

УДК 330.33:330.44:656.615

DOI: 10.18524/2413-9998/2020.1(44).198361

Ю. Л. Грінченко,

кандидат економічних наук, доцент

доцент кафедри маркетингу та бізнес-адміністрування

Одеський національний університет імені І. І. Мечникова

каб. 55, б. Французький 24/26, м. Одеса, Україна, 65058

e-mail: hrinchenko@yahoo.com

ПЕРЕДУМОВИ ТА ЦІЛІ РОЗВИТКУ АВІАЦІЙНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ

У статті розглянуто процес формування та розвитку авіаційної галузі України. Ідентифіковано історичні, техніко-економічні та регулятивні передумови розвитку галузі. Проведено економічний аналіз фінансових результатів економічних агентів галузі за п'ять років. Розроблений комплекс цілей розвитку авіаційної галузі та формалізовано процес його імплементації по відповідних напрямках розвитку авіаційних перевізників, аеропортів та авіабудівних підприємств, а саме: ДП «Міжнародний аеропорт «Бориспіль», ДП «Украерорух», Український державний проектно-технологічний науково-дослідний інститут цивільної авіації «Украеропроект», Державна авіаційна компанія «Херсон-Авіа», ПАТ «Авіакомпанія авіалінії України», ДП «Тернопільське державне авіаційне підприємство «Універсал-Авіа», ДП «Міжнародний аеропорт «Львів» ім. Д. Галицького, ПАТ «Мотор Січ», КП «Міжнародний аеропорт «Київ» та КП «Міжнародний аеропорт «Одеса».

Ключові слова: авіаційна галузь; передумови формування; розвиток; цілі; економічні агенти.

Постановка проблеми у загальному вигляді. Авіаційна галузь України є перспективним джерелом розвитку її інноваційної складової. Транзитний потенціал країни та конкурентоспроможність авіаційного будівництва дозволяє формувати програми інтеграції авіаційного транспорту у глобальні мережі логістики. Розгляд передумов формування галузі та побудова відповідних цілей розвитку з урахуванням актуального фінансового стану економічних агентів галузі є прикладним та необхідним завданням розбудови авіаційної галузі України.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Теоретичні засади аналізу та управління в авіаційній галузі закладено в роботах Б. Васіга, К. Флемінга, Т. Теклера, Р. Нойвіля та А. Одоні, О.В.

Андреева, А. І. Козлова. [1,2,3]. Хоча в більшості досліджень розглядається вплив авіаційної галузі на економічну систему в цілому, недостатньо уваги приділено виявленню рівня достатності фінансових ресурсів та врахування передумов розвитку самої галузі.

Постановка завдання. Метою цієї статті є обґрунтування комплексу цілей розвитку авіаційної галузі України в контексті наявних передумов і ресурсів її формування. Визначення передумов потребує аналізу економічних, технологічних, географічних факторів тощо, що впливають як на розвиток авіаційної галузі з боку попиту та з боку пропозиції. Задля ресурсного аналізу необхідно здійснити ґрунтовний аналіз фінансового стану агентів галузі, зокрема аеропортів як інфраструктурного забезпечення сталого розвитку галузі.

Виклад основного матеріалу дослідження. Для аналізу сукупного обсягу значень показників фінансового стану були використані фінансові дані десяти підприємств авіаційної галузі України. До них відносяться: ДП «Міжнародний аеропорт «Бориспіль», ДП «Украерорух», Український державний проектно-технологічний науково-дослідний інститут цивільної авіації «Украеропроект», Державна авіаційна компанія «Херсон-Авіа», ПАТ «Авіакомпанія авіалінії України», ДП «Тернопільське державне авіаційне підприємство «Універсал-Авіа», ДП «Міжнародний аеропорт «Львів» ім. Д. Галицького, ПАТ «Мотор Січ», КП «Міжнародний аеропорт «Київ» та КП «Міжнародний аеропорт «Одеса». В таблиці 1 представлений сукупний обсяг значень показників фінансового стану підприємств.

Згідно розрахунків, представлених в таблиці 1 та рис. 1, динаміка значень сукупних активів підприємств авіаційної галузі України за 2014–2018 роки має позитивне значення. В 2018 році порівняно з 2015 роком значення сукупних активів підприємств авіаційної галузі зросло на 13909 млн. грн., значною мірою за рахунок зростання значення даного показника на 8866 млн. грн. у ПАТ «Мотор Січ», що склало 63,74 % від загальної суми зростання. Таким чином, ПАТ «Мотор Січ» за 2015–2018 роки збільшив свою частку в сукупних активах з 55 % до 58 %. Найбільший темп

зростання значення сукупних активів відбувся в 2015–2016 роках і склав 18 % або 6797 млн. грн., найменший темп зростання був у 2017/2018 роках – 5 % або 2616 млн. грн.

Згідно розрахунків, представлених в таблиці 1 та рис. 1, динаміка значень сукупних активів підприємств авіаційної галузі України за 2014–2018 роки має позитивне значення. В 2018 році порівняно з 2015 роком значення сукупних активів підприємств авіаційної галузі зросло на 13909 млн. грн., значною мірою за рахунок зростання значення даного показника на 8866 млн. грн. у ПАТ «Мотор Січ», що склало 63,74 % від загальної суми зростання. Таким чином, ПАТ «Мотор Січ» за 2015–2018 роки збільшив свою частку в сукупних активах з 55 % до 58 %. Найбільший темп зростання значення сукупних активів відбувся в 2015–2016 роках і склав 18 % або 6797 млн. грн., найменший темп зростання був у 2017/2018 роках – 5 % або 2616 млн. грн.

Аналізуючи динаміку сукупних активів підприємств авіаційної галузі України за 2014–2018 роки, можна виявити тенденцію до оптимізації структури активів в сторону збільшення частки оборотних активів у 2018 році задля покращення фінансової стабільності підприємств галузі. В 2014 році частка сукупних оборотних активів в сукупному обсязі активів складала 42 %, а в 2018 році вона зросла до 52 %. Це пов'язано з більшою динамікою зростання значення оборотних активів ніж необоротних активів. За 2015–2018 роки сукупні необоротні активи підприємств авіаційної галузі України зросли на 27,8 %, в той же час оборотні активи показали зростання на 47,6 %. В 2014 році найбільшу частку в сукупному обсязі оборотних активів мало ПАТ «Мотор Січ», в розмірі 79 %. В 2018 році підприємство зберегло своє лідерство по даному показнику, але її частка трохи збільшилась до 80 %, внаслідок того, що інші підприємства авіаційної галузі мали меншу динаміку зростання значення оборотних активів.

