська мобільність) діяльністю з розвитку повітряного транспорту в частині використання вертольотів та безпілотних літальних

апаратів. Сферою їх використання є: заходи цивільного захисту, спеціальні поліцейські, повітряно-рятувальні операції, надання екстреної медичної допомоги, спостереження за громадським порядком і екологічною обстановкою. Практична реалізація розроблених пропозицій сприятиме підвищенню соціальних стандартів і вирішенню безпекових питань життя киян та гостей столиці.

У Стратегії розвитку Київської області на 2021-2027 роки стратегічну ціль 4 «Сталий розвиток територій населених пунктів і громад» та оперативну ціль 4.2 «Розвиток дорожньої та транспортної інфраструктури регіону» пропонується доповнити завданням 4.2.4-1. «Регулювання земельного фонду аеропортів». Основний його зміст формують такі положення: проведення інвентаризації земель аеропортів (аеродромів); резервування та захист від зміни цільового використання чи незаконної забудови земель навколо аеропортів, необхідних для розбудови їх інфраструктури; ефективний контроль за дотриманням обмежень висотної забудови в радіусі 50 км навколо аеропортів; забезпечення охорони земель та екологічного землекористування; впровадження пільгової системи оподаткування земель аеропортів (аеродромів). Реалізація зазначених завдань сприятиме: приведенню інфраструктури авіаційного транспорту у відповідність з міжнародними стандартами, набуттю Україною транзитного статусу, задоволенню потреб держави і регіонів у стабільному розвитку авіаційної галузі, забезпеченню доступності для споживачів повітряних перевезень пасажирів і вантажів, у т.ч. бюджетних тощо.

Узгодження міжгалузевих стратегічних програм в авіаційному комплексі та регіональних програм розвитку має виходити з таких передумов: інтегративний підхід, який забезпечує принципово новий якісний рівень взаємодії елементів систем; формування авіаційних транспортно-логістичних комплексів; реалізація спільних галузево-регіональних інноваційних проєктів; системність і послідовність розроблених заходів із урахуванням змін зовнішнього середовища.

Формування міжгалузевої цільової програма «Авіаційна інноваційна стратегія: промисловість, транспорт, інфраструктура» дозволить отримати такі позитивні наслідки для національної економіки: стимулювання розвитку вітчизняного авіабудування, підвищення конкурентоспроможності його продукції, модернізація авіаційної інфраструктури, збільшення кількості маршрутів авіаційних перевезень, пасажиро- та вантажообороту, зростання експортного потенціалу вітчизняних авіаперевізників та надходження валютної виручки, покращення інвестиційної привабливості ринку авіаційних послуг, інноваційне оновлення парку літальних апаратів.

Висновки до розділу 3

1. Аналіз обсягів і структури зовнішньої торгівлі України послугами авіаційного транспорту дозволив встановити такі ознаки: наявність її додатного сальдо; більша концентрація експорту на європейських ринках порівняно з ринками інших країн світу; пропорційність імпорту з невеликою перевагою усіх країн; перевищення частки експорту послуг авіаційного транспорту до країн ЄС у загальному експорті послуг – майже подвійне порівняно з питомою вагою експорту транспортних послуг і менше - за часткою сукупного обсягу послуг, що свідчить про більш високу експортну конкурентоспроможність послуг вітчизняного авіаційного транспорту порівняно з послугами інших видів транспорту та інших послуг; протилежна ситуація у сфері імпортової діяльності - менша залежність України від імпорту послуг авіаційного транспорту із країн ЄС порівняно з транспортними і сукупними послугами.

2. Доведено, що стратегічною детермінантною розвитку ринку послуг авіаційного транспорту має стати зміцнення міжнародної конкурентоспроможності українських авіаперевізників, оскільки перевищення частки імпорту послуг авіаційного транспорту над питомою вагою експорту означає відносну втрату експортного потенціалу послуг

повітряного транспорту на фоні зростання імпортової ємності внутрішнього ринку. В її основі лежать як об'єктивні чинники, пов'язані з інституціонально-економічним регулюванням ринку міжнародних авіаційних перевезень в умовах євроінтеграції, так і фактори суб'єктивного порядку, передусім, менша конкурентоспроможність національних авіаперевізників у частині якості і ціни послуг, безпеки повітряного руху. Визначено стратегічні завдання державного регулювання розвитку авіаційного транспорту та механізми їх реалізації: інтеграційно-правові, програмні, інвестиційно-інфраструктурні.

3. Запропоновано синтез інноваційних і маркетингових механізмів зміцнення міжнародної конкурентоспроможності авіаційного транспорту України на основі реалізації таких заходів: проведення рекламної діяльності на основі інформаційних технологій; гнучкі методи встановлення ціни, засновані на кривій освоєння авіаінновацій; включення до ланцюгу руху авіаінновацій торгових посередників на основі франчайзингу, передача їх реалізації на аутсорсинг; зростання лояльності суб'єктів ринку до інновацій та мотивації до їх впровадження, формування інноваційної культури та інформаційного забезпечення поширення інновацій, забезпечення техніко-технологічної та фінансової доступності інновацій, зміцнення інституту захисту прав власності інвесторів та інтелектуальної класності тощо.

4. Механізми державно-приватного партнерства та інвестування в системі стратегічного регулювання розвитку авіаційного транспорту узагальнено на основі критичної оцінки зарубіжної та вітчизняної практики. Формалізовано американську та європейську практики державно-приватного партнерства. Їх порівняння дозволило визначити спільну рису – створення платформи для діалогу суб'єктів державного і приватного сектору в сфері розвитку космічної діяльності та авіаційного транспорту. При цьому в США пріоритетними формами є ліцензування та трансфер технологій, а в Європі – договірне регулювання за моделями концесії та приватної фінансової ініціативи. Українську форму державно-приватного партнерства визначено як інституціональну, оскільки вона ґрунтується на реалізації державних програм

і має певною мірою деформований характер, обмежений браком фінансових ресурсів, передбачає імперативність відносин і відсутність реального діалогу між державними і приватними структурами.

5. Доведено, що значні перспективи для активізації потенціалу державно-приватного партнерства та інвестування в системі стратегічного регулювання розвитку авіакосмічної галузі України мають такі заходи: створення інноваційно-космічних кластерів на основі Державного космічного агентства України та наукових установ, освітніх закладів, підприємницьких структур, органів місцевого самоврядування; корпоратизація державних підприємств авіакосмічної галузі для залучення інвестицій через акціонерний капітал; концесійні механізми тощо. Аргументовано необхідність обов'язкової паспортизації загальнодержавних цільових науково-технічних космічних програм України з персоніфікацією джерел походження позабюджетних коштів, головних розпорядників і указівкою напрямів використання державних та інших коштів за видами економічної діяльності. Отримані результати створюють передумови для переходу від інституціональної до контрактної форми державно-приватного партнерства у національній космічній галузі, яка, на відміну від існуючої, відповідає провідним світовим практикам, забезпечує більш швидку комерціалізацію інновацій і ефективніше використання бюджетних коштів.

6. Обґрунтовано інтегративний підхід до регулювання розвитку авіаційно-транспортної системи на основі взаємопроникнення діяльності підприємств авіабудування, пасажирського та вантажного авіаційного транспорту, аеропортів на основі таких принципів: синергізм, релевантність, симбіоз, системність, безперервність та дискретність, традиційність та інноваційність.

7. Розроблено пропозиції з реалізації Міжгалузевої цільової програми «Авіаційна інноваційна стратегія: промисловість, транспорт, інфраструктура» на основі синтезу положень проекту Авіаційної транспортної стратегії України на період до 2030 року, а також діючих у поточний час наступних

програмних документів: Стратегія відродження вітчизняного авіабудування на період до 2030 року, Концепція Державної цільової науково-технічної програми розвитку авіаційної промисловості на 2021-2030 роки, Державна цільова програма розвитку аеропортів на період до 2023 року.

8. Забезпечено збалансованість та узгодження міжгалузевих і регіональних програм розвитку авіаційного комплексу на прикладі Стратегії розвитку міста Києва до 2025 року (нова редакція) та Стратегії розвитку Київської області на 2021-2027 роки, виходячи з таких передумов: інтегративний підхід, який забезпечує принципово новий якісний рівень взаємодії елементів систем; формування авіаційних транспортно-логістичних комплексів; реалізація спільних галузево-регіональних інноваційних проектів; системність і послідовність розроблених заходів із урахуванням змін зовнішнього середовища.

ВИСНОВКИ

Основний результат дисертаційної роботи полягає у розробці теоретичних положень, методичних основ і практичних рекомендацій щодо удосконалення інституціонально-економічних механізмів регулювання розвитку авіаційного транспорту. Зміст основних висновків і рекомендацій полягає у такому:

1. Використано системний підхід до визначення категорії «механізми регулювання розвитку» галузей національного господарства як сукупності методів, інструментів, заходів впливу уповноважених суб'єктів або ринкової влади на певну групу економічних відносин, їх кількісні і якісні зміни з метою досягнення визначених цільових орієнтирів або таргетів: реалізація соціальних завдань, підвищення ефективності і результативності, оптимізація, структурна перебудова, отримання синергетичного і змішаного ефекту. В їх основі лежить тісний зворотний зв'язок між цілями механізму регулювання національної економіки, як надбудови, та тенденціями її розвитку як базису.

2. Ідентифіковано авіаційний транспорт як об'єкт регулювання розвитку галузей національного господарства. Загальними його ознаками, притаманними також іншим видам транспорту, є: надання послуг, які не мають матеріальної форми; невіддільна єдність транспортної інфраструктури, транспортних засобів та управління ними; дуалістична взаємодія з зовнішнім середовищем та іншими галузями національної економіки; наявність природньо-монопольних сегментів і внутрішньогалузевої конкуренції між окремими видами транспорту; можливість отримання додаткових переваг від спеціалізації та кооперації всередині галузі. Специфічні ознаки пов'язані з наявністю особливостей регулювання державної авіації, цивільної авіації загального призначення, комерційної авіації, а також виникненням нових інститутів в умовах євроінтеграції України, серед яких найважливішим є спільний авіаційний простір.

3. Обґрунтовано концепцію удосконалення інституціонально-

економічних механізмів регулювання розвитку авіаційного транспорту на основі ієрархічного підходу за окремими рівнями: наднаціональний, загальнодержавний, регіональний. Показано, що глобальною стратегічною метою України є інтеграція до Європейського авіаційного ринку, формалізовано зміст транспортної компоненти Угоди про асоціацію між Україною та ЄС, обґрунтовано напрями взаємодії з міжнародними організаціями, що здійснюють регулювання цивільної авіації. Основними напрямками удосконалення загальнодержавних інституціонально-економічних механізмів регулювання розвитку авіаційного транспорту визначено: зміцнення зовнішньої і внутрішньої конкурентоспроможності, удосконалення авіаційної інфраструктури, інноваційно-інвестиційний розвиток, підвищення рівня безпеки авіаційних перевезень, покращення екологічності. Цілями регіонального рівня щодо регулювання авіаційного транспорту є: залучення авіаційних підприємств до вирішення проблем територіального соціально-економічного розвитку, раціоналізація регіональних пасажирських та вантажних авіаперевезень, модернізація і збільшення ділової активності регіональних аеропортів.

4. За результатами діагностики стану інституціонально-економічних механізмів регулювання розвитку авіаційного транспорту на основі його інституціональних координат виявлено переваги авіаційного транспорту над національною економікою загалом за ресурсовіддучою (виручкою від реалізації на одиницю активів) по великим і середнім підприємствам, а також позитивні тенденції її зростання. Встановлено нижчу конкурентоспроможність авіаційного транспорту за ресурсовіддачею порівняно з транспортом загалом через більшу капіталомісткість операційних та інвестиційних процесів. Показано, що виправлення ситуації на краще потребує впровадження інноваційних технологій організації авіаперевезень з метою зниження поточних і капітальних витрат.

5. За підсумками формалізації системної економічної динаміки пасажирського авіаційного транспорту в Україні обґрунтовано зміст

інституціональних механізмів його регулювання, представлених управлінням соціально-трудовими відносинами в галузі, впровадженням клієнт-орієнтованого підходу і перспективних технологій розвитку пасажирського авіаційного обслуговування, посиленням гарантій захисту прав споживачів, взаємодією з Європейською та світовою транспортними системами. Показано, що в основу інституціональних механізмів регулювання пасажирського авіаційного транспорту має закладатися не державний протекціонізм, а критерій зростання ефективності і конкурентоспроможності суб'єктів ринку повітряних перевезень у рамках політики «відкритого неба».

6. Формалізація системної економічної динаміки вантажного авіаційного транспорту дозволила зробити висновки про: його стратегічну роль у національній економіці, протилежну динаміку обсягів перевезень вантажів авіаційним та іншими видами транспорту, протиріччя між низькою часткою вантажних авіаперевезень та їх потужним абсолютним і структурним зростанням; більшу витратоємність вантажного авіаційного транспорту за оплатою праці порівняно з пасажирським. Авіаційне транспортування вантажів визначено ринком олігополістичної конкуренції, показано його привабливість для інвестицій. Запропоновано удосконалення інституціонально-економічних механізмів розвитку вантажного авіаційного транспорту в Україні на основі інноваційних технологій, розширення форм його організації (класичних, комбінованих, гібридних), функціонування транспортних ланцюгів і здійснення мультимодальних перевезень, створення спеціальних економічних зон портового типу.

7. Запропоновано синтез інноваційних, інтеграційно-правових, програмних, інвестиційно-інфраструктурних і маркетингових механізмів зміцнення міжнародної конкурентоспроможності авіаційного транспорту України на основі реалізації таких заходів: інноваційне оновлення парку повітряних суден; збалансування якості і ціни послуг; використання гнучких методів встановлення ціни на основі кривої освоєння авіаінновацій; реалізація заходів зі збільшення безпеки повітряного руху та комфорту перельотів,

проведення рекламної діяльності на основі інформаційних технологій; включення до ланцюгу руху авіаінновацій торгових посередників на основі франчайзингу, передача їх реалізації на аутсорсинг; зростання лояльності суб'єктів ринку до інновацій та мотивації до їх впровадження, формування інноваційної культури та інформаційного забезпечення поширення інновацій, забезпечення техніко-технологічної та фінансової доступності інновацій, зміцнення інституту захисту прав власності інвесторів та інтелектуальної класності тощо.

8. Механізми державно-приватного партнерства та інвестування в системі стратегічного регулювання розвитку авіаційного транспорту узагальнено на основі критичної оцінки зарубіжної та вітчизняної практики. Американську та європейську практики державно-приватного партнерства формалізовано як ліцензійно-контрактні, що забезпечують більш швидку комерціалізацію інновацій і ефективніше використання бюджетних коштів; вітчизняна модель є інституціональною, заснованою на реалізації державних програм, що має деформований характер через брак фінансових ресурсів, імперативність відносин і відсутність реального діалогу між державними і приватними структурами. Доведено, що значні перспективи для України має впровадження ліцензійно-контрактної моделі.

9. Обґрунтовано інтегративний підхід до регулювання розвитку авіаційно-транспортної системи на основі взаємопроникнення діяльності підприємств авіабудування, пасажирського та вантажного авіаційного транспорту, аеропортів. Розроблено пропозиції з реалізації Міжгалузевої цільової програми «Авіаційна інноваційна стратегія: промисловість, транспорт, інфраструктура», забезпечено її збалансованість та узгодження з регіональними програмами розвитку авіаційного комплексу. Формалізовані очікувані результати від вдосконалення програмно-цільового методу регулювання розвитку авіаційного транспорту.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Міщенко А. В., Козловський В. В. Методологія наукового дослідження економічної складової системи управління інформаційною безпекою авіаційного транспортного комплексу. *Системи управління, навігації та зв'язку*. 2014. Вип. 1. С. 92-94.
2. Тамаргазін О. А., Олег М. В. Методологічні основи системи управління мобільною авіаційною транспортною системою. *Наукоємні технології*. 2013. № 1. С. 33-36.
3. Навроцька Т. А. Дослідження стану функціонального забезпечення управління інноваційною діяльністю на підприємствах авіабудування. *Молодий вчений*. 2015. № 8(1). С. 76-80.
4. Панухник О. В. Організаційно-економічний механізм регулювання регіонального розвитку України. *Формування ринкових відносин в Україні*. 2013. № 5. С. 200-204.
5. Власенко О. П., Якобчук В. П., Симоненко Л. І. Цифрова трансформація механізму державного регулювання національної економіки в умовах ринку. *Інвестиції: практика та досвід*. 2021. № 3. С. 81-86.
6. 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.
7. Воронкіна Н. В. Інноваційна складова бюджетно-економічного механізму регулювання соціально-економічних процесів розвитку України. *Бізнес Інформ*. 2012. № 5. С. 79-81.
8. Степаненко С. Методологія оцінки та моніторинг ефективності функціонування механізму регулювання процесів економічного розвитку регіонів. *Вісник Національної академії державного управління при Президентові України*. 2012. Вип. 3. С. 146-151.

9. Шаповалова І. В. Механізми функціонування, регулювання та управління як засоби державного впливу на соціально-економічний розвиток регіонів. *Теорія та практика державного управління*. 2008. Вип. 4. С. 172-177.

10. Юрченко М. В. Система державного управління авіаційним транспортом. *Юридичний вісник. Повітряне і космічне право*. 2014. № 1. С. 27-31.

11. Ніколаєнко Ю. В., Шишлов Т. А. Особливості механізму регулювання економічної безпеки національної економіки. *Інвестиції: практика та досвід*. 2016. № 22. С. 80-83.

12. Ніколаєнко Ю. В., Шишлов Т. А. Організаційно-економічний механізм регулювання економічної безпеки національної економіки. *Ефективна економіка*. 2016. № 11. Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/efek_2016_11_58

13. Тофанюк О. В. Організаційно-економічне та бюджетне регулювання регіонального розвитку із застосуванням механізмів державно-приватного партнерства. *Економіка та управління підприємствами машинобудівної галузі*. 2012. № 1. С. 33–46.

14. Про схвалення Концепції застосування програмно-цільового методу в бюджетному процесі: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 14.09.2002 № 538-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/538-2002-%D1%80#Text>

15. Адамів М. Сутність та роль антисипативного управління на підприємствах. *Галицький економічний вісник*. 2010. №3(28). С.112-121.

16. Антонюк Н. А. Механізм антикризового регулювання національної економіки в умовах децентралізації. *Бізнес-навігатор*. 2018. Вип. 2-1. С. 41-45.

17. Масіна Л. О. Механізм стратегічного контролінгу в державному регулюванні національної економіки. *Економіка. Фінанси. Право*. 2018. № 12(4). С. 33-38.

18. Кушнір І. М. Особливості формування контролінгового механізму державного регулювання національної економіки. *Економіка та держава*. 2013. № 2. С. 20-23.

19. Жовнірчик Я. Ф. Ефективність реалізації механізмів регулювання економічної безпеки національної економіки. *Державне управління: удосконалення та розвиток*. 2011. № 12. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Duur_2011_12_3

20. Руденко В. В. Ідентифікація функціональних складових фіскального механізму регулювання інвестиційного розвитку національної економіки. *Економіка та держава*. 2020. № 7. С. 73-78.

21. Руденко В. В. Детермінація методів фіскального механізму регулювання інвестиційного розвитку національної економіки. *Облік і фінанси*. 2020. № 3. С. 71-76.

22. Майстро С. В., Вітренко-Хрустальова Т. М. Теоретичні засади механізму державного регулювання інноваційного розвитку економіки. *Теорія та практика державного управління*. 2013. Вип. 1. С. 3-9.

23. Вітренко-Хрустальова Т. М. Напрямки вдосконалення механізму державного регулювання інноваційного розвитку економіки України. *Теорія та практика державного управління*. 2013. Вип. 3. С. 195-202.

24. Гіндес А. В. Ефективність реалізації механізмів регулювання економічної безпеки національної економіки. *Науковий вісник Академії муніципального управління. Серія : Управління*. 2012. Вип. 1. С. 217-224.

25. Губарева І. О. Організаційний механізм державного регулювання модернізації національної економіки. *Соціальна економіка*. 2017. № 2. С. 21-26.

26. Немировська О. В. Механізм регулювання взаємодії національної економіки з транснаціональними корпораціями. *Економіка та держава*. 2015. № 12. С. 121-125.

27. Хілуха О. А. Державне регулювання корпоративного управління у процесі розвитку національної економіки. *Вісник Одеського національного університету. Серія : Економіка*. 2018. Т. 23, Вип. 2. С. 47-50.

28. Загальні тенденції тіньової економіки в Україні у 2020 році. К.: Міністерство економіки України, 2021. <https://me.gov.ua/Documents/Download?id=ea52ab12-e08a-418f-8e80-7cdee5d1fddc>

29. Баранов С. О. Пріоритетні напрями удосконалення організаційно-правового механізму державного регулювання детінізації національної економіки. *Інвестиції: практика та досвід*. 2017. № 14. С. 98-101.

30. Печерська Н. В. Макроекономічні засади цілевстановлення механізмів державного регулювання в галузі морського транспорту. *Розвиток методів управління та господарювання на транспорті*. 2017. Вип. 1. С. 64-74.

31. Олійник Г. Ю. Державне регулювання інституціональними змінами галузі залізничного транспорту як складової національної економіки. *Інвестиції: практика та досвід*. 2014. № 12. С. 146-151.

32. Горобінська І. В. Фінансовий інжиніринг як інструмент державного регулювання відтворювальних процесів в транспортній галузі. *Управління проектами, системний аналіз і логістика. Технічна серія*. 2012. Вип. 10. С. 433-439.

33. Марков Б. М., Лакомська В. Р., Козак Н. І. Особливості антимонопольного регулювання у галузі транспорту в Україні. *Проектування, виробництво та експлуатація автотранспортних засобів і поїздів*. 2013. № 21. С. 162-166.

34. Кривов'язюк І.В. Логістика як імператив розвитку інноваційної діяльності авіаційного підприємства. *Причорноморські економічні студії. Екон. наук.-практ. журнал*. 2018. Вип. 25. С. 84-88.

35. Кривов'язюк І.В., Кулик Ю.М. Забезпечення інноваційної активності авіаційних підприємств у контексті їх логістичної діяльності. *Проблеми*

системного підходу в економіці. Фаховий збірник наукових праць. 2017. Вип. 6 (62). Ч. 1. С. 7-13.

36. Євсюкова О. В., Говорушак А. М. Державне регулювання транспортною галуззю, як складова економічного розвитку міста. *Державне управління: удосконалення та розвиток. 2014. № 9.* Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Duur_2014_9_4

37. Про транспорт: Закон України від 10.11.1994 № 232/94-ВР. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232/94-%D0%B2%D1%80?find=1&text=%D0%BF%D0%BE%D1%81%D0%BB%D1%83%D0%B3#Text>

38. Вольська О. М. Основні напрямки державного регулювання транспортної галузі. *Теорія та практика державного управління і місцевого самоврядування. 2019. № 1.* Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Ttpdu_2019_1_17

39. Кислий В. М. Вартісно-швидкісні залежності транспорту та їх використання в державному регулюванні галузі. *Науковий вісник Херсонського державного університету. Сер. : Економічні науки. 2017. Вип. 26(1). С. 90-95.*

40. Машканцева С. О. Наукові засади інституційного регулювання розвитку транспортної галузі регіону. *Бізнес-навігатор. 2020. Вип. 2. С. 41-45.*

41. Про затвердження Положення про Міністерство інфраструктури України; Постанова Кабінету Міністрів України; Положення від 30.06.2015 № 460. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/460-2015-%D0%BF#n8>

42. Класифікація видів економічної діяльності КВЕД-2010. URL: http://kved.ukrstat.gov.ua/KVED2010/51/KVED10_51.html

43. Юрченко М. В. Генезис розвитку організаційно-правових форм управління авіаційним транспортом України в радянський та пострадянський час. *Юридичний вісник. Повітряне і космічне право. 2012. № 4. С. 15-19.*

44. Мінакова С.М. Вплив лібералізації авіаційної галузі на конкуренцію між аеропортами. *Економічний журнал Одеського політехнічного*

університету. 2020. № 2 (12). С. 80-86. URL: <https://economics.opu.ua/ejoru/2020/No2/80.pdf>.

45. Повітряний кодекс України: Закон України від 19.05.2011 № 3393-VI. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3393-17?ed=20200213&find=1&text=%D0%B0%D0%B2%D1%96%D0%B0#w1_1

46. Полянська А. Є. Функціональність правового регулювання в галузі повітряного транспорту. *Юридичний вісник. Повітряне і космічне право*. 2021. № 1. С. 23-28.

47. Про затвердження Положення про Міністерство оборони України: Постанова Кабінету Міністрів України; Положення від 26.11.2014 № 671. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/671-2014-%D0%BF#Text>

48. Про затвердження Положення про Міністерство інфраструктури України; Постанова Кабінету Міністрів України; Положення від 30.06.2015 № 460. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/460-2015-%D0%BF#n8>

49. Міністерство інфраструктури України. Державне підприємство обслуговування повітряного руху України. URL: <https://uksatse.ua/index.php?s=89ee003f1d1a9c27027309d0bf9c61ff&act=Part&CODE=308>

50. Про затвердження Положення про Державну авіаційну службу України: Постанова Кабінету Міністрів України; Положення від 08.10.2014 № 520. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/520-2014-%D0%BF#Text>

51. Про затвердження Авіаційних правил України «Загальні правила польотів у повітряному просторі України»: Наказ Державіаслужби України і Міноборони України від 06.02.2017 № 66/73. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0654-17#Text>

52. Брусакова О. В. Суб'єкти державного регулювання в галузі авіаційного транспорту та їх адміністративно-правовий статус. *Вісник Пенітенціарної асоціації України*. 2020. № 2. С. 59-73.

53. Брусакова О. В. Класифікація принципів державного регулювання в галузі авіаційного транспорту. *Право і Безпека*. 2020. № 2. С. 48-57.

54. Мінакова С. М. Особливості державної політики щодо розвитку авіаційної галузі в умовах міжнародної конкуренції. *Економіка, фінанси, право*. 2020. №9. С. 25-32.

55. Про затвердження Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2023 року: Постанова Кабінету Міністрів України від 24.02.2016 № 126. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/126-2016-%D0%BF#Text>

56. Сапронов О. Визначення основних понять галузі міжнародного транзиту - передумова ефективного державного регулювання в цій сфері. *Вісник Національної академії державного управління при Президенті України*. 2010. Вип. 2. С. 106-112.

57. Про космічну діяльність: Закон України від 15.11.1996 № 502/96-ВР. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/502/96-%D0%B2%D1%80?find=1&text=%D1%82%D1%80%D0%B0%D0%BD%D1%81%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82#w1_1

58. Директива Ради 2013/59/Євратом від 5 грудня 2013 року про встановлення основних норм безпеки для захисту від загроз, зумовлених впливом іонізуючого випромінювання, і скасування директив 89/618/Євратом, 90/641/Євратом, 96/29/Євратом, 97/43/Євратом і 2003/122/Євратом. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_006-13?find=1&text=%D1%82%D1%80%D0%B0%D0%BD%D1%81%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82#w1_8

59. Про затвердження Положення про систему управління безпекою польотів на авіаційному транспорті: Наказ Державної авіаційної служби від 25.11.2005 № 895. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1503-05#Text>

60. Кальніченко О. Б. Формування механізмів державного регулювання соціально-економічного розвитку України. *Управління розвитком*. 2013. № 20. С. 6-8.

61. Манжура О. В. Класифікація і склад кооперативів в інституціональних координатах України. *Вчені записки університету "КРОК". Серія : Економіка*. 2014. Вип. 37. С. 38-45.

62. Гуменюк В. Кон'юнктура ринку санаторно-курортних послуг у системі координат державного регулювання економіки. *Схід*. 2014. № 4. С. 6-11.