Таблиця 1
Сукупний обсяг значень показників фінансового стану підприємств авіаційної галузі України за 2014-2018рр., в тис. грн.

Показник	2014		2015		2016		2017		2018	
	значення	зміна	значення	зміна	значення	зміна	значення	зміна	значення	зміна
Активи	33 225 555	112%	37 300 912	118%	44 098 296	118%	48 594 673	110%	51 210 524	105%
Необоротні активи	19 201 404	101%	19 361 454	101%	21 710 187	112%	23 005 451	106%	24 749 066	108%
Оборотні активи	14 014 021	128%	17 927 919	128%	22 387 999	125%	25 588 858	114%	26 461 144	103%
Довгострокові зобов'язання	4 663 799	83%	3 847 642	83%	5 323 466	138%	5 180 890	97%	5 345 234	103%
Короткострокові зобов'язання	5 937 552	112%	6 632 361	112%	7 407 558	112%	7 143 086	96%	6 406 964	90%
Виручка від реалізації	14 883 255	126%	18 775 793	126%	16 612 849	88%	22 502 318	135%	21 122 645	94%
Прибуток від операційної діяльності	4 758 410	168%	7 987 867	168%	6 210 460	78%	8 740 291	141%	4 419 095	51%
Прибуток від фінансової діяльності	2 666 414	222%	5 920 821	222%	5 065 776	86%	7 087 715	140%	4 365 868	62%
Чистий прибуток	1 783 247	250%	4 462 292	250%	3 933 475	88%	5 411 398	138%	3 181 347	59%

* - дані наведені за виключенням фінансових показників КІП «Міжнародний аеропорт «Одеса» за 2014 рік.

Джерело: розраховано автором за даними офіційної фінансової звітності підприємств.

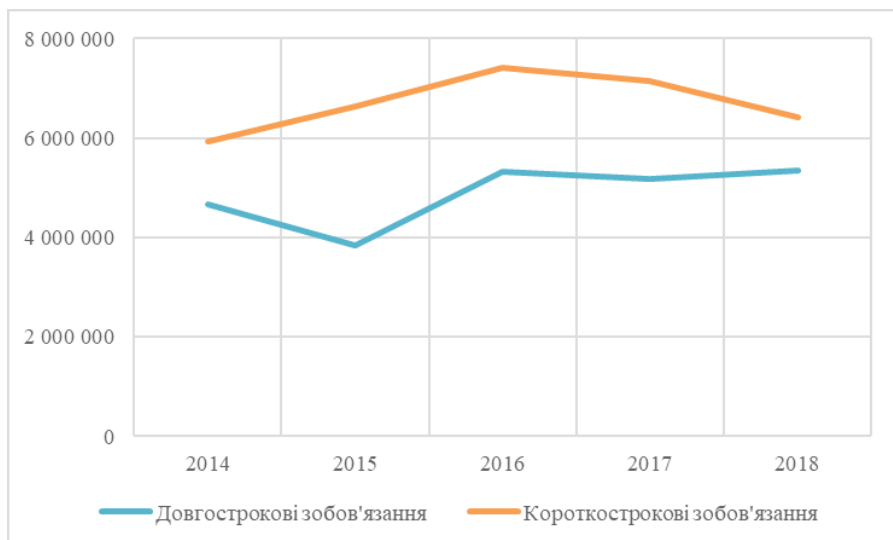


Рис. 1. Динаміка сукупного обсягу значень показників кредиторських зобов'язань підприємств авіаційної галузі України за 2014–2018рр., тис. грн.

Джерело: розраховано автором за даними офіційної фінансової звітності підприємств.

З 2014-2018 роки структура сукупного обсягу зобов'язань підприємств авіаційної галузі України майже не змінилася. У 2018 році, як і в 2014 році найбільшу частку зобов'язань склали короткострокові зобов'язання в розмірі 55 %. Як видно з рис.2, відчутна зміна структури сукупного обсягу зобов'язань відбулася у 2015 році порівняно з 2014 роком: довгострокові зобов'язання зменшилися на 17,5 %, в то час як короткострокові зобов'язання зросли на 11,7 %. Частка довгострокових зобов'язань зменшилась з 44 % у 2014 році до 37 % у 2018 році, відповідно частка короткострокових зобов'язань збільшилась з 56 % до 63 %. Це свідчить про діяльність, направлену на зниження активний пошук фінансових ресурсів задля інвестування в розвиток аеропортів та балансування фінансових та економічних ризиків структури пасиву.

Як видно з рис. 2 та табл. 1, значення сукупного показника виручки від реалізації підприємств авіаційної галузі України показує позитивну динаміку зростання. За 2014–2018 роки виручки від реалізації збільшилася на 6239 млн. грн., значною мірою за рахунок зростання значення даного показника на 2702 млн. грн. ДП «Міжнародний аеропорт «Бориспіль», що склало 43 % від загальної суми зростання.

В 2016 році та 2018 році прослідковується зниження значення сукупного показника виручки від реалізації на 2163 млн. грн. та 1379 млн. грн. відповідно. Ця негативна динаміка зміни даного показника пов'язана зі зменшенням виручки від реалізації ПАТ «Мотор Січ» на 23,7 % у 2016 році і 18,5 % у 2018 році.

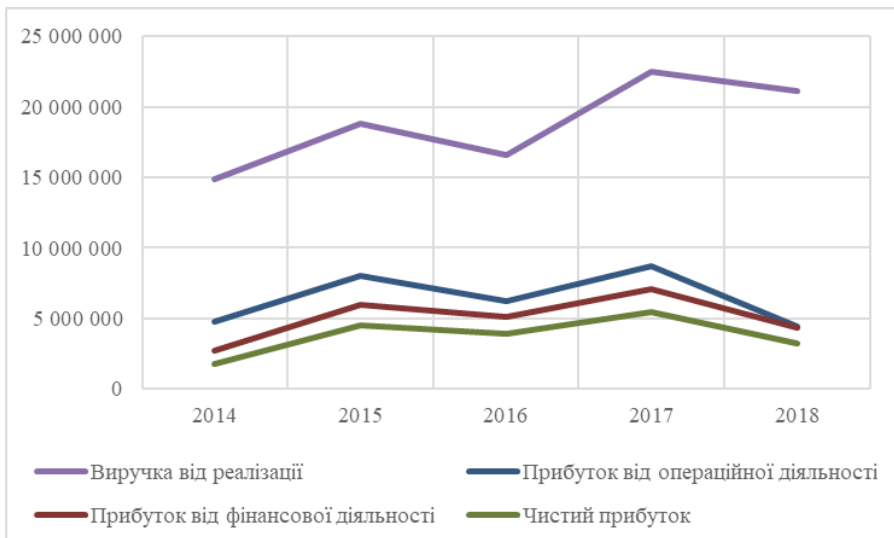


Рис. 2. Динаміка сукупного обсягу значень показників фінансових результатів підприємств авіаційної галузі України за 2014–2018рр., тис. грн.

Джерело: розраховано автором за даними офіційної фінансової звітності підприємств.

За 2015-2018 роки в той час як зростання сукупного показника виручки від реалізації склало 12,5 %, сукупний обсяг значень по-

казника чистої виручки показав зменшення на 28,7 %. При зниженні значення сукупного обсягу чистої виручки на 1281 млн. грн в 2018 році по відношенню до 2015 року, зниження чистої виручки ПАТ «Мотор Січ» склало 2077 млн. грн. В той же час показник чистої виручки ДП «Міжнародний аеропорт «Бориспіль» зріс на 1161 млн. грн., показавши найбільшу динаміку зростання серед усіх підприємств авіаційної галузі України в період 2015-2018 років.

Аналіз значень показників активів підприємств авіаційної галузі України за 2014-2018рр. показує загалом позитивну динаміку змін, без великих коливань. Виключенням є тільки КП «Міжнародний аеропорт «Київ», активи якого в 2016 році порівняно з 2015 роком зросли з 386 млн. грн до 1920 млн. грн., що майже в п'ять разів більше, збільшивши свою частку в сукупному обсязі значень показника з 1 % до 4 %. Також свою частку в сукупному обсязі значень показника активів підприємств збільшило ПАТ «Мотор Січ», з 50 % у 2014 році до 58 % у 2018 році, за рахунок зростання значення показника активів на 12910 млн. грн. або 77,8 %.

ДП «Міжнародний аеропорт «Бориспіль», другий за обсягами значень активів, показавши збільшення активів лише на 4,2 %, знизив свою частку в загальному обсязі значень активів з 29 % у 2014 році до 19 % у 2018 році. Також свою частку зменшило на 2 % ДП «Міжнародний аеропорт «Львів» ім. Д. Галицького, внаслідок зниження значення показника активів на 3,3 % протягом 2014–2018 років.

Таблиця 2
Значення показників активів підприємств авіаційної галузі України за 2014-2018рр., в тис. грн.*

Показник	2014		2015		2016		2017		2018	
	значення	зміна	значення	зміна	значення	зміна	значення	зміна	значення	зміна
ДП «Міжнародний аеропорт «Бориспіль»»	9 494 755	95%	9 032 760	101%	9 135 734	101%	8 959 924	98%	9 890 581	110%
ДП «Укрероух»	4 628 590	107%	4 930 172	108%	5 336 330	108%	6 112 754	115%	7 291 374	119%
Український державний проектно-технологічний науково-дослідний інститут цивільної авіації «Укранропроект»	3 723	93%	3 462	102%	3 520	102%	3 398	97%	3 282	97%
Державна авіаційна компанія «Херсон-Авіа»	3 296	100%	3 305	95%	3 125	95%	3 052	98%	3 157	103%
ПАТ «Авіакомпанія авіалінії України»	7 219	89%	6 407	167%	10 688	167%	9 556	89%	8 855	93%
ДП «Тернопільське державне авіаційне підприємство «Універсал-Авіа»»	162	90%	145	103%	149	103%	190	128%	74	39%
ДП «Міжнародний аеропорт «Львів» ім. Д. Галицького	2 125 167	99%	2 097 604	97%	2 043 077	97%	2 023 197	99%	2 054 021	102%
ПАТ «Мотор Січ»	16 584 942	124%	20 629 148	122%	25 251 032	122%	29 116 095	115%	29 495 220	101%
КП «Міжнародний аеропорт «Київ»	377 701	102%	386 038	497%	1 920 027	497%	1 978 309	103%	2 053 024	104%
КП «Міжнародний аеропорт "Одеса»*	0	0%	211 871	186%	394 614	186%	388 198	98%	410 936	106%
Всього	33 225 555	112%	37 300 912	118%	44 098 296	118%	48 594 673	110%	51 210 524	105%

* - дані наведені за виключенням фінансових показників КП «Міжнародний аеропорт «Одеса» за 2014 рік.

Джерело: розраховано автором за даними офіційної фінансової звітності підприємств.

Таблиця 3
Значення показників оборотних активів підприємств авіаційної галузі України за 2014-2018рр., в тис. грн.*

Показник	2014		2015		2016		2017		2018	
	значення	зміна	значення	зміна	значення	зміна	значення	зміна	значення	зміна
ДП «Міжнародний аеропорт «Бориспіль»	7 987 715	97%	7 740 903	97%	7 592 437	98%	7 578 406	100%	7 983 345	105%
ДП «Украерорух»	3 296 699	97%	3 198 233	97%	3 215 102	101%	3 797 031	118%	4 422 728	116%
Український державний проектно-технологічний науково-дослідний інститут цивільної авіації «Украеропроект»	496	104%	515	104%	471	91%	448	95%	315	70%
Державна авіаційна компанія «Херсон-Авіа»	3 136	100%	3 144	100%	3 082	98%	2 991	97%	2 972	99%
ПАТ «Авіакомпанія авіалінії України»	5 471	89%	4 872	89%	9 485	195%	8 233	87%	7 072	86%
ДП «Тернопільське державне авіаційне підприємство «Універсал-Авіа»	96	89%	85	89%	74	87%	65	88%	57	88%
ДП «Міжнародний аеропорт «Львів» ім. Д. Галицького	2 082 261	96%	2 001 588	96%	1 931 229	96%	1 871 238	97%	1 815 196	97%
ПАТ «Мотор Січ»	5 474 300	109%	5 944 788	109%	6 839 349	115%	7 640 876	112%	8 366 083	109%
КП «Міжнародний аеропорт «Кілів»	351 230	101%	353 368	101%	1 857 425	526%	1 889 438	102%	1 940 259	103%
КП «Міжнародний аеропорт "Одеса"»*	0	0%	113 958	0%	261 533	229%	216 725	83%	211 039	97%
Всього	19 201 404	101%	19 361 454	101%	21 710 187	112%	23 005 451	106%	24 749 066	108%