63. Білоцерківець В. В. Нова економіка у національних координатах: проблеми та перспективи розвитку. *Економічний вісник Національного аграрного університету*. 2014. № 4. С. 62-71.

64. Войтко С. В. Країни групи G20 та TOP-20 за рівнем економіки у координатах сталого розвитку. *Економічний вісник Національного технічного університету України "Київський політехнічний інститут"*. 2014. № 11. С. 54-61.

65. Задихайло Д. В. Модель національної економіки в координатах балансу економічної влади (правовий аспект). *Економічна теорія та право*. 2018. № 1. С. 124-136.

66. Терехов Є. М. Економічні наслідки визначення геополітичного курсу України в системі координат Захід - Схід. *Інвестиції: практика та досвід*. 2014. № 11. С. 63-68.

67. Васюткіна Н. В. Вплив інституційних перетворень на розвиток авіагалузі України. *Формування ринкових відносин в Україні*. 2012. № 6. С. 155-160.

68. Savych O., Shkoda T. Trends of air transportation market development in Ukraine. *Innovative Marketing*, 2020. Vol. 16(2), pp/ 29-39. [http://dx.doi.org/10.21511/im.16\(2\).2020.03](http://dx.doi.org/10.21511/im.16(2).2020.03)

69. Doc 10144. ICAO Handbook for CAAs on the Management of Aviation Safety Risks related to COVID-19. URL: <https://www.icao.int/safety/SafetyManagement/Pages/COVID-19-Safety-Risk-Management.aspx>

70. Gorban, A. Problems of the efficiency increasing of transportation by air of Ukrainian SSR (1960-1980). *Baltic Journal of Economic Studies*, 2015, vol. 1(2), pp. 40-44. <https://doi.org/10.30525/2256-0742/2015-1-2-40-44>

71. Butko, M., Ivanova, N. The modern trends of infrastructure development. *Baltic Journal of Economic Studies*, 2016, vol. 2(3), pp. 37-41. <https://doi.org/10.30525/2256-0742/2016-2-3-37-41>

72. Котлубай О.М., Ільченко С.В., Липинська О.А., Мінакова С.М. та ін. Асиметрія ринків транспортних послуг: теоретичні основи визначення та управління. Монографія /[Котлубай О.М. та ін.]; за наук. ред. Буркинського Б.В.; НАН України, Ін-т пробл. Ринку та екон.-екол. дослідж. Одеса: ІПРЕЕД НАНУ, 2018. 266 с.

73. Угода про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони: Міжнародний документ від 27.06.2014. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_011#Text

74. 1 Авіаційна транспортна стратегія України на період до 2030 року (проект). URL: https://mtu.gov.ua/files/Dok_PROJEKT/%D0%90%D0%B2%D1%96%D0%B0%D1%86%D1%96%D0%B9%D0%BD%D0%B0%20%D1%82%D1%80%D0%B0%D0%BD%D1%81%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82%D0%BD%D0%B0%20%D1%81%D1%82%D1%80%D0%B0%D1%82%D0%B5%D0%B3%D1%96%D1%8F%202030.docx

75. Nižetić S. Impact of coronavirus (COVID-19) pandemic on air transport mobility, energy, and environment: A case study. *International Journal of Energy Research*, 2020, vol. 44, pp. 10953–10961. <https://doi.org/10.1002/er.5706>

76. Гура С. М. Імперативи та зовнішнє середовище Євроінтеграційного розвитку авіаційного транспорту України. *Results of modern scientific research and development. Proceedings of the 2nd International scientific and practical conference. Barca Academy Publishing. (2-4 May 2021). Madrid, Spain. 2021. Pp. 532-538.* URL: <https://sci-conf.com.ua/ii-mezhdunarodnaya-nauchno-prakticheskaya-konferentsiya-results-of-modern-scientific-research-and-development-2-4-maya-2021-goda-madrid-ispaniya-arhiv/>

77. Dube K., Nhamo G., Chikodzi D. (2021). COVID-19 pandemic and prospects for recovery of the global aviation industry. *Journal of Air Transport Management*, 2021, vol. 92, p. 102022. <https://doi.org/10.1016/j.jairtraman.2021.102022>

78. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року: Розпорядження Кабінету Міністрів України; Стратегія від 30.05.2018 № 430-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80?find=1&text=%D0%B0%D0%B2%D1%96%D0%B0#Text>

79. Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації: Закон України від 21.03.2017 № 1965-VIII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1965-19#Text>

80. Global Aviation Safety Plan (GASP). 2014-2027. <http://www.caa.co.za/Safety%20Seminars%20and%20Presentations/Global%20Aviation%20Safety%20Plan%20-%20Milton%20Tumusiime,%20ICAO.pdf>

81. Гура С. М. Теоретичні аспекти сутності фінансових ресурсів у забезпеченні діяльності аеропортів. *Економічний аналіз*. 2014. Том 15. №3. С.30-36.

82. Аль-Тмейзі А. Державне регулювання в сфері природних монополій на прикладі світової галузі авіаперевезень. *Дослідження міжнародної економіки*. 2011. Вип. 4. С. 154-160.

83. Lipinska A.A., Minakov V., Minakova S. Ukraine in the system of international transportation. *Management of modern socio-economic systems*. Collective monograph. Vol. 1. Lithuania: Izdevnieciba "Baltija Publishing", 2017. 292 p.

84. SARPs - Standards and Recommended Practices. URL: <https://www.icao.int/safety/safetymanagement/pages/sarps.aspx>

85. Михальченко І. Г. Інституційні недоліки функціонування міжнародного ринку авіаперевезень. *Economic annals-XXI*. 2013. № 3-4(2). С. 20-23.

86. Дорофеєва Х. Особливості інституціонального регулювання європейського ринку авіаційних перевезень. *Торгівля і ринок України*. 2015. Вип. 38. С. 54-63.

87. Янчук М. Б. Основні напрямки державної політики щодо інтеграції авіаційного сектору України в систему транс'європейських транспортних мереж. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2010. № 30. С. 145-148.

88. Обсяг реалізованих послуг за регіонами за видами економічної діяльності. URL:

http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2021/posl/arh_dpssp21.html

89. Гура С. М. Авіаційний транспорт як об'єкт регулювання розвитку в інституціональних координатах галузей національного господарства. *Причорноморські економічні студії*. 2018. Вип. 25. С. 250-257.

90. Показники балансу підприємств за видами економічної діяльності. URL:

http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2021/fin/sbp/sbp_u/arh_sbp2021_u.htm

91. Хохленко В. М. Правові засади захисту прав пасажирів при перевезенні повітряним транспортом. *Dictum factum*. 2020. № 2. С. 97-106.

92. Бережнюк І. Г., Фрадинський О. А. Системи реєстрації пасажирів (PNR) як джерело інформації на авіаційному транспорті. *Митна безпека*. 2017. № 1. С. 6-12.

93. Брусакова О. В. Галузь авіаційного транспорту як об'єкт державного регулювання. *Право і Безпека*. 2020. № 1. С. 46-52.

94. Данилов С. М. Системна динаміка – метод аналізу регіону як складної системи, що динамічно розвивається. *Науковий вісник будівництва*. 2017. Т. 87, № 1. С. 22-28.

95. Тараненко І. В. Системна методологія дослідження та динаміка сучасних глобалізаційних процесів. *Науковий вісник Чернівецького університету. Економіка*. 2011. Вип. 579-580. С. 131-138.

96. Пасажирообіг за видами транспорту. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua/> (дата звернення: 26.03.2021).

97. Кількість зайнятих працівників на підприємствах за видами економічної діяльності з розподілом на великі, середні, малі та мікропідприємства (2010-2019). URL: https://ukrstat.org/uk/operativ/operativ2019/fin/pdp/pdp_u/kzp_ek_vsmm_2010_2019_u.xlsx (дата звернення: 27.03.2021).

98. Смерічевський С.Ф., Гура С.М. Системна економічна динаміка пасажирського авіаційного транспорту та інституціональні механізми її регулювання. *Проблеми системного підходу в економіці*. 2021. №2(82). С. 46-53.

99. Яровий І. М. Особливості застосування фундаментальних принципів міжнародної організації праці в механізмі управління соціально-трудовами відносинами підприємств авіаційного транспорту України. *Вісник Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна*. 2007. Вип. 18. С. 270-274.

100. Яровий І. М. Характеристика алгоритму формування механізму управління соціально-трудовами відносинами підприємств авіаційного транспорту України. *Вісник Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна*. 2008. Вип. 22. С. 290-297.

101. Фінансові результати до оподаткування підприємств за видами економічної діяльності з розподілом на великі, середні, малі та мікропідприємства за 2010-2019 роки. URL: https://ukrstat.org/uk/operativ/operativ2018/fin/fin_new/fin_new_u/fr_op_ek_vsmm_2010_2019_ue.xlsx (дата звернення: 27.03.2021).

102. Мамчур Л. В. Інформаційне забезпечення договору перевезення пасажирів повітряним транспортом. *Юридичний вісник. Повітряне і космічне право*. 2012. № 3. С. 27-32.

103. Абрикосов Д. С. Механізм цивільно-правового захисту прав пасажирів за договором перевезення пасажирів повітряним транспортом. *Вісник*

Запорізького національного університету. Юридичні науки. 2014. № 3. С. 74-83.

104. Рамкові стандарти безпеки та полегшення всесвітньої торгівлі Всесвітньої митної організації:: Резолюція Ради Митного Співробітництва від 01.06.2005. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/976_003#Text (дата звернення: 24.03.2021).

105. Носовська Т. Л. Інтеграція авіаційного транспорту України в світову транспортну систему, як чинник розвитку туризму. *Географія та туризм.* 2010. Вип. 4. С. 77-81.

106. Лопес Родрігес М. У. Організація пасажирських та вантажних авіаперевезень на Кубі. *Університетські наукові записки.* 2013. № 4. С. 516-524.

107. Юденко Є. Еволюція бізнес-моделей авіаперевізників на ринку вантажних перевезень. *Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту. Сер. : Економіка і управління.* 2014. Вип. 29. С. 170-181.

108. Демченко Д. О. Роль держави щодо підвищення конкурентоспроможності вітчизняних підприємств у сфері вантажних авіаційних перевезень. *Інвестиції: практика та досвід.* 2013. № 3. С. 123-126.

109. Литвиненко С. Л. Прогнозування економічного ефекту від використання інформаційних систем «SolidWorks» вантажними авіаперевізниками України. *Актуальні проблеми економіки.* 2012. № 1. С. 170-175.

110. Литвиненко С. Л. Механізм реалізації спільних проектів авіаперевізників негабаритних вантажів. *Актуальні проблеми економіки.* 2012. № 5. С. 193-197.

111. Литвиненко С. Л. Економіко-організаційні засади використання навантажувально-розвантажувального обладнання при авіаперевезенні надважких і негабаритних вантажів. *Актуальні проблеми економіки.* 2012. № 6. С. 150-158.

112. Литвиненко С. Л. Економічні аспекти мультимодального перевезення унікальних негабаритних вантажів за участю авіатранспорту. *Формування ринкових відносин в Україні*. 2013. № 1. С. 57-60.

113. Литвиненко С. Теоретичні основи формування системи ключових показників ефективності вітчизняного вантажного авіаперевізника. *Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту. Сер. : Економіка і управління*. 2014. Вип. 30. С. 155-161.

114. Гасимов А. А., Мільцов В. Є. Роль «Системи Менеджменту Якості» та її методів управління в розвитку компаній, що надають послуги в сфері вантажних авіаперевезень. *Наукоємні технології*. 2019. № 1. С. 109-120.

115. Войцеховський В. С. Підхід до управління вантажопотоками на мережі авіаліній. *Молодий вчений*. 2017. № 7. С. 10-13 .

116. Войцеховський В. С. Модель планування перевезення вантажів в мережі авіаліній перевізника. *Вісник Кременчуцького національного університету імені Михайла Остроградського*. 2017. Вип. 4. С. 50-55.

117. Войцеховський В. С. Засади прогнозування вантажопотоків на мережі авіаліній. *Молодий вчений*. 2017. № 9. С. 446-449.

118. Обсяг перевезених вантажів за видами транспорту (1995-2019). URL:
http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2018/tr/tr_rik/tr_rik_u/op_vant_vt_u.htm (дата звернення: 25.05.2021).

119. Вантажообіг за видами транспорту (2014-2020). URL:
<http://www.ukrstat.gov.ua/> (дата звернення: 25.05.2021).

120. Смерічевський С.Ф., Гура С.М. Економічні механізми регулювання розвитку інституціональних форм організації вантажного авіаційного транспорту. *Проблеми системного підходу в економіці*. 2021. №3(83). С.21-30.

121. Литвиненко С. Л., Литвиненко Л. Л. Визначення економіко-технологічних інструментів оптимізації діяльності авіакомпанії при мультимодальній доставці негабаритних вантажів. *Вісник Національного університету «Львівська політехніка». Логістика*. 2018. № 892. С. 134-139.

122. Литвиненко С. Л. Передумови реалізації стратегії формування гібридних бізнес-моделей вантажних авіаперевізників. *Розвиток методів управління та господарювання на транспорті*. 2018. Вип. 2. С. 123-130.

123. Борець І. В., Соколова О. Є., Соловйова О. О., Висоцька І. І. Організація мультимодальних перевезень вантажів за участю авіаційного транспорту. *Вісник Національного транспортного університету*. 2020. № 1. С. 35-44.

124. Гриценко С. І. Перспективи логістичного обслуговування споживачів в авіаційних вантажних перевезеннях. *Вісник Хмельницького національного університету. Економічні науки*. 2019. № 3. С. 67-70.

125. Литвиненко С. Л. Принципи використання основних рішень та програм при створенні інформаційних систем вітчизняних вантажних авіакомпаній. *Вісник соціально-економічних досліджень*. 2011. Вип. 41(2). С. 71-75.

126. Литвиненко С. Л. Стратегія впровадження технології *e-freight* при організації авіаційного перевезення вантажів. *Науковий вісник Чернівецького університету. Економіка*. 2011. Вип. 579-580. С. 63-67.

127. Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air (the Montreal Convention). URL: [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:22001A0718\(01\)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:22001A0718(01))

128. Габрієлова Т. Ю., Войцеховський В. С. Вплив інформатизації на процеси доставки вантажів за участю авіаційного транспорту. *Наукоємні технології*. 2013. № 3. С. 327-330.

129. Голованова М. А., Левін Д. М. Інтеграція України до європейського повітряного простору як фактор підвищення конкурентоспроможності країни. *Вісник Хмельницького національного університету. Економічні науки*. 2019. № 5. С. 78-84.

130. Динаміка зовнішньої торгівлі послугами за видами (2000-2019). URL: http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2008/zd/dseip/dseip2007_u.htm

131. Смерічевський С.Ф., Гура С.М. Міжнародна економічна конкурентоспроможність повітряного транспорту України та стратегічні механізми її зміцнення. *Інноваційні рішення в економіці, бізнесі, суспільних комунікаціях та міжнародних відносинах*: матеріали Міжнародної науково-практичної Інтернет-конференції (м. Дніпро, 16 квітня 2021 року). Дніпро : Університет митної справи та фінансів, 2021. С. 357-361. URL: <https://drive.google.com/file/d/1t5AjMhYEPKn4UKIEjAbet2wfey3h4-4U/view>

132. Кривов'язюк І.В. Інституціональний механізм і стратегія розвитку авіаційного транспорту України в умовах поширення COVID-19. *Економічний простір*. 2021. № 168. С.154-160.

133. Smerichevskyi S., Gura S. Strategic mechanisms of regulating the European integration development of air transport in Ukraine. *Green, Blue & Digital Economy Journal*. 2021. Vol. 2 No. 1. pp. 53-59. DOI: <https://doi.org/10.30525/2661-5169/2021-1-8>

134. Транспортна складова Угоди про Асоціацію: стан виконання і перспективи. Доповідь Української сторони Платформи громадянського суспільства Україна – ЄС (УС ПГС). К., 2019. 38 с. URL: https://www.civic-synergy.org.ua/wp-content/uploads/2020/03/Web_Dopovid_Transportna_2020.pdf

135. Структура зовнішньої торгівлі послугами за видами. URL: http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2021/zd/ztp_kv/ztp_kv_u/arh_ztp_kv2_021_u.html

136. Брусакова О. В. Сутність та особливості державного регулювання в галузі авіаційного транспорту. *Вісник Харківського національного університету внутрішніх справ*. 2020. № 2 (89). С. 104-115.

137. Василенко В. А. Формування механізму та стратегії управління конкурентоспроможністю авіаційних підприємств у сучасних умовах. *Економіка і організація управління*. 2014. Вип. 3-4. С. 38-43.

138. Маліношевська К. Особливості застосування авіакомпанією маркетингових інструментів. *Економічний аналіз*. 2012. Т. 10(3). С. 331-334.

139. Гура С.М. Інституціонально-економічні механізми регулювання розвитку рекламної діяльності на авіаційному транспорті. *Innovation Management in Marketing: Modern trends and Strategic Imperatives*. International Scientific-Practical Conference. (April 12-13th, 2018). Poland, Poznan, 2018. С.294-296.

140. Криворучко О. В. Тенденції розвитку методів рекламної діяльності в системі маркетингових комунікацій на авіаційних підприємствах. *Економіка і організація управління*. 2014. Вип. 3-4. С. 146-149.

141. Сергієнко С. А. Механізм формування комплексу маркетингових комунікацій авіакомпаній. *Науковий вісник Полтавського університету економіки і торгівлі. Сер. : Економічні науки*. 2014. № 6. С. 85-90.

142. Маліношевська К. І. Роль інтегрованих маркетингових комунікацій для авіакомпаній. *Інвестиції: практика та досвід*. 2011. № 20. С. 77-80.

143. Цимбалюк В. До методології міжгалузевого взаємозв'язку з організаційно-правовим забезпеченням системності інформатизації (на прикладі інституціоналізації інформаційних правовідносин у сфері повітряного транспорту). *Правова інформатика*. 2008. № 1. С. 35-38.

144. Романова Л. В. Формування модернізаційних драйверів розвитку маркетингу авіаринкових інновацій на підприємстві. *Проблеми системного підходу в економіці*. 2017. Вип. 6(2). С. 21-25.

145. Гура С.М. Інституціоналізація інноваційно-маркетингових механізмів як фактору регулювання розвитку авіаційного транспорту. *Global Marketing: analysis and challenges of our time*. International Scientific-Practical Conference (May 16-17th, 2019). Georgia, Batumi, 2019. С. 234-237.

146. Коваленко О. В. Авіаційний сектор національного господарства в структурі пріоритетності розвитку маркетинго-інноваційної системи України. *Вісник Хмельницького національного університету. Економічні науки*. 2015. № 2(1). С. 180-188.

147. Коваленко О. В. Ефективність маркетинго-інноваційного мультистратегічного напрямку реалізації національного авіабренду авіаційної

галузі України. *Збірник наукових праць Таврійського державного агротехнологічного університету (економічні науки)*. 2014. № 4. С. 54-63.

148. Коваленко О. В. Моделювання параметрично-технологічних умов формування маркетинго-інноваційного пулу потенціалів інноваційного авіаринку. *Науковий вісник Полтавського університету економіки і торгівлі. Сер. : Економічні науки*. 2014. № 5. С. 128-135.

149. Коваленко О. В. Формування модернізаційних драйверів розвитку маркетингу авіаринкових інновацій в Україні. *Науковий вісник Полтавського університету економіки і торгівлі. Сер. : Економічні науки*. 2014. № 6. С. 102-112.

150. Прокопенко Н. С., Коваленко О. В. Структурно-функціональна діагностика рівня ефективності розвитку та реалізації ринкових інновацій у контексті маркетингової стратегії інноваційного розвитку підприємств авіаційної галузі. *Modern economics*. 2017. № 5. С. 89-100.

151. Коваленко О. В. Узагальнення концептуальних положень реалізації маркетингової стратегії інноваційного розвитку авіаційної галузі України. *Наукові праці МАУП*. 2015. Вип. 45. С. 118-127.

152. Солопенко Т. Р. Методичні питання забезпечення обґрунтування управлінських рішень в системі міжнародного маркетингового менеджменту авіаційного підприємства. *Вісник Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна*. 2007. Вип. 19. С. 278-282.

153. Коваленко О. В. Реалізація основних принципів комплексної маркетингової стратегії ринкового впровадження авіаційних інновацій. *Економіка і організація управління*. 2014. Вип. 1-2. С. 124-127.

154. Гура С.М. Стратегії розвитку авіаційного транспорту на основі використання інструментів маркетингу. *Інноваційно-інвестиційні проблеми кластеризації економіки України: матер. Міжн. наук.-практ. конф. (м. Київ, 6 грудня 2019 р.)*. К.: НАУ, 2019. С. 142-143.

155. Коваленко О. В. Визначення ефективності товарної політики в позиціонуванні маркетингової стратегії комплексних інновацій авіаційної галузі України. *Науковий вісник Полтавського університету економіки і торгівлі. Серія : Економічні науки*. 2015. № 1(2). С. 180-189.

156. Кулик А. О. Бенчмарки лояльності партнерства в системі авіаційних перевезень. *Економіка і управління*. 2011. № 4. С. 92-97.

157. Клименко Г. А. Особливості міжнародного партнерства авіакомпаній в умовах глобалізації. *Стратегія розвитку України*. 2016. № 1. С. 146-148.

158. Вельцен В. С. Проблеми застосування державно-приватного партнерства у сфері забезпечення авіаційних перевезень. *Економічна теорія та право*. 2016. № 4. С. 181-190.

159. Мороз П. А., Романюк В. М. Державно-приватне партнерство та доцільність корпоратизації державних підприємств авіабудування. *Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету. Серія : Економіка і менеджмент*. 2015. Вип. 11. С. 124-127.

160. Жуков С. А. Федурця В. П. Державно-приватне партнерство: теорія і практика реалізації в авіабудівному секторі промисловості України. *Научный вестник Донбасской государственной машиностроительной академии*. 2014. № 1. С. 124-131.

161. Малишева Н. Р., Гурова Г. М. Перспективи упровадження державно-приватного партнерства в космічній сфері України. *Економіка та право*. 2018. № 2. С. 71-83.

162. Про державно-приватне партнерство: Закон України від 01.07.2010 № 2404-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2404-17#Text>

163. Про схвалення Концепції розвитку державно-приватного партнерства в Україні на 2013-2018 роки: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 14.08.2013 № 739-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/739-2013-%D1%80?find=1&text=%D0%BA%D0%BE%D1%81%D0%BC#Text>

164. Малишева Н. Р., Гурова А. М. Зарубіжний досвід державно-приватного партнерства та можливості його впровадження в космічній галузі України. *Вісник Луганського державного університету внутрішніх справ імені Е. О. Дідоренка*. 2019. Вип. 1. С. 155-164.

165. Смерічевський С.Ф., Гура С.М. Державно-приватне партнерство в системі стратегічного регулювання розвитку авіакосмічної галузі. *Причорноморські економічні студії*. 2019. Вип. 39. Ч.1. С. 165-171.

166. Про схвалення Концепції реалізації державної політики у сфері космічної діяльності на період до 2032 року: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 30.03.2011 № 238-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/238-2011-%D1%80#Text>

167. Про затвердження Загальнодержавної цільової науково-технічної космічної програми України на 2013-2017 роки: Закон України від 05.09.2013 № 439-VII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/439-18#Text>

168. Про схвалення Концепції Загальнодержавної цільової науково-технічної космічної програми України на 2018-2022 роки: Розпорядження Кабінету Міністрів України; Концепція від 05.09.2018 № 629-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/629-2018-%D1%80#Text>

169. Ткач Ю. М. Інтегративний підхід у навчанні в умовах фундаменталізації професійної підготовки майбутніх економістів. *Педагогіка вищої та середньої школи*. 2015. Вип. 46. С. 90-93.

170. Pron S., Solovyova O., Gerasymenko I., Borets I. Modeling of the transport and production complex in the growing of agricultural crops, taking into account the aviation component. *Eastern-European Journal of Enterprise Technologies*, 2020, 2/3 (104), 30-39. DOI: 10.15587/1729-4061.2020.198742.

171. Про рекламу: Закон України від 03.07.1996 № 270/96-ВР. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/270/96-%D0%B2%D1%80?find=1&text=%D0%B0%D0%B5%D1%80%D0%BE#w1_1

172. Максимчук Л. В. Інтегративний підхід до професійної підготовки майбутніх економістів-міжнародників. *Педагогічний дискурс*. 2013. Вип. 14. С. 294-298.

173. Янчук М. Б. Принципи інтеграції підприємств в умовах відкритих технологічних циклів (на прикладі авіабудування). *Вісник Одеського національного університету. Серія : Економіка*. 2015. Т. 20, Вип. 2(2). С. 113-117.

174. Горобінська І. В. Формування міжгалузевих мультиплікативних ефектів в результаті інвестицій в транспортний комплекс. *Вісник [Національного транспортного університету]*. 2012. № 26(1). С. 304-310.

175. Про розвиток літакобудівної промисловості: Закон України від 12.07.2001 № 2660-III. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2660-14#Text>

176. Геєць І. О. Сучасні проблеми та економічні аспекти розвитку світового ринку авіабудування. *Формування ринкових відносин в Україні*. 2011. № 5. С. 78-83.

177. Навроцька Т. А. Тенденції розвитку кон'юнктури ринку продукції підприємств авіабудування. *Вісник Приазовського державного технічного університету. Серія : Економічні науки*. 2014. Вип. 28. С. 36-43.

178. Ковінько О. М., Без'язична С. Л., Козачун К. І. Стан вітчизняного ринку авіабудування та перспективні рішення про міжнародну співпрацю. *Міжнародний науковий журнал "Інтернаука". Серія : Економічні науки*. 2018. № 6. С. 33-38.

179. Кривоконь О. Г., М. О. Кривоконь. Місце вітчизняного авіабудування в сегменті світового ринку транспортних літаків. *Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія : Міжнародні економічні відносини та світове господарство*. 2018. Вип. 21(1). С. 104-108.

180. Чорна Т. М., Гожуловський С. С. Сучасні тенденції та напрямки розвитку авіабудування в Україні. *Економічні горизонти*. 2017. № 1. С. 29-34.

181. Ареф'єва О. В., Штангрет А. М. Стан та загрози авіабудування як основи сучасного наукоємного промислового виробництва в Україні. *Формування ринкових відносин в Україні*. 2011. № 7. С. 62-67.

182. Виробництво промислової продукції за видами (2013-2020). URL: http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2016/pr/vr_rea_ovpp/vr_rea_ovpp_u/arh_vppv_u.html

183. Ареф'єва О. В., Капаруліна І. М. Українське авіабудування: напрями трансформації. *Інноваційна економіка*. 2013. № 3. С. 3-8.

184. Капаруліна І. М., Ареф'єва О. В. Сучасні тенденції розвитку світового ринку цивільного авіабудування. *Сталий розвиток економіки*. 2013. № 2. С. 7-11.

185. Кримська Л. О., Третяк Н. Г. Оцінка конкурентних переваг українського пасажирського авіабудування. *Держава та регіони. Серія : Економіка та підприємництво*. 2014. № 5. С. 38-43.

186. Деякі питання вітчизняного авіабудування: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 10.05.2018 № 429-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/429-2018-%D1%80#Text>

187. Ус Ю. В. Структура механізму фінансово-інвестиційної діяльності підприємств авіабудування. *Економіка та управління підприємствами машинобудівної галузі*. 2014. № 5. С. 49–57.

188. Про схвалення Концепції Державної цільової науково-технічної програми розвитку авіаційної промисловості на 2021-2030 роки: Розпорядження Кабінету Міністрів України; Концепція від 11.11.2020 № 1412-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1412-2020-%D1%80#Text>

189. Пилипенко Ю. І. Інноваційний розвиток авіабудування України як механізм стимулювання точок економічного зростання національної економіки. *Економічний вісник Національного гірничого університету*. 2017. № 2. С. 62-72.

190. Соколи І. І., Буковський О. О. Шляхи розвитку українського авіабудування у сучасних умовах. *Причорноморські економічні студії*. 2019. Вип. 46(1). С. 67-72.

191. 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.

192. Навроцька Т. А. Принципи стратегічного планування інвестицій як основний чинник ефективного управління інноваційною діяльністю підприємств авіабудування. *Молодий вчений*. 2017. № 2. С. 294-299 .

193. Остапюк Б. Я. Особливості формування міжгалузевої цільової стратегічної програми розвитку в Україні за пріоритетною участю залізничного транспорту. *Вісник Хмельницького національного університету. Економічні науки*. 2014. № 6(1). С. 263-268.

ДОДАТКИ

Додаток А

**Показники функціонування регіональних ринків авіаційного
транспорту**

**Кількість суб'єктів господарювання на авіаційному транспорті за
регіонами України**

Регіон	Кількість суб'єктів господарювання									
	2015		2016		2017		2018		2019	
	усього, одиниць	з них фізичні особи-підприємці, одиниць	усього, одиниць	з них фізичні особи-підприємці, одиниць	усього, одиниць	з них фізичні особи-підприємці, одиниць	усього, одиниць	з них фізичні особи-підприємці, одиниць	усього, одиниць	з них фізичні особи-підприємці, одиниць
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
	Пасажирський авіаційний транспорт									
Україна	88	9	80	12	80	8	74	4	78	7
Області										
Вінницька	1	1	–	–	–	–	–	–	1	–
Волинська	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Дніпропетровська	3	–	4	–	4	–	3	–	2	–
Донецька	3	–	3	–	1	–	–	–	1	–
Житомирська	1	–	1	–	1	–	1	–	1	–
Закарпатська	2	–	3	2	3	2	3	1	3	1
Запорізька	2	1	2	1	1	–	1	–	1	–
Івано - Франківська	2	–	3	–	1	–	1	–	1	–
Київська	8	–	8	–	8	–	8	1	9	–
Кіровоградська	–	–	1	–	1	–	–	–	1	–
Луганська	–	–	1	–	1	–	–	–	–	–
Львівська	3	–	3	–	–	–	–	–	–	–
Миколаївська	1	–	1	–	2	–	1	–	1	–
Одеська	3	–	1	–	2	–	3	–	3	–
Полтавська	1	–	1	–	1	–	1	–	1	–
Рівненська	1	–	1	–	1	–	1	–	1	–
Сумська	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Тернопільська	1	–	1	–	1	–	1	–	1	–
Харківська	5	3	3	2	2	1	1	–	–	–
Херсонська	2	1	1	–	1	–	1	–	1	–
Хмельницька	1	–	–	–	–	–	–	–	1	1
Черкаська	–	–	–	–	1	1	1	1	1	1
Чернівецька	2	1	2	1	2	1	–	–	–	–
Чернігівська	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
м. Київ	46	2	40	6	46	3	47	1	48	4
Питома вага м. Києва	52,27	22,22	50,00	50,00	57,50	37,50	63,51	25,00	61,54	57,14

Закінчення табл. А.1

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
	Вантажний авіаційний транспорт									
Україна	47	11	46	14	41	10	41	11	44	12
Області										
Вінницька	2	1	4	3	2	1	2	1	2	1
Волинська	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Дніпропетровська	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Донецька	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Житомирська	1	–	2	–	3	–	1	–	2	–
Закарпатська	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Запорізька	–	–	–	–	–	–	–	–	1	–
Івано - Франківська	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Київська	4	–	4	1	4	1	4	1	5	3
Кіровоградська	2	–	2	–	2	–	3	–	1	–
Луганська	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Львівська	2	2	1	1	1	1	2	2	1	1
Миколаївська	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Одеська	3	3	2	1	2	1	1	1	1	1
Полтавська	1	–	–	–	–	–	1	–	1	–
Рівненська	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Сумська	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Тернопільська	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Харківська	1	1	1	1	–	–	–	–	1	–
Херсонська	2	1	1	1	1	1	–	–	–	–
Хмельницька	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Черкаська	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Чернівецька	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Чернігівська	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
м. Київ	28	2	28	5	25	4	26	5	28	5
Питома вага м. Києва	59,57	18,18	60,87	35,71	60,98	40,00	63,41	45,45	63,64	41,67

Таблиця А.2

Динаміка кількості зайнятих працівників у суб'єктів господарювання на авіаційному транспорті за регіонами України

Регіон	Кількість зайнятих працівників у суб'єктів господарювання									
	2015		2016		2017		2018		2019	
	усього, осіб	з них фізичні особи- підприємці, одиниць	усього, осіб	з них фізичні особи- підприємці, одиниць	усього, осіб	з них фізичні особи- підприємці, одиниць	усього, осіб	з них фізичні особи- підприємці, одиниць	усього, осіб	з них фізичні особи- підприємці, одиниць
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
	Пасажирський авіаційний транспорт									
Україна	6115	к/с	6704	к/с	6951	к/с	7348	к/с	6708	7
Області										
Вінницька	к/с	к/с	–	–	–	–	–	–	к/с	–
Волинська	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Дніпропетровська	к/с	–	585	–	к/с	–	к/с	–	к/с	–
Донецька	к/с	–	к/с	–	к/с	–	–	–	к/с	–
Житомирська	к/с	–	к/с	–	к/с	–	к/с	–	к/с	–
Закарпатська	к/с	–	173	к/с	к/с	к/с	252	к/с	к/с	к/с
Запорізька	к/с	к/с	к/с	к/с	к/с	–	к/с	–	к/с	–
Івано - Франківська	к/с	–	к/с	–	к/с	–	к/с	–	к/с	–
Київська	705	–	808	–	к/с	–	345	к/с	к/с	–
Кіровоградська	–	–	к/с	–	к/с	–	–	–	к/с	–
Луганська	–	–	к/с	–	к/с	–	–	–	–	–
Львівська	к/с	–	177	–	–	–	–	–	–	–
Миколаївська	к/с	–	к/с	–	к/с	–	к/с	–	к/с	–
Одеська	к/с	–	к/с	–	к/с	–	к/с	–	к/с	–

Продовження табл. А.2

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Львівська	к/с	к/с	к/с	к/с	к/с	к/с	к/с	к/с	к/с	к/с
Миколаївська	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Одеська	3	3	к/с	к/с	к/с	к/с	к/с	к/с	к/с	к/с
Полтавська	к/с	–	–	–	–	–	к/с	–	к/с	–
Рівненська	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Сумська	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Тернопільська	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Харківська	к/с	к/с	к/с	к/с	–	–	–	–	к/с	–
Херсонська	к/с	к/с	к/с	к/с	к/с	к/с	–	–	–	–
Хмельницька	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Черкаська	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Чернівецька	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Чернігівська	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
м. Київ	13562	к/с	к/с	5	к/с	4	10239	к/с	к/с	5
Питома вага м. Києва	96,38	к/с	к/с	к/с	к/с	к/с	95,51	к/с	к/с	41,67

Таблиця А.3

Динаміка обсягу реалізованої продукції (товарів, послуг) суб'єктів господарювання на авіаційному транспорті за регіонами України

Регіон	Обсяг реалізованої продукції (товарів, послуг) суб'єктів господарювання, тис. грн.									
	2015		2016		2017		2018		2019	
	усього, осіб	з них фізичні особи-підприємці, одиниць	усього, осіб	з них фізичні особи-підприємці, одиниць	усього, осіб	з них фізичні особи-підприємці, одиниць	усього, осіб	з них фізичні особи-підприємці, одиниць	усього, осіб	з них фізичні особи-підприємці, одиниць
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
	Пасажирський авіаційний транспорт									
Україна	18763222,2	к/с	25655666,0	к/с	33619293,0	к/с	41498492,3	к/с	43333556,5	6756,0
Області										
Вінницька	к/с	к/с	–	–	–	–	–	–	к/с	–
Волинська	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Дніпропетровська	к/с	–	500928,0	–	к/с	–	к/с	–	к/с	–
Донецька	к/с	–	к/с	–	к/с	–	–	–	к/с	–
Житомирська	к/с	–	к/с	–	к/с	–	к/с	–	к/с	–
Закарпатська	к/с	–	1024292,2	к/с	к/с	к/с	2175718,1	к/с	к/с	к/с
Запорізька	к/с	к/с	к/с	к/с	к/с	–	к/с	–	к/с	–
Івано - Франківська	к/с	–	к/с	–	к/с	–	к/с	–	к/с	–
Київська	150689,6	–	716622,1	–	к/с	–	39807,6	к/с	к/с	–
Кіровоградська	–	–	к/с	–	к/с	–	–	–	к/с	–
Луганська	–	–	к/с	–	к/с	–	–	–	–	–

Продовження табл. А.3

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Львівська	к/с	–	608980,0	–	–	–	–	–	–	–
Миколаївська	к/с	–	к/с	–	к/с	–	к/с	–	к/с	–
Одеська	к/с	–	к/с	–	к/с	–	к/с	–	к/с	–
Полтавська	к/с	–	к/с	–	к/с	–	к/с	–	к/с	–
Рівненська	к/с	–	к/с	–	к/с	–	к/с	–	к/с	–
Сумська	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Тернопільська	к/с	–	к/с	–	к/с	–	к/с	–	к/с	–
Харківська	62585,5	к/с	48520,9	к/с	к/с	к/с	к/с	–	–	–
Херсонська	к/с	к/с	к/с	–	к/с	–	к/с	–	к/с	–
Хмельницька	к/с	–	–	–	–	–	–	–	к/с	к/с
Черкаська	–	–	–	–	к/с	к/с	к/с	к/с	к/с	к/с
Чернівецька	к/с	к/с	к/с	к/с	к/с	к/с	–	–	–	–
Чернігівська	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
м. Київ	17007993,3	к/с	к/с	0,0	к/с	0,0	37456017,7	к/с	к/с	650,0
Питома вага м. Києва	90,65	к/с	к/с	к/с	к/с	к/с	90,26	к/с	к/с	9,62
	Вантажний авіаційний транспорт									
Україна	к/с	к/с	4517693,4	к/с	6802472,6	к/с	8640867,7	к/с	к/с	8226,8
Області										
Вінницька	к/с	к/с	5663,2	к/с	к/с	к/с	к/с	к/с	к/с	к/с
Волинська	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Дніпропетровська	к/с	к/с	к/с	к/с	к/с	к/с	к/с	к/с	к/с	к/с
Донецька	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Житомирська	к/с	–	к/с	–	к/с	–	к/с	–	к/с	–
Закарпатська	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Запорізька	–	–	–	–	–	–	–	–	к/с	–
Івано - Франківська	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Київська	14969,0	–	к/с	к/с	к/с	к/с	46908,5	к/с	к/с	к/с

Продовження табл. А.3

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Кіровоградська	к/с	–	к/с	–	к/с	–	к/с	–	к/с	–
Луганська	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Львівська	к/с	к/с	к/с	к/с	к/с	к/с	к/с	к/с	к/с	к/с
Миколаївська	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Одеська	2510,0	2510,0	к/с	к/с	к/с	к/с	к/с	к/с	к/с	к/с
Полтавська	к/с	–	–	–	–	–	к/с	–	к/с	–
Рівненська	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Сумська	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Тернопільська	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Харківська	к/с	к/с	к/с	к/с	–	–	–	–	к/с	–
Херсонська	к/с	к/с	к/с	к/с	к/с	к/с	–	–	–	–
Хмельницька	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Черкаська	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Чернівецька	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Чернігівська	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
м. Київ	к/с	к/с	к/с	502,7	к/с	759,7	8194997,7	к/с	к/с	4484,4
Питома вага м. Києва	к/с	к/с	к/с	к/с	к/с	к/с	94,84	к/с	к/с	54,51

Таблиця А.4

Динаміка обсягу виготовленої продукції (товарів, послуг) суб'єктів господарювання на авіаційному транспорті за регіонами України

Регіон	Обсяг виготовленої продукції (товарів, послуг) суб'єктів господарювання, тис. грн.									
	2015		2016		2017		2018		2019	
	усього, осіб	з них фізичні особи-підприємці, одиниць	усього, осіб	з них фізичні особи-підприємці, одиниць	усього, осіб	з них фізичні особи-підприємці, одиниць	усього, осіб	з них фізичні особи-підприємці, одиниць	усього, осіб	з них фізичні особи-підприємці, одиниць
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Пасажирський авіаційний транспорт										
Україна	18660432,0	к/с	27945207,1	к/с	34382975,0	к/с	42552375,4	к/с	43498786,3	6756,0
Області										
Вінницька	к/с	к/с	–	–	–	–	–	–	к/с	–
Волинська	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Дніпропетровська	к/с	–	441908,8	–	к/с	–	к/с	–	к/с	–
Донецька	к/с	–	к/с	–	к/с	–	–	–	к/с	–
Житомирська	к/с	–	к/с	–	к/с	–	к/с	–	к/с	–
Закарпатська	к/с	–	2004537,9	к/с	к/с	к/с	2229843,2	к/с	к/с	к/с
Запорізька	к/с	к/с	к/с	к/с	к/с	–	к/с	–	к/с	–
Івано - Франківська	к/с	–	к/с	–	к/с	–	к/с	–	к/с	–
Київська	226574,7	–	968302,5	–	к/с	–	97579,6	к/с	к/с	–
Кіровоградська	–	–	к/с	–	к/с	–	–	–	к/с	–