* - дані наведені за виключенням фінансових показників КП "Міжнародний аеропорт "Одеса" за 2014 рік.

** розраховано автором за даними офіційної фінансової звітності підприємств.

За 2015–2018 роки сукупний обсяг необоротних активів збільшився на 27,8 %. Основну частку від зростання сукупного обсягу необоротних активів на 5387 млн. грн. забезпечило зростання значення необоротних активів ПАТ «Мотор Січ» та КП «Міжнародний аеропорт «Київ», за 2015–2018 роки даний показник збільшився на 2421 млн. грн. та на 1587 млн. грн. відповідно, тобто 74 % від загальної суми зростання.

Негативну динаміку зміни показника необоротних активів показало ДП «Міжнародний аеропорт «Львів» ім. Д. Галицького, протягом 2014–2018 років даний показник зменшувався на 3–4 % кожного року. Але істотного впливу на сукупний обсяг значення показника необоротних активів не мав, бо його частка складала на 2018 рік лише 7 %.

Найбільшу частку в сукупному обсязі значення показника необоротних активів у 2014 році займав ДП «Міжнародний аеропорт «Бориспіль» із показником в 42 %. В 2018 році частка даного підприємства знизилась до 32 %, внаслідок майже незмінного значення показника його необоротних активів при збільшенні сукупного значення даного показника.

Аналіз значень показників оборотних активів підприємств авіаційної галузі України за 2014–2018 рр. показує більшу динаміку зростання порівняно з динамікою необоротних активів, що свідчить про діяльність направлену на зниження економічних ризиків та збільшення своєї платоспроможності за рахунок більш ліквідних активів.

За 2015–2018 роки сукупний обсяг оборотних активів підприємств авіаційної галузі України зріс на 8533 млн. грн., або 47,6 %. Найбільшу динаміку зростання показав КП «Міжнародний аеропорт «Київ», його значення показника оборотних активів зросло майже в 3,5 рази, а також ДП «Міжнародний аеропорт «Львів» ім. Д. Галицького – в 2,5 рази.

Негативна динаміка значення показника оборотних активів відслідковується тільки в 2015 році та 2017 році у ДП «Міжнародний аеропорт «Бориспіль», на 14 % та 10 % відповідно. Але за рахунок більшого зростання в інші роки, загальна динаміка значення показника оборотних активів за 2014–2018 роки показало збільшення на 26,6 %.

Таблиця 4
Значення показників оборотних активів підприємств авіаційної галузі України за 2014–2018рр., в тис. грн.*

Показник	2014		2015		2016		2017		2018	
	значення	зміна	значення	зміна	значення	зміна	значення	зміна	значення	зміна
ДП «Міжнародний аеропорт «Бориспіль»	1 507 040	86%	1 291 857	86%	1 543 297	119%	1 381 493	90%	1 907 211	138%
ДП «Укр аерорух»	1 331 891	130%	1 731 939	130%	2 121 228	122%	2 315 723	109%	2 868 646	124%
Український державний проектно-технологічний науково-дослідний інститут цивільної авіації «Укр аеропроект»	3 227	91%	2 947	91%	3 049	103%	2 950	97%	2 967	101%
Державна авіаційна компанія «Херсон-Авіа»	160	101%	161	101%	43	27%	60	140%	185	307%
ПАТ «Авіакомпанія авіалінії України»	1 748	88%	1 535	88%	1 203	78%	1 323	110%	1 783	135%
ДП «Тернопільське державне авіаційне підприємство «Універсал-Авіа»	66	91%	60	91%	75	125%	125	167%	17	14%
ДП «Міжнародний аеропорт «Львів» ім. Д. Галицького	42 906	224%	96 016	224%	111 848	116%	151 959	136%	238 825	157%
ПАТ «Мотор Січ»	11 100 512	132%	14 672 821	132%	18 411 573	125%	21 474 881	117%	21 128 848	98%
КП «Міжнародний аеропорт «Кілів»	26 471	123%	32 670	123%	62 602	192%	88 871	142%	112 765	127%
КП «Міжнародний аеропорт "Одеса»*	0	0%	97 913	0%	133 081	136%	171 473	129%	199 897	117%
Всього	14 014 021	128%	17 927 919	128%	22 387 999	125%	25 588 858	114%	26 461 144	103%

* - дані наведені за виключенням фінансових показників КП «Міжнародний аеропорт «Одеса» за 2014 рік.

Джерело: розраховано автором за даними офіційної фінансової звітності підприємств.