Продовження табл. А.4

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Київська	13832,5	–	к/с	к/с	к/с	к/с	47462,6	к/с	к/с	к/с
Кіровоградська	к/с	–	к/с	–	к/с	–	к/с	–	к/с	–
Луганська	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Львівська	к/с	к/с	к/с	к/с	к/с	к/с	к/с	к/с	к/с	к/с
Миколаївська	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Одеська	2016,4	2016,4	к/с	к/с	к/с	к/с	к/с	к/с	к/с	к/с
Полтавська	к/с	–	–	–	–	–	к/с	–	к/с	–
Рівненська	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Сумська	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Тернопільська	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Харківська	к/с	к/с	к/с	к/с	–	–	–	–	к/с	–
Херсонська	к/с	к/с	к/с	к/с	к/с	к/с	–	–	–	–
Хмельницька	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Черкаська	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Чернівецька	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Чернігівська	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
м. Київ	4026964,8	к/с	к/с	455,2	к/с	759,7	9079343,7	к/с	к/с	4484,4
Питома вага м. Києва	88,59	к/с	к/с	к/с	к/с	к/с	95,31	к/с	к/с	54,51

Таблиця А.5

Динаміка обсягу доданої вартості за витратами виробництва суб'єктів господарювання на авіаційному транспорті за регіонами України

регіон	Додана вартість за витратами виробництва суб'єктів господарювання, тис. грн.									
	2015		2016		2017		2018		2019	
	усього, осіб	з них фізичні особи-підприємці, одиниць	усього, осіб	з них фізичні особи-підприємці, одиниць	усього, осіб	з них фізичні особи-підприємці, одиниць	усього, осіб	з них фізичні особи-підприємці, одиниць	усього, осіб	з них фізичні особи-підприємці, одиниць
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
	Пасажирський авіаційний транспорт									
Україна	7904833,3	к/с	12464403,7	к/с	15375635,7	к/с	14796425,2	к/с	19699148,6	1997,8
Області										
Вінницька	к/с	к/с	–	–	–	–	–	–	к/с	–
Волинська	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Дніпропетровська	к/с	–	-17123,3	–	к/с	–	к/с	–	к/с	–
Донецька	к/с	–	к/с	–	к/с	–	–	–	к/с	–
Житомирська	к/с	–	к/с	–	к/с	–	к/с	–	к/с	–
Закарпатська	к/с	–	1546499,6	к/с	к/с	к/с	49859,4	к/с	к/с	к/с
Запорізька	к/с	к/с	к/с	к/с	к/с	–	к/с	–	к/с	–
Івано - Франківська	к/с	–	к/с	–	к/с	–	к/с	–	к/с	–
Київська	225538,2	–	212046,2	–	к/с	–	267423,3	к/с	к/с	–
Кіровоградська	–	–	к/с	–	к/с	–	–	–	к/с	–

Продовження табл. А.5

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Луганська	–	–	к/с	–	к/с	–	–	–	–	–
Львівська	к/с	–	-122202,9	–	–	–	–	–	–	–
Миколаївська	к/с	–	к/с	–	к/с	–	к/с	–	к/с	–
Одеська	к/с	–	к/с	–	к/с	–	к/с	–	к/с	–
Полтавська	к/с	–	к/с	–	к/с	–	к/с	–	к/с	–
Рівненська	к/с	–	к/с	–	к/с	–	к/с	–	к/с	–
Сумська	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Тернопільська	к/с	–	к/с	–	к/с	–	к/с	–	к/с	–
Харківська	8890,5	к/с	4186,6	к/с	к/с	к/с	к/с	–	–	–
Херсонська	к/с	к/с	к/с	–	к/с	–	к/с	–	к/с	–
Хмельницька	к/с	–	–	–	–	–	–	–	к/с	к/с
Черкаська	–	–	–	–	к/с	к/с	к/с	к/с	к/с	к/с
Чернівецька	к/с	к/с	к/с	к/с	к/с	к/с	–	–	–	–
Чернігівська	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
м. Київ	6396513,5	к/с	к/с	0,0	к/с	0,0	14447571,5	к/с	к/с	208,0
Питома вага м. Києва	80,92	к/с	к/с	к/с	к/с	к/с	97,64	к/с	к/с	10,41
	Вантажний авіаційний транспорт									
Україна	2423256,6	к/с	2860937,1	к/с	2111617,0	к/с	3092724,6	к/с	к/с	1997,2
Області	к/с	к/с	1660,5	к/с	к/с	к/с	21136,3	к/с	к/с	к/с
Вінницька	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Волинська	к/с	к/с	к/с	к/с	к/с	к/с	к/с	к/с	к/с	к/с
Дніпропетровська	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Донецька	к/с	–	к/с	–	к/с	–	к/с	–	к/с	–
Житомирська	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Закарпатська	–	–	–	–	–	–	–	–	к/с	–
Запорізька	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Івано - Франківська	7025,9	–	к/с	к/с	к/с	к/с	10366,7	к/с	к/с	к/с

Продовження табл. А.5

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Київська	к/с	–	к/с	–	к/с	–	к/с	–	к/с	–
Кіровоградська	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Луганська	к/с	к/с	к/с	к/с	к/с	к/с	к/с	к/с	к/с	к/с
Львівська	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Миколаївська	470,4	470,4	к/с	к/с	к/с	к/с	к/с	к/с	к/с	к/с
Одеська	к/с	–	–	–	–	–	к/с	–	к/с	–
Полтавська	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Рівненська	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Сумська	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Тернопільська	к/с	к/с	к/с	к/с	–	–	–	–	к/с	–
Харківська	к/с	к/с	к/с	к/с	к/с	к/с	–	–	–	–
Херсонська	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Хмельницька	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Черкаська	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Чернівецька	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Чернігівська	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
м. Київ	2423256,6	к/с	2860937,1	к/с	2111617,0	к/с	3092724,6	к/с	к/с	1997,2
Питома вага м. Києва	95,90	к/с	к/с	к/с	к/с	к/с	95,53	к/с	к/с	39,54

Додаток Б

**Показники функціонування ринків авіаційного транспорту за
розміром підприємств**

Кількість суб'єктів великого, середнього, малого та мікропідприємства за видами економічної діяльності (2010-2019)

Рік	Великі		Середні		Малі		Мікропідприємства	
	Одиниць	питома вага, %	Одиниць	питома вага, %	Одиниць	питома вага, %	Одиниць	питома вага, %
Авіаційний транспорт								
2010	7	4,3	24	14,6	133	81,1	107	65,2
2011	7	5,2	24	17,9	103	76,9	76	56,7
2012	6	4,6	28	21,4	97	74,0	69	52,7
2013	5	3,5	29	20,4	108	76,1	83	58,5
2014	3	2,3	29	22,5	97	75,2	71	55,0
2015	4	3,0	22	16,3	109	80,7	81	60,0
2016	3	2,4	25	19,8	98	77,8	75	59,5
2017	4	3,3	22	18,2	95	78,5	75	62,0
2018	6	5,2	20	17,4	89	77,4	64	55,7
2019	6	4,9	18	14,8	98	80,3	73	59,8
Пасажирський авіаційний транспорт								
2010	6	5,6	21	19,6	80	74,8	59	55,1
2011	6	6,7	20	22,5	63	70,8	45	50,6
2012	5	6,1	20	24,4	57	69,5	38	46,3
2013	4	4,2	20	20,8	72	75,0	56	58,3
2014	2	2,3	22	25,6	62	72,1	43	50,0
2015	3	3,4	16	18,2	69	78,4	50	56,8
2016	2	2,5	17	21,2	61	76,3	44	55,0
2017	3	3,7	15	18,8	62	77,5	48	60,0
2018	5	6,8	12	16,2	57	77,0	38	51,4
2019	5	6,4	10	12,8	63	80,8	46	59,0
Вантажний авіаційний транспорт								
2010	1	1,9	3	5,8	48	92,3	43	82,7
2011	1	2,4	4	9,5	37	88,1	28	66,7
2012	1	2,2	8	17,4	37	80,4	28	60,9
2013	1	2,2	9	20,0	35	77,8	26	57,8
2014	1	2,4	7	16,7	34	80,9	27	64,3
2015	1	2,2	6	13,0	39	84,8	30	65,2
2016	1	2,2	8	17,4	37	80,4	31	67,4
2017	1	2,4	7	17,1	33	80,5	27	65,9
2018	1	2,4	8	19,5	32	78,1	26	63,4
2019	1	2,3	8	18,2	35	79,5	27	61,4

Кількість зайнятих працівників у суб'єктів великого, середнього, малого та мікропідприємства за видами економічної діяльності (2010-2019)

Рік	Великі		Середні		Малі		Мікропідприємства	
	осіб	ПІТОМА вага, %	осіб	ПІТОМА вага, %	осіб	ПІТОМА вага, %	осіб	ПІТОМА вага, %
Авіаційний транспорт								
2010	19586	81,9	3620	15,1	708	3,0	148	0,6
2011	20393	83,3	3332	13,6	765	3,1	151	0,6
2012	19056	76,0	5269	21,0	751	3,0	152	0,6
2013	17020	75,1	4900	21,6	751	3,3	144	0,6
2014	15848	77,0	3965	19,3	769	3,7	138	0,7
2015	16089	79,7	3193	15,8	904	4,5	165	0,8
2016	к/с	к/с	3969	20,0	779	3,9	181	0,9
2017	14658	79,1	3135	16,9	741	4,0	156	0,8
2018	14627	80,9	2599	14,4	842	4,7	145	0,8
2019	к/с	к/с	2366	к/с	к/с	к/с	141	к/с
Пасажирський авіаційний транспорт								
2010	к/с	к/с	3236	14,1	641	2,8	97	0,4
2011	к/с	к/с	к/с	к/с	619	2,6	105	0,4
2012	к/с	к/с	к/с	к/с	468	к/с	к/с	к/с
2013	к/с	к/с	к/с	к/с	к/с	к/с	к/с	к/с
2014	к/с	к/с	к/с	к/с	487	к/с	к/с	к/с
2015	к/с	к/с	2419	39,6	542	8,9	96	1,6
2016	к/с	к/с	3083	46,0	564	8,4	97	1,4
2017	к/с	к/с	2328	33,5	519	7,5	86	1,2
2018	к/с	к/с	1736	23,6	к/с	к/с	84	1,1
2019	4773	71,2	1479	22,0	456	6,8	96	1,4
Вантажний авіаційний транспорт								
2010	к/с	к/с	384	42,4	62	6,8	46	5,1
2011	к/с	к/с	к/с	к/с	143	26,5	43	8,0
2012	к/с	к/с	к/с	к/с	280	к/с	84	к/с
2013	к/с	к/с	к/с	к/с	227	1,5	47	0,3
2014	к/с	к/с	к/с	к/с	281	2,0	70	0,5
2015	к/с	к/с	774	к/с	к/с	к/с	к/с	к/с
2016	к/с	к/с	886	6,7	215	1,6	84	0,6
2017	к/с	к/с	807	7,0	222	1,9	70	0,6
2018	к/с	к/с	863	8,1	к/с	к/с	61	0,6
2019	к/с	к/с	887	к/с	к/с	к/с	45	к/с

**Економічні показники діяльності різних за розміром суб'єктів
господарювання-юридичних осіб, що надають авіаційні послуги**

Рік	Великі		Середні		Малі		Мікропідприємства	
	тис. грн.	питома вага, %	тис. грн.	питома вага, %	тис. грн.	питома вага, %	тис. грн.	питома вага, %
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Витрати на персонал								
2013	1997489,1	76,1	597271,7	22,7	30927,3	1,2	4858,7	0,2
2014	1973415,0	80,2	454718,9	18,5	33172,0	1,3	3630,6	0,1
2015	2887595,2	83,8	513183,7	14,9	44570,9	1,3	4369,0	0,1
2016	к/с	к/с	600453,5	15,1	41275,0	1,0	8824,8	0,2
2017	4212458,1	87,4	545222,5	11,3	60536,3	1,3	15144,4	0,3
2018	5152522,4	88,7	578971,7	10,0	76486,2	1,3	11884,4	0,2
2019	к/с	к/с	480736,4	к/с	к/с	к/с	6634,1	к/с
Обсяги виробленої продукції								
2013	12447718,0	83,0	2303441,0	15,4	239594,8	1,6	33076,3	0,2
2014	11681746,8	76,0	3258782,7	21,2	421522,0	2,8	54460,0	0,4
2015	19099727,8	82,3	3689198,6	15,9	417260,5	1,8	98966,5	0,4
2016	к/с	к/с	7847334,7	23,7	397042,2	1,2	168305,5	0,5
2017	34744335,0	84,2	6169009,7	15,0	350597,2	0,8	148419,1	0,4
2018	46316540,9	88,9	5268130,7	10,1	494200,0	1,0	139594,7	0,3
2019	к/с	к/с	1868982,0	к/с	к/с	к/с	56148,0	к/с
Додана вартість за витратами виробництва								
2013	4661787,3	83,7	837677,1	15,0	69735,7	1,3	16055,0	0,3
2014	4391347,4	76,1	1179899,8	20,4	200224,5	3,5	22767,8	0,4
2015	7647858,7	74,0	2495902,1	24,2	184329,1	1,8	45844,7	0,4
2016	к/с	к/с	2986834,6	19,5	177266,3	1,2	64624,8	0,4
2017	14266319,5	81,6	3050330,9	17,4	170602,3	1,0	86036,0	0,5
2018	15905725,9	88,9	1749808,4	9,8	233615,5	1,3	75277,4	0,4
2019	к/с	к/с	796585,8	к/с	к/с	к/с	14893,0	к/с
Обсяг реалізованої продукції (товарів, послуг)								
2010	11032368,6	88,0	1344932,6	10,7	164461,7	1,3	34303,8	0,3
2011	15088409,1	89,5	1604053,4	9,5	160076,9	1,0	37999,7	0,2
2012	15723866,2	86,1	2284783,6	12,5	247533,8	1,4	37348,2	0,2
2013	12073962,2	83,0	2240590,6	15,4	228940,0	1,6	28879,1	0,2
2014	11840955,4	75,1	3640720,0	23,1	285752,2	1,8	47650,9	0,3
2015	19817473,0	85,6	2961055,2	12,8	364916,9	1,6	100088,5	0,4
2016	к/с	к/с	5812049,1	19,3	304124,0	1,0	114960,8	0,4
2017	34071436,0	84,3	6087641,6	15,1	262688,0	0,6	77982,4	0,2
2018	44552157,2	88,9	5142448,1	10,2	444754,7	0,9	102735,2	0,2
2019	к/с	к/с	1823741,7	к/с	к/с	к/с	50237,1	к/с
Фінансові результати до оподаткування								
2010	-851460,0	96,32	-17843,9	2,02	-14676,9	1,66	-5031,6	0,57
2011	-1971368,0	94,68	-103659,0	4,98	-7162,9	0,34	-5505,0	0,26
2012	-707558,0	54,53	-581763,0	44,84	-8152,5	0,63	-4730,9	0,36

Закінчення табл. Б.3

1	2	3	4	5	6	7	8	9
2013	-168837,0	12,56	-1163677	86,58	-11503,9	0,86	-18000,9	1,34
2014	-1785426,0	35,47	-1755578	34,87	-1493263	29,66	-24292,9	0,48
2015	-599762,0	10,11	-1607446	27,10	-3723415	62,78	-36670,4	0,62
2016	к/с	к/с	к/с	к/с	-125688,8	-9,49	-108854,5	-8,22
2017	-43629,0	4,54	-830668,6	86,42	-86877,2	9,04	-11702,7	1,22
2018	-1247322,0	87,75	-229403,7	16,14	55339,2	-3,89	24565,6	-1,73
2019	к/с	к/с	19556,8	к/с	69823,0	к/с	13381,3	к/с

Рентабельність операційної та усієї діяльності підприємств за видами економічної діяльності з розподілом на великі, середні, малі та мікропідприємства (2010-2019)

Рік	Операційна діяльність					Уся діяльність				
	Всього	Великі	Середні	Малі	Мікро-підприємства	Всього	Великі	Середні	Малі	Мікро-підприємства
Авіаційний транспорт										
2010	-4,6	-5,1	-0,4	-2,7	-10,4	-6,3	-6,8	-1,7	-6,7	-11,4
2011	-7,8	-8,3	-3,9	-3,5	-12,1	-9,9	-10,6	-4,8	-3,7	-9,6
2012	-6,0	-4,6	-14,5	-4,8	-22,9	-6,7	-4,6	-18,6	-3,6	-9,0
2013	-5,9	0,0	-27,2	-1,9	-21,5	-8,3	-1,6	-30,6	-5,0	-33,5
2014	-17,2	-8,6	-23,5	-71,7	-29,9	-23,4	-13,3	-30,2	-77,1	-30,7
2015	-15,4	-0,2	-24,6	-84,4	-20,7	-18,8	-3,2	-27,8	-84,5	-25,3
2016	3,4	к/с	к/с	-26,9	-42,4	3,8	к/с	к/с	-23,4	-36,9
2017	-4,8	-3,4	-10,9	-18,9	-4,3	-2,2	-0,1	-11,3	-19,8	-7,9
2018	-2,6	-2,6	-3,8	12,4	25,7	-3,1	-3,2	-3,9	10,1	20,0
2019	к/с	к/с	0,1	18,2	39,2	к/с	к/с	0,3	10,5	20,5
Пасажирський авіаційний транспорт										
2010	-4,6	...	...	...	...	-6,3	...	...	...	...
2011	-7,8	к/с	к/с	к/с	-12,4	-10,0	к/с	к/с	к/с	-8,8
2012	-8,4	к/с	к/с	-6,0	-48,0	-8,3	к/с	к/с	-3,1	-15,9
2013	-8,8	к/с	к/с	-4,2	-31,8	-10,9	к/с	к/с	-8,9	-44,3
2014	-22,2	к/с	к/с	-74,9	-36,2	-29,1	к/с	к/с	-80,1	-40,7
2015	к/с	к/с	-28,6	-87,2	-37,8	к/с	к/с	-31,0	-86,9	-42,2
2016	к/с	к/с	14,3	-31,0	-51,3	к/с	к/с	12,6	-26,4	-43,5
2017	к/с	к/с	-12,4	-8,4	-10,1	к/с	к/с	-12,6	-9,7	-16,6
2018	к/с	к/с	-4,4	1,4	к/с	к/с	к/с	-4,4	0,8	к/с
2019	2,5	2,5	-1,4	27,6	118,6	4,6	4,9	-0,8	17,5	40,7
Вантажний авіаційний транспорт										
2010	4,4	...	...	...	...	1,5	...	...	...	...
2011	-7,4	к/с	к/с	к/с	-10,7	-5,2	к/с	к/с	к/с	-14,6
2012	к/с	к/с	к/с	к/с	к/с	к/с	к/с	к/с	к/с	к/с
2013	4,3	к/с	к/с	6,8	-0,1	1,1	к/с	к/с	10,3	0,3
2014	2,6	к/с	к/с	12,3	-6,1	0,4	к/с	к/с	4,8	-4,5
2015	к/с	к/с	5,6	-4,3	4,9	к/с	к/с	-4,9	-6,7	1,9
2016	к/с	к/с	7,3	4,5	1,1	к/с	к/с	4,0	0,7	0,3
2017	к/с	к/с	5,3	-33,5	1,1	к/с	к/с	3,6	-34,0	1,0
2018	к/с	к/с	1,6	46,9	к/с	к/с	к/с	0,9	36,1	к/с
2019	к/с	к/с	7,4	-3,4	-3,9	к/с	к/с	5,2	-6,2	-8,3

*Додаток В***Показники фінансової звітності підприємств авіаційного транспорту**

Таблиця В.1

Розподілення необоротних активів за балансами різних за розміром підприємств, що надають послуги авіаційного транспорту

Рік	Усього		Підприємства							
	тис. грн.	питома вага, %	великі		середні		малі		з них мікропідприємства	
			тис. грн.	питома вага, %	тис. грн.	питома вага, %	тис. грн.	питома вага, %	тис. грн.	питома вага, %
Авіаційний транспорт										
2013	5206961,0	100	3421704	65,71	1648869,8	31,67	136387	2,62	78373,3	1,51
2014	5177183,5	100	3009683	58,13	1860642,3	35,94	306858	5,93	71704,1	1,39
2015	4723548,9	100	3064384	64,87	1329340,5	28,14	329824	6,98	102971,8	2,18
2016	5072116,6	100	к/с	к/с	к/с	к/с	148911	2,94	101225,2	2,00
2017	10801027,2	100	9646499	89,31	957373,3	8,86	197155	1,83	85961,6	0,80
2018	11303001,3	100	10245680	90,65	666268,9	5,89	391052	3,46	268890,3	2,38
2019	к/с	к/с	к/с	к/с	708564,1	к/с	1339085	к/с	249299,7	к/с
Пасажирський авіаційний транспорт										
2013	2137661,2	100	к/с	к/с	к/с	к/с	76149	3,56	51703	2,42
2014	2334841,6	100	к/с	к/с	к/с	к/с	272225,4	11,66	38742,4	1,66
2015	к/с	к/с	к/с	к/с	1016168,6	к/с	282253,3	к/с	59396,6	к/с
2016	к/с	к/с	к/с	к/с	1221166,5	к/с	131243,6	к/с	86751,9	к/с
2017	к/с	к/с	к/с	к/с	918473,4	к/с	98337,6	к/с	78035,5	к/с
2018	к/с	к/с	к/с	к/с	629884,7	к/с	306495,4	к/с	к/с	к/с
2019	18202040,6	100	16358200	89,87	594141,2	3,26	1249699,4	6,87	248728,4	1,37
Вантажний авіаційний транспорт										
2013	3069299,8	100	к/с	к/с	к/с	к/с	60238,2	1,96	26670,3	0,87
2014	2842341,9	100	к/с	к/с	к/с	к/с	34632,8	1,22	32961,7	1,16
2015	к/с	к/с	к/с	к/с	313171,9	к/с	47571,1	к/с	43575,2	к/с
2016	к/с	к/с	к/с	к/с	112613,4	к/с	17667,1	к/с	14473,3	к/с
2017	к/с	к/с	к/с	к/с	38899,9	к/с	98817,3	к/с	7926,1	к/с
2018	к/с	к/с	к/с	к/с	36384,2	к/с	84557	к/с	к/с	к/с
2019	к/с	к/с	к/с	к/с	114422,9	к/с	89385,9	к/с	571,3	к/с

Питома вага необоротних активів у сукупних активах суб'єктів господарювання, що надають послуги авіаційного транспорту

Рік	Підприємства				
	Всього	Великі	Середні	Малі	Мікропідприємства
	Авіаційний транспорт				
2013	47,73	42,64	63,90	44,90	45,97
2014	42,09	37,91	55,43	30,56	44,55
2015	35,47	31,26	58,94	26,20	50,62
2016	33,39	к/с	к/с	15,10	11,52
2017	48,70	50,19	37,75	46,31	39,67
2018	45,50	46,19	34,25	54,80	67,43
2019	к/с	к/с	39,04	20,55	65,74
	Пасажирський авіаційний транспорт				
2013	53,35	к/с	к/с	36,52	41,44
2014	40,83	к/с	к/с	30,17	38,40
2015	к/с	к/с	58,60	24,96	47,00
2016	к/с	к/с	47,03	13,91	10,30
2017	к/с	к/с	40,49	40,05	45,41
2018	к/с	к/с	38,48	54,51	к/с
2019	63,11	77,67	41,23	19,72	70,51
	Вантажний авіаційний транспорт				
2013	44,47	к/с	к/с	63,23	58,32
2014	43,19	к/с	к/с	34,05	54,88
2015	к/с	к/с	60,06	37,23	56,55
2016	к/с	к/с	25,43	41,50	39,09
2017	к/с	к/с	14,54	54,84	17,67
2018	к/с	к/с	11,80	55,89	к/с
2019	к/с	к/с	30,59	50,48	2,16

Таблиця

Розподілення власного капіталу за балансами різних за розміром підприємств, що надають послуги авіаційного транспорту

Рік	Усього		Підприємства							
	тис. грн.	питома вага, %	великі		середні		малі		з них мікропідприємства	
			тис. грн.	питома вага, %	тис. грн.	питома вага, %	тис. грн.	питома вага, %	тис. грн.	питома вага, %
	Авіаційний транспорт									
2013	-2975813,1	100	3014288,0	-101,29	-5999884	201,62	9782,4	-0,33	-31130,5	1,05
2014	-7348036,3	100	1211001,0	-16,48	-2789827	37,97	-5769211	78,51	-10398,8	0,14
2015	-14416740	100	186829,0	-1,30	-4682050	32,48	-9921519	68,82	-49377,4	0,34
2016	-11960228	100	к/с	к/с	к/с	к/с	-9603098	80,29	-9584514	80,14
2017	1004690,7	100	5554154,0	552,82	-4371722	-435,13	-177741,7	-17,69	-132881,8	-13,23
2018	3518831,5	100	3549243,0	100,86	-54768,4	-1,56	24356,9	0,69	66442,3	1,89
2019	к/с	к/с	к/с	к/с	-158355,2	к/с	655852,6	к/с	61129,6	к/с
	Пасажирський авіаційний транспорт									
2013	-7212100,1	100	к/с	к/с	к/с	к/с	-44677,1	0,62	-64140,4	0,89
2014	-11477687	100	к/с	к/с	к/с	к/с	-5776107	50,32	-41013,9	0,36
2015	к/с	к/с	к/с	к/с	-4992660	к/с	-9923424	к/с	-82915,3	к/с
2016	к/с	к/с	к/с	к/с	-3621468	к/с	-9621002	к/с	-9601055	к/с
2017	к/с	к/с	к/с	к/с	-4461498	к/с	-163402,8	к/с	-114223,7	к/с
2018	к/с	к/с	к/с	к/с	-145216,0	к/с	1617,3	к/с	к/с	к/с
2019	-5823294,9	100	-6179968,0	106,12	-268125,7	4,60	624798,8	-10,73	91900,0	-1,58
	Вантажний авіаційний транспорт									
2013	4236287,0	100	к/с	к/с	к/с	к/с	54459,5	1,29	33009,9	0,78
2014	4129650,5	100	к/с	к/с	к/с	к/с	6896,3	0,17	30615,1	0,74
2015	к/с	к/с	к/с	к/с	310609,8	к/с	1904,8	к/с	33537,9	к/с
2016	к/с	к/с	к/с	к/с	159200,3	к/с	17904,8	к/с	16541,0	к/с
2017	к/с	к/с	к/с	к/с	89776,2	к/с	-14338,9	к/с	-18658,1	к/с
2018	к/с	к/с	к/с	к/с	90447,6	к/с	22739,6	к/с	к/с	к/с
2019	к/с	к/с	к/с	к/с	109770,5	к/с	31053,8	к/с	-30770,4	к/с

**Питома вага власного капіталу у сукупному капіталі суб'єктів
господарювання, що надають послуги авіаційного транспорту**

Рік	Підприємства				
	Всього	Великі	Середні	Малі	Мікропідприємства
	Авіаційний транспорт				
2013	-27,28	37,56	-232,52	3,22	-18,26
2014	-59,74	15,25	-83,12	-574,55	-6,46
2015	-108,27	1,91	-207,60	-788,27	-24,27
2016	-78,72	к/с	к/с	-973,85	-1090,38
2017	4,53	28,90	-172,39	-41,75	-61,32
2018	14,17	16,00	-2,82	3,41	16,66
2019	к/с	к/с	-8,72	10,07	16,12
	Пасажирський авіаційний транспорт				
2013	-179,99	к/с	к/с	-21,43	-51,41
2014	-200,74	к/с	к/с	-640,07	-40,66
2015	к/с	к/с	-287,94	-877,49	-65,62
2016	к/с	к/с	-139,46	-1019,68	-1140,30
2017	к/с	к/с	-196,69	-66,56	-66,46
2018	к/с	к/с	-8,87	0,29	к/с
2019	-20,19	-29,34	-18,61	9,86	26,05
	Вантажний авіаційний транспорт				
2013	61,38	к/с	к/с	57,17	72,18
2014	62,75	к/с	к/с	6,78	50,97
2015	к/с	к/с	59,57	1,49	43,53
2016	к/с	к/с	35,95	42,06	44,67
2017	к/с	к/с	33,55	-7,96	-41,60
2018	к/с	к/с	29,34	15,03	к/с
2019	к/с	к/с	29,34	17,54	-116,25