Таблиця 5

Значення показників довгострокових зобов'язань підприємств авіаційної галузі України за 2014-2018рр., в тис. грн.*

Показник	2014		2015		2016		2017		2018	
	значення	змiна	значення	змiна	значення	змiна	значення	змiна	значення	змiна
ДП «Міжнародний аеропорт «Бориспіль»	2 769 568	92%	2 544 546	82%	2 082 688	82%	1 401 901	67%	1 646 843	117%
ДП «Укрерорух»	28 680	84%	24 091	84%	36 913	153%	122 663	332%	186 625	152%
Український державний проєктно-технологічний науково-дослідний інститут цивільної авіації «Укреропроект»	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
Державна авіаційна компанія «Херсон-Авіа»	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
ПАТ «Авіакомпанія авіалінії України»	1 270	49%	622	49%	331	53%	89	27%	43	48%
ДП «Тернопільське державне авіаційне підприємство «Універсал-Авіа»	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
ДП «Міжнародний аеропорт «Львів» ім. Д. Галицького	0	0%	109	0%	160	147%	15 825	9891%	32 679	207%
ПАТ «Мотор Січ»	1 829 588	68%	1 242 975	68%	3 176 812	256%	3 586 201	113%	3 429 355	96%
КП «Міжнародний аеропорт «Київ»	34 693	102%	35 299	102%	26 562	75%	26 562	100%	26 562	100%
КП «Міжнародний аеропорт "Одеса"»	0	0%	0	0%	0	0%	27 649	0%	23 127	84%
Всього	4 663 799	83%	3 847 642	83%	5 323 466	138%	5 180 890	97%	5 345 234	103%

* - дані наведені за виключенням фінансових показників КП «Міжнародний аеропорт «Одеса» за 2014 рік.

Джерело: розраховано автором за даними офіційної фінансової звітності підприємств.

В 2015 році найбільшу частку довгострокових зобов'язань підприємств авіаційної галузі України у розмірі 66 % в загальному обсязі значення показника мав ДП «Міжнародний аеропорт «Бориспіль». В 2018 році його частка в загальному обсязі зменшилась до 31 %. В 2014–2018 роках ДП «Міжнародний аеропорт «Бориспіль» знизив довгострокові зобов'язання на 1122 млн. грн., або 40,5 %, в основному за рахунок погашення довгострокового кредиту. Що вказує на діяльність направлену на відмову від довгострокових проектів та зниження впливу політичних та соціально-політичних ризиків.

ПАТ «Мотор Січ» в 2016 році збільшило свої інші довгострокові зобов'язання на 1706 млн. грн., збільшивши загальне значення показника довгострокових зобов'язань на 1934 млн. грн., що у 2,5 рази більше показника 2015 року. Таким чином, частка підприємства в загальному обсязі довгострокових зобов'язань зросла з 32 % у 2015 році до 64 % у 2018 році.

В 2018 році порівняно з 2014 роком значення показника довгострокових зобов'язань ДП «Міжнародний аеропорт «Бориспіль» зменшився на 30,7 %, особливо за рахунок різкого зниження в 2016 році на 269 млн. грн. та в 2018 році на 266 млн. грн. , в основному, через погашення заборгованості за товари, роботи та послуги. Що вказує на загальну тенденцію підвищення фінансової стійкості та платоспроможності, для зменшення ризику банкрутства

Найбільше зростання значення показника короткострокових зобов'язань належить ДП «Міжнародний аеропорт «Львів» ім. Д. Галицького», з 5,5 млн. грн. у 2014 році до 59,5 млн. грн. у 2018 році, що більше ніж в десять разів.

В 2014 році найбільшу частку в загальному обсязі значення показника короткострокових зобов'язань у 67 % мало ПАТ «Мотор Січ». В 2018 році частка підприємства зросла до 74 % за рахунок збільшення обсягу короткострокових зобов'язань на 724 млн. грн., або 18,2 %.

В 2016 році та 2018 році прослідковується зниження значення сукупного показника виручки від реалізації на 11,5 % та

6,1 % відповідно. Ця негативна динаміка зміни даного показника пов'язана зі зменшенням виручки від реалізації ПАТ «Мотор Січ» на 3277 млн. грн. у 2016 році та на 2784 млн. грн. у 2018 році. Але за рахунок збільшення показника виручки від реалізації на 3093 млн. грн. в 2015 році та на 4478 млн. грн. в 2018 році, ПАТ «Мотор Січ» за період 201–2018 років показало зростання даного показника на 14,1 %.

Динаміка значень показників виручки від реалізації ДП «Міжнародний аеропорт «Бориспіль» вказує, що товарообіг підприємства в 2015 році збільшився на 60 %, в 2015–2018 роках показник продовжив збільшуватися, але меншими темпами, і таким чином показав зростання лише за три роки склало 70,1 %. Найбільший темп зростання значення показника виручки від реалізації показав ДП «Міжнародний аеропорт «Львів» ім. Д. Галицького». За 2015-2018 роки виручка підприємства зросла майже втричі.

Динаміка сукупного обсягу значень показників прибутку від операційної діяльності підприємств авіаційної галузі України показує негативну динаміку, зменшившись на 7,1 % з 2014 року по 2018 рік. Основним чинником даної динаміки стало зниження показника прибутку від операційної діяльності ПАТ «Мотор Січ» на 52,4%. За 2014–2018 роки ПАТ «Мотор Січ» збільшило значення показника виручки від реалізації на 1509 млн. грн., але собівартість та операційні витрати зросли на 3419 млн. грн., що знизило прибутковість від операційної діяльності з 34 % до 14 %.

В 2015 році ДП «Міжнародний аеропорт «Бориспіль» мав 21 % від сукупного обсягу значень прибутку від операційної діяльності та найбільшу динаміку зростання даного показника. Це стало наслідком того, що при зростанні виручки від реалізації на 938 млн. грн., собівартість і операційні витрати збільшилися лише на 42 млн. грн. і 110 млн. грн. відповідно. Таким чином, можна стверджувати, що підприємство вибрало стратегію стабілізації свого фінансового стану та поліпшення показників ліквідності.

Таблиця 6
Значення показників короткострокових зоб'язань підприємств авіаційної галузі України за 2014-2018рр., в тис. грн.*

Показник	2014		2015		2016		2017		2018	
	значення	зміна	значення	зміна	значення	зміна	значення	зміна	значення	зміна
ДП «Міжнародний аеропорт «Бориспіль»	1 557 242	988 351	63%		1 251 746	127%	1 345 994	108%	1 079 830	80%
ДП «Укр аерорух»	139 771	108 563	78%		150 868	139%	230 260	153%	251 878	109%
Український державний проектно-технологічний науково-дослідний інститут цивільної авіації «Укр аеропроект»	4 112	4 310	105%		4 682	109%	5 058	108%	5 856	116%
Державна авіаційна компанія «Херсон-Авіа»	181	654	362%		1 149	176%	1 601	139%	2 174	136%
ПАТ «Авіакомпанія авіації України»	74 387	74 360	100%		25 985	35%	25 498	98%	119 260	468%
ДП «Тернопільське державне авіаційне підприємство «Універсал-Авіа»	366	405	111%		429	106%	481	112%	221	46%
ДП «Міжнародний аеропорт «Львів» ім. Д. Галицького	5 568	18 730	336%		38 810	207%	56 667	146%	59 644	105%
ПАТ «Мотор Січ»	3 987 117	5 263 992	132%		5 759 078	109%	5 302 056	92%	4 711 505	89%
КП «Міжнародний аеропорт «Київ»	168 808	167 970	100%		163 273	97%	165 285	101%	166 386	101%
КП «Міжнародний аеропорт «Одеса»*	0	5 026	0%		11 538	230%	10 186	88%	10 210	100%
Всього	5 937 552	6 632 361	112%		7 407 558	112%	7 143 086	96%	6 406 964	90%

* - дані наведені за виключенням фінансових показників КП «Міжнародний аеропорт «Одеса» за 2014 рік.

Джерело: розраховано автором за даними офіційної фінансової звітності підприємств.

Таблиця 7
Значення показників виручки від реалізації підприємств авіаційної галузі України за 2014-2018рр., в тис. грн.*

Показник	2014		2015		2016		2017		2018	
	значення	зміна	значення	зміна	значення	зміна	значення	зміна	значення	зміна
ДП «Міжнародний аеропорт «Бориспіль»	1 577 343	160%	2 515 943	133%	3 352 792	115%	3 870 048	111%	4 279 226	111%
ДП «Укр аерорух»	2 385 365	86%	2 045 867	107%	2 181 276	133%	2 897 960	126%	3 664 988	126%
Український державний проектно-технологічний науково-дослідний інститут цивільної авіації «Укр аеропроект»	1 546	135%	2 093	74%	1 551	62%	964	771%	7 428	771%
Державна авіаційна компанія «Херсон-Авіа»	293	150%	440	119%	523	199%	1 043	33%	349	33%
ПАТ «Авіакомпанія авіалінії України»	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
ДП «Тернопільське державне авіаційне підприємство «Універсал-Авіа»	25	176%	44	218%	96	119%	114	108%	123	108%
ДП «Міжнародний аеропорт «Львів» ім. Д. Галицького	115 585	154%	178 220	162%	288 304	135%	388 554	135%	522 950	135%
ПАТ «Мотор Січ»	10 730 122	129%	13 824 039	76%	10 546 323	142%	15 024 451	142%	12 239 687	81%
КП «Міжнародний аеропорт «Київ»	72 976	153%	111 936	114%	127 824	140%	178 815	140%	236 170	132%
КП «Міжнародний аеропорт "Одеса»*	0	0%	97 211	117%	114 160	123%	140 369	123%	171 724	122%
Всього	14 883 255	126%	18 775 793	88%	16 612 849	135%	22 502 318	135%	21 122 645	94%

* - дані наведені за виключенням фінансових показників КП «Міжнародний аеропорт «Одеса» за 2014 рік.

Джерело: розраховано автором за даними офіційної фінансової звітності підприємств.

Таблиця 8

Значення показників прибутку від операційної діяльності підприємств авіаційної галузі України за 2014-2018рр., в тис. грн.*

Показник	2014		2015		2016		2017		2018	
	значення	зміна	значення	зміна	значення	зміна	значення	зміна	значення	зміна
ДП «Міжнародний аеропорт «Бориспіль»	664 997	2,51%	1 672 298	2,51%	2 138 021	128%	2 360 562	110%	2 446 724	104%
ДП «Укр аерорух»	494 613	87%	429 779	87%	428 190	100%	786 649	184%	-32 225	-4%
Український державний проектно-технологічний науково-дослідний інститут цивільної авіації «Укр аеропроект»	-773	-66%	-507	-66%	-301	-59%	-486	-161%	-863	-178%
Державна авіаційна компанія «Херсон-Авіа»	-325	-143%	-464	-143%	-480	-103%	-444	-93%	-462	-104%
ПАТ «Авіакомпанія авіалінії України»	-85	-133	-133	-156%	-934	-702%	-400	-43%	-370	-93%
ДП «Герношльське державне авіаційне підприємство «Універсал-Авіа»	-39	-56	-56	-144%	-19	-34%	-12	-63%	-81	-675%
ДП «Міжнародний аеропорт «Львів» ім. Д. Галицького	-69 010	-9 050	-9 050	-13%	29 658	328%	69 815	235%	142 215	204%
ПАТ «Мотор Січ»	3 644 326	5 849 130	160%	3 551 099	61%	5 421 839	153%	1 734 145	32%	
КП «Міжнародний аеропорт «Кілів»	24 706	30 160	122%	35 926	119%	61 649	172%	85 262	138%	
КП «Міжнародний аеропорт «Одеса»*	0	16 710	0%	29 300	175%	41 119	140%	44 750	109%	
Всього	4 758 410	7 987 867	168%	6 210 460	78%	8 740 291	141%	4 419 095	51%	

* - дані наведені за виключенням фінансових показників КП «Міжнародний аеропорт «Одеса» за 2014 рік.

Джерело: розраховано автором за даними офіційної фінансової звітності підприємств.

Таблиця 9

Значення показників прибутку від фінансової діяльності підприємств авіаційної галузі України за 2014-2018рр., в тис. грн.*

Показник	2014		2015		2016		2017		2018	
	значення	зміна	значення	зміна	значення	зміна	значення	зміна	значення	зміна
ДП «Міжнародний аеропорт «Бориспіль»	-137 948	622%	858 596	198%	1 696 739	198%	2 114 291	125%	2 272 824	107%
ДП «Укр аерорух»	440 284	98%	429 903	100%	431 352	100%	776 400	180%	-56 387	-7%
Український державний проєктно-технологічний науково-дослідний інститут цивільної авіації «Укр аеропроект»	-798	-66%	-527	-59%	-310	-59%	-493	-159%	-910	-185%
Державна авіаційна компанія «Херсон-Авіа»	-321	-144%	-464	-141%	-652	-141%	-444	-68%	-462	-104%
ПАТ «Авіакомпанія авіалінії України»	-81	-164%	-133	-716%	-952	-716%	-402	-42%	-371	-92%
ДП «Тернопільське державне авіаційне підприємство «Універсал-Авіа»	-39	-144%	-56	-19	-19	-34%	-12	-63%	144	1200%
ДП «Міжнародний аеропорт «Львів» ім. Д. Галицького	30 623	238%	72 732	154%	111 958	154%	148 949	133%	155 889	105%
ПАТ «Мотор Січ»	2 306 857	196%	4 513 049	61%	2 753 684	61%	3 939 167	143%	1 856 808	47%
КП «Міжнародний аеропорт «Київ»	27 837	100%	27 839	151%	42 019	151%	67 967	162%	89 647	132%
КП «Міжнародний аеропорт «Одеса»*	0	0%	19 882	0%	31 957	161%	42 292	132%	48 686	115%
Всього	2 666 414	222%	5 920 821	86%	5 065 776	86%	7 087 715	140%	4 365 868	62%

* - дані наведені за виключенням фінансових показників КП «Міжнародний аеропорт «Одеса» за 2014 рік.

Джерело: розраховано автором за даними офіційної фінансової звітності підприємств.

Таблиця 10

Значення показників чистого прибутку підприємств авіаційної галузі України за 2014-2018рр., в тис. грн.*

Показник	2014		2015		2016		2017		2018	
	значення	зміна	значення	зміна	значення	зміна	значення	зміна	значення	зміна
ДП «Міжнародний аеропорт «Бориспіль»»	-126 818	549%	696 460	549%	1 385 931	199%	1 731 420	125%	1 857 920	107%
ДП «Укр аерорух»	303 027	113%	341 867	113%	355 608	104%	615 573	173%	-164 451	-27%
Український державний проектно-технологічний науково-дослідний інститут цивільної авіації «Укр аеропроект»	-798	-66%	-527	-66%	-310	-59%	-493	-159%	-910	-185%
Державна авіаційна компанія «Херсон-Авіа»	-321	-144%	-464	-144%	-652	-141%	-444	-68%	-462	-104%
ПАТ «Авіакомпанія авіалінії України»	-79	-175%	-138	-175%	-943	-683%	-402	-43%	-371	-92%
ДП «Тернопільське державне авіаційне підприємство «Універсал-Авіа»»	-39	-144%	-56	-144%	-19	-34%	-12	-63%	144	1200%
ДП «Міжнародний аеропорт «Львів» ім. Д. Галицького	25 507	233%	59 407	233%	91 424	154%	122 138	134%	127 829	105%
ПАТ «Мотор Січ»	1 560 367	213%	3 329 650	213%	2 044 097	61%	2 856 288	140%	1 252 193	44%
КП «Міжнародний аеропорт «Кієв»	22 401	92%	20 536	92%	35 303	172%	56 234	159%	73 620	131%
КП «Міжнародний аеропорт «Одеса»*	0	0%	15 557	0%	23 036	148%	31 096	135%	35 835	115%
Всього	1 783 247	250%	4 462 292	250%	3 933 475	88%	5 411 398	138%	3 181 347	59%

* - дані наведені за виключенням фінансових показників КП «Міжнародний аеропорт «Одеса» за 2014 рік.

Джерело: розраховано автором за даними офіційної фінансової звітності підприємств.

ДП «Міжнародний аеропорт «Львів» ім. Д. Галицького» в 2014 році мав збиток від операційної діяльності, але в 2018 році вийшов на третє місце в сукупному обсязі значення за даним показником. За 2014–2018 роки підприємство збільшило виручку від реалізації в 4,5 рази, в той час як собівартість і операційні витрати збільшила лише у 2 рази.

В 2015 році зростання сукупного обсягу значення показника прибутку від фінансової діяльності на 122 %, відбулося завдяки збільшенню прибутку ДП «Міжнародний аеропорт «Бориспіль» на 2410 млн. грн. Це зумовлено як збільшенням фінансових доходів, які не відносяться до операційної діяльності, так і більш значному зменшенню відповідних витрат.

В 2015–2018 роках відбулося зниження сукупного обсягу значення показника прибутку від фінансової діяльності на 26,3 %. Хоча ДП «Міжнародний аеропорт «Бориспіль» збільшив значення показника прибутку від фінансової діяльності на 1414 млн. грн., тобто у більше ніж 2,5 рази, збільшивши свою частку в сукупному обсязі з 15 % до 52 %, в той же час, значення прибутку від фінансової діяльності ПАТ «Мотор Січ» зменшився на 2656 млн. грн.

За 2015–2018 роки в той час як зростання сукупного показника виручки від реалізації склало 12,5 %, сукупний обсяг значень показника чистої виручки показав зменшення на 28,7 %. При зниженні значення сукупного обсягу чистої виручки на 1281 млн. грн в 2018 році по відношенню до 2015 року, зниження чистої виручки ПАТ «Мотор Січ» склало 2077 млн. грн. і ДП «Украерорух» – 506 млн. грн. В той же час показник чистої виручки ДП «Міжнародний аеропорт «Бориспіль» зріс на 1161 млн. грн., показавши найбільшу динаміку зростання серед усіх підприємств авіаційної галузі України в період 2015–2018 років.

Також слід відзначити зростання рентабельності діяльності підприємств: ДП «Міжнародний аеропорт «Бориспіль» з 28 % у 2015 році до 43% у 2018 році, КП «Міжнародний аеропорт «Київ» з 18 % до 31 % та КП «Міжнародний аеропорт «Одеса» з 18% до 21%. ПАТ «Мотор Січ» та ДП «Украерорух» знизили свою рентабельність чистого прибутку в 2015–2018 роках з 24 % до 10 % та з 17 % до -4 % відповідно.

З метою ідентифікації суттєвих передумов розвитку авіаційної галузі в Україні проведемо угруповання факторів її розвитку історичної, техніко-економічної та нормативно-регуляторної формації.

1. Історично формування стратегії галузі транспорту визначається насамперед транзитним потенціалом території, окрім цього передумовами є сутність традиційних торгівельних маршрутів чи транспортних коридорів, які виникають внаслідок розвитку торговельних зав'язків на певній території. Історично встановлені та закріплені стосунки споживача та продавця товарів і послуг вимагають транспортно-логістичного супроводу за певними напрямками, які доцільно та зручно здійснювати певним видом транспорту. Використання транзитного потенціалу України може бути підвищене саме у зв'язку з тим, що через Україну проходять чотири з десяти транспортних коридори, які підтримує ЄС, – це коридор III: Берлін-Вроцлав-Львів-Київ; коридор V: Трієст-Любляна-Будапешт-Львів; коридор VII: Рейн-Майн-Дунай; коридор IX: Гельсінкі-Київ-Одеса-Кишинів-Бухарест-Пловдив-Александруполіс [4, с. 19]. Збільшення завантаженості авіаційних маршрутів може бути наслідком підсилення участі України в міжнародних транспортних коридорах. Включення в міжнародні транспортні коридори потребує ефективної комунікації для інтермодальних та мультимодальних перевезень.

Тобто історична ретроспектива розташування покупців та продавців товарів та послуг, комерційна традиція та її розвиток стають основою виникнення і розширення масштабів роботи авіаційної галузі (ексклюзивність місцезнаходження країни). У той же час географічні умови накладають певні обмеження. Зокрема, у разі реалізації політичних ризиків різко скорочується кількість маршрутів авіаційних перевізників. Інтенсифікація роботи аеропортів відбувається як у випадку збільшення експорту та розширення його номенклатури, так і у випадку товарного імпорту, туристичної експансії за наявності привабливих туристичних місць відвідування тощо. Україна багата як на рекреаційні так і на розважальні ресурси. Купівля квитків пасажирами відбувається з певної мотивації, ділової чи особистої.

Галузь авіаційного транспорту є важливою частиною економіки України. Авіація може бути не тільки ключовим способом мобільності вантажів та міграції пасажирів всередині країни, вона є єдиним засобом транспорту, який відповідає сучасним вимогам швидкості, що вимагає відкрита глобальна економіка. Розвиток авіаційної галузі спричиняє виникнення багаточисельних робочих місць у допоміжних чи суміжних галузях, пов'язаних зі збільшенням пасажиро та вантажопотоку. Збільшення обсягу надання послуг супутніх до авіаційного транспортування, виникає в сфері багажного сервісу, туристичних агентств. В той же час саме технологічна складова дозволяє забезпечити своєчасне (just in time) постачання. Наявність сервісів розумного перевезення є необхідним елементом логістики та скорочення витрат на неї водночас у разі якщо відбувається виведення новітніх продуктів на ринок, це скорочує період оборотності коштів. Заощадження часу важливо в конкурентній боротьбі для галузей з високою питомою вагою клієнтської цінності та науково-технічної складової.

Техніко-економічні передумови розвитку галузі зазвичай є наслідком впровадження наукових досліджень та їхнього впровадження в діяльність авіаційних підприємств. Зростання галузі також може відбуватися і за рахунок імпорту технологій. В даному випадку мова йде про авіаційну промисловість та будівництво, яке є частиною галузі разом із авіаційними перевізниками та аеропортами [5].

Логістичним чинником розвитку галузі є можливість ефективного забезпечення дотримання графіку постачань товарів та пасажирських перевезень. Підвищується частота логістичних трансакцій, виникає ефект в транспортно-туристичній та грошово-кредитній сфері. Зокрема вигоди з'являються як від збільшення податкових надходжень та надходжень від оплати транспортних тарифів. З одного боку, авіаційна галузь може розвивати торгівлю, та навпаки. При цьому саме транспорт є похідною розвитку економічної системи держави в цілому. Не тільки швидкість, а й комфорт, економічність та безпека притаманні саме цьому виду

транспорту, що підвищує конкурентоспроможність бізнесу, прискорює прийняття управлінських рішень та рішень державного адміністрування, сприяє необхідному ступеню децентралізації.

Інвестиційні проекти держави, муніципальних адміністраторів та приватних інвесторів можуть реалізовуватися у формі державно-приватного партнерства, забезпечувати необхідні ресурси для модернізації та використання об'єктів інфраструктури авіаційної галузі. Протекціонізм чи політика вільної торгівлі можуть суттєво впливати на завантаженість аеропорту як з позитивної, так і з негативної точки зору, змінюючи попит на його послуги. Це може бути також пов'язано з переміщенням товарів, інтенсивністю їх обігу чи виникненням виробничих підприємств.

Нормативно-регуляторними передумовами стають заявлені стратегічні пріоритети розвитку авіаційної галузі, її реконструкція, можлива спеціалізація портів, виявлення їх конкурентних переваг і формування стратегії залучення споживачів портових послуг. Альтернативним законодавчим сценарієм розвитку є оголошення порту вільним, із наявністю пільгових умов роботи на території порту, що уможлиблює залучення капітальних інвестицій, організацію виробництва в порту, побудову нових терміналів і збільшення обсягів вантажів для обробки в порту.

Комплекс цілей розвитку авіаційної галузі України можна представити наступним чином:

- 1) Формування гнучкої та стимулюючої тарифної політики, таким чином, щоб авіаційні перевізники мали можливість збільшувати кількість внутрішніх та міжнародних маршрутів із урахуванням рівню платоспроможності населення України. Суттєвим питанням є цільове призначення використання зборів для розвитку інфраструктури аеропортів та посилення партнерства серед усіх економічних суб'єктів авіаційної галузі. Рекомендовано впровадження сезонних знижок та знижок ключових транспортних операторів, які інвестують в інфраструктуру авіаційної галузі. Феноменальне зростання кількості маршрутів провідних перевізників по всьому світу не відобразилося на території України. Тарифне

регулювання має бути таким, щоб перевізники мали змогу фінансової стабілізації в процесі придбання повітряних суден, їхньої експлуатації та капітальних інвестицій.

2) Впровадження міжнародних стандартів екологічної та шумової безпеки. Створення привабливих умов не тільки для формування якісної інфраструктури, але і для веденні авіаційного бізнесу в цілому. Повітряний простір не може вважатися безпечним, якщо економічні агенти, які проводять операції в ньому, не є фінансово стійкими, можуть дозволити собі придбання надійних заходів безпеки. Дотримання таких стандартів пов'язано із наявністю дозвільної системи та системи ліцензування. Екологічна безпека та стандарти шумоізоляції