Додаток Д

**Вихідні дані для розробки інтегративних механізмів регулювання
розвитку авіаційного транспорту**

Таблиця Д.1

Динаміка капітальних інвестицій суб'єктів господарювання, що надають авіаційні послуги

Роки	Капітальні інвестиції - усього	У тому числі							
		капітальні інвестиції у матеріальні активи	з них				капітальні інвестиції у нематеріальні активи	з них	
			у землю	в існуючі будівлі та споруди	у будівництво та перебудову будівель	у машини та обладнання		у концесії, патенти, ліцензії, торговельні марки і аналогічні права	у придбання програмного забезпечення
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Авіаційний транспорт									
2010	616966	516532	–	984	85714	410672	100434	790	99625
2011	854246	845637	1669	1013	56189	764865	8609	435	6266
2012	772592	751075	130	3770	128204	474064	21517	934	13514
2013	538734	533493	–	666	44612	377367	5241	944	2019
2014	410954	401071	–	–	39701	301256	9883	1042	3359
2015	647779	611876	–	19	58489	341258	35903	862	22927
2016	614189	585831	–	36	34998	474046	28358	679	14922
2017	1262309	1129525	–	108	34362	556396	132784	1133	105658
2018	1527780	1497681	12	0	52613	1147281	30099	7272	5366
2019	к/с	к/с	к/с	к/с	к/с	к/с	к/с	к/с	к/с
Пасажирський авіаційний транспорт									
2010	614854	514424	–	984	84560	409868	100430	786	99625
2011	850924	842386	1669	1013	55330	762478	8538	435	6195
2012	399422	383101	–	370	66254	180133	16321	–	13185
2013	334140	330138	–	6	11204	215180	4002	–	1766
2014	281164	273773	–	–	2344	216800	7391	3	3346
2015	к/с	к/с	–	–	к/с	к/с	к/с	к/с	к/с
2016	к/с	к/с	–	к/с	к/с	к/с	к/с	к/с	к/с
2017	к/с	к/с	–	к/с	к/с	к/с	к/с	к/с	к/с
2018	к/с	к/с	к/с	к/с	к/с	к/с	к/с	к/с	к/с
2019	1395769	1379869	0	0	26626	907871	15900	10	1364

Таблиця Д.2

ПАСПОРТ

Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2023 року

Джерела фінансування	Усього	Прогнозні обсяги фінансування, у тому числі за роками							
		2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
млн. грн.									
Державні кошти, у тому числі кошти, що залучаються під державні гарантії	3902,11	-	250	572	1158,04	787,29	732,25	402,53	-
Державний бюджет	12394,48	-	-	-	200	100	2400	5565,23	4129,25
Місцеві бюджети	2069,22	17,39	44,59	310,61	535,61	466,98	514,24	46,4	133,4
Інші джерела (власні кошти підприємства)	1536,56	438,2	322,5	240,24	290,56	244,16			0,9
Інші джерела (кошти інвестора)	1622,73	281,6	171,16	58,8	107,62	41,81	397,74	341	223
Усього	21525,1	737,19	788,25	1181,65	2291,83	1640,24	4044,23	6355,16	4486,55
Структура за джерелами фінансування, %									
Державні кошти, у тому числі кошти, що залучаються під державні гарантії	18,13	0,00	31,72	48,41	50,53	48,00	18,11	6,33	0,00
Державний бюджет	57,58	0,00	0,00	0,00	8,73	6,10	59,34	87,57	92,04
Місцеві бюджети	9,61	2,36	5,66	26,29	23,37	28,47	12,72	0,73	2,97
Інші джерела (власні кошти підприємства)	7,14	59,44	40,91	20,33	12,68	14,89	0,00	0,00	0,02
Інші джерела (кошти інвестора)	7,54	38,20	21,71	4,98	4,70	2,55	9,83	5,37	4,97
Усього	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00
Структура за роками, %									
Державні кошти, у тому числі кошти, що залучаються під державні гарантії	100,00	0,00	6,41	14,66	29,68	20,18	18,77	10,32	0,00
Державний бюджет	100,00	0,00	0,00	0,00	1,61	0,81	19,36	44,90	33,32
Місцеві бюджети	100,00	0,84	2,15	15,01	25,88	22,57	24,85	2,24	6,45
Інші джерела (власні кошти підприємства)	100,00	28,52	20,99	15,63	18,91	15,89	0,00	0,00	0,06
Інші джерела (кошти інвестора)	100,00	17,35	10,55	3,62	6,63	2,58	24,51	21,01	13,74
Усього	100,00	3,42	3,66	5,49	10,65	7,62	18,79	29,52	20,84

Додаток Ж

Матеріали впровадження результатів дисертаційної роботи

У Національний авіаційний університет
просп. Гузара Любомира, 1, м. Київ, 03058

У спеціалізовану вчену раду по
захисту дисертацій

№ 275/2 від «27» 08 2021

ДОВІДКА
про впровадження результатів дисертації
здобувача кандидата економічних наук
Гури Світлани Миколаївни
на тему «Інституціонально-економічні механізми регулювання розвитку
авіаційного транспорту»

Фахівці Товариства з обмеженою відповідальністю "Меридіан Авіа Агро" розглянули і схвалили методичні рекомендації щодо міжгалузевого підходу до саморегулювання національної економіки, розроблені Гурою Світланою Миколаївною. Взаємопроникнення діяльності з вирощування сільськогосподарських культур (КВЕД 01.1, 01.2) і використання авіаційних транспортних засобів спеціального призначення привело до виникнення нової ресурсозберігаючої технології *No-Till* (англ. не орати, або системи нульового обробітку ґрунту), яка пройшла успішну апробацію і довела більшу конкурентоспроможність порівняно з наземними технологіями за екологічністю, біологічною продуктивністю та економічною ефективністю. Тому на додаток до виду економічної діяльності «обприскування сільськогосподарських культур, у т.ч. з повітря», передбаченого КВЕД 01.61 «Допоміжна діяльність у рослинництві», доцільно передбачити такий вид діяльності як «внесення насінневого матеріалу під час сівби з повітря». Це забезпечить відповідність довідника КВЕД інноваційному розвитку національної економіки.

Директор ТОВ "Меридіан Авіа Агро"



Міняйло А.М.

08.09.2020 № 02-X/13-1

До спеціалізованої вченої ради Д 26.062.02
Національного авіаційного університету

Результати дисертаційної роботи Гури Світлани Миколаївни на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук на тему «Інституціонально-економічні механізми регулювання розвитку авіаційного транспорту» було використано в процесі обґрунтування доцільності реалізації державного інвестиційного проекту «Створення Міжнародного центру підготовки пілотів на базі Національного авіаційного університету» і його фінансування за кодом програмної класифікації видатків та кредитування державного бюджету 2201220 (2019-2021 роки). Реалізація проекту має важливі технічні і соціально-економічні наслідки: адаптація вітчизняної практики до стандартів Міжнародної організації цивільної авіації ICAO, Європейської агенції з безпеки авіації EASA, організація підготовки пілотів для цивільної авіації України та інших країн світу, популяризація України як авіакосмічної держави, забезпечення високих стандартів навчання в НАУ.

Перший проректор



Рімвідас ХРАЩЕВСЬКИЙ

№20.02/20-Ж
від 08.09.2021

До спеціалізованої вченої ради Д 26.062.02
Національного авіаційного університету

Довідка про впровадження
результатів дисертаційної роботи
Гури Світлани Миколаївни
на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук
на тему «Інституціонально-економічні механізми регулювання розвитку
авіаційного транспорту»

Результати наукових і прикладних досліджень здобувача Гури С.М. використовуються в навчальному процесі Національного авіаційного університету при викладанні навчальних дисциплін «Маркетинг в авіації», «Авіаційний маркетинг у глобальному ринковому середовищі», «Економіка та менеджмент в діяльності цивільної авіації», «Економіка авіаційного транспорту», «Аналіз господарської діяльності суб'єктів авіабізнесу», «Інноваційна діяльність в авіації», «Інфраструктура авіаційного транспорту», «Управління бізнесом в авіації для здобувачів вищої освіти за спеціальностями 051 «Економіка», 075 «Маркетинг», 076 «Підприємництво, торгівля та біржова діяльність», 272 «Авіаційний транспорт» освітніх ступенів «Бакалавр» і «Магістр».

Проректор з навчальної роботи



Анатолий Полухин
Анатолій ПОЛУХІН

04.10.2021 № 15-22-402

У спеціалізовану вчену раду по захисту дисертацій з економічних наук

Довідка про впровадження результатів дисертації на тему «Інституціонально-економічні механізми регулювання розвитку авіаційного транспорту»

Керівництво державного підприємства «Міжнародного аеропорту «Бориспіль» розглянуло і схвалило розробки здобувача Національного авіаційного університету (м.Київ) Гури Світлани Миколаївни щодо активізації дії конкурентних механізмів на авіаційному ринку України. Вони ґрунтуються на розмежуванні авіаційної і неавіаційної діяльності, використанні інструментів державно-приватного партнерства, залученні приватних інвестицій у розвиток об'єктів інфраструктури аеропорту, що призначені для наземного обслуговування повітряних суден, пасажирів, екіпажів, обробки багажу, пошти, вантажу, для технічного обслуговування повітряних суден, кейтерингу, об'єктів забезпечення авіаційним паливом та неавіаційної діяльності. Формами організації взаємовигідної співпраці з партнерами є: оренда, концесія, спільна діяльність, відчуження об'єктів чи корпоративних прав на них. Перевагами співробітництва аеропорту з авіакомпаніями є: покращення технічного стану та іміджу через інвестування останніх у модернізацію та розвиток інфраструктури аеропорту; зменшення експлуатаційних витрат на об'єкти, передані в оренду (концесію); зростання доходів від неавіаційної діяльності. Перевагами авіаційних перевізників є: підвищення якості наземного обслуговування пасажирів, зниження аеропортових зборів, можливість працювати за моделлю "low-cost".

Реалізація на практиці запропонованих механізмів сприятиме збільшенню пропускну здатності аеропорту, обсягів пасажиропотоку авіаційних перевізників, зростанню дохідності аеропортової та авіаційної транспортної діяльності, зміцненню національних перевізників і транспортних коридорів на світовому авіаційному ринку.

Директор з комерційної діяльності та стратегічного розвитку



Д.В. Тисячний



ПАПЕРОВА КОПІЯ
ЕЛЕКТРОННОГО ДОКУМЕНТА

УКРАЇНА
МІНІСТЕРСТВО ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

пр-т Перемоги, 14, м. Київ, 01135, Україна
тел.: (+38 044) 351-40-96, 351-49-20, 351-40-01, факс тел.: (+38 044) 351-48-45
www.mtu.gov.ua, код ЄДРПОУ 37472062

Національний авіаційний університет

Довідка про впровадження

Міністерство інфраструктури України за результатами розгляду листа Національного авіаційного університету від 04.10.2021 № 06-02/3123 щодо дисертаційного дослідження Гури Світлани Миколаївни на тему «Стратегічне управління та інноваційний розвиток підприємства» повідомляє.

Дисертаційним дослідженням запропоновано розробку Міжгалузевої цільової програми «Авіаційна інноваційна стратегія: промисловість, транспорт, інфраструктура» (далі – Програма). В основі Програми лежить синтез положень Стратегії відродження вітчизняного авіабудування на період до 2030 року, Концепції Державної цільової науково-технічної програми розвитку авіаційної промисловості на 2021-2030 роки та Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2023 року.

Створення умов, які передбачено Програмою, забезпечують генерування фінансово-інвестиційних ресурсів в обсягах, достатніх для модернізації аеропортів, забезпечення доступності авіаперевезень для суб'єктів господарювання та широких верств населення, зростання авіаційного транзитного потенціалу країни на конкурентних засадах за умови зміцнення внутрішньої і зовнішньої конкурентоспроможності продукції авіабудування, аеропортових і транспортних авіаційних послуг будуть впроваджені при формуванні та реалізації державної політики у сфері авіаційного транспорту та використання повітряного простору України.

Перший заступник Міністра



Василь ШКУРАКОВ



Документ СЕД МІУ IT-Enterprise

Сертифікат 58E2D9E7F900307B0400000020AD32006A5A9800
Виданий Василем Шкураков Василь Олександрович
Дійсний з 11.08.2021 00:00:00 по 10.08.2023 23:59:59
ID 1135413

№3814/48/14-21 від
07.10.2021

1135413





ВЕРХОВНА РАДА УКРАЇНИ
Комітет з питань транспорту та інфраструктури

01008, м.Київ-8, вул. М. Грушевського, 5, тел.: 255-34-71

Ректору Національного
авіаційного університету (м. Київ)
Луцькому М.Г.

Шановний Максиме Георгійовичу!

Комітет Верховної Ради України з питань транспорту та інфраструктури розглянув і схвалив пропозиції здобувача наукового ступеня кандидата економічних наук НАУ Гури Світлани Миколаївни, щодо внесення змін до Закону України «Про транспорт» у частині заміни слів «авіаційний транспорт» словами «авіаційно-транспортна система».

Зазначені правки сприятимуть усуненню протиріч із класифікацією економічної діяльності в частині розмежування авіаційного транспорту (розділ 51) та допоміжного обслуговування авіаційного транспорту (клас 52.23).

З повагою

Голова Комітету

Ю.Г. Кісель

Статкевич В.В. 255-36-99



САС ВЕРХОВНОЇ РАДИ УКРАЇНИ

Підписувач: КІСЛЬ ЮРІЙ ГРИГОРОВИЧ

Сертифікат: 2B6C7DF9A3891DA10400000071502E009A1A7B02

Дійсний до: 09.09.2022 23:59:59

Апарат Верховної Ради України
№ 04-31/14-2021/316731 від 12.10.2021



672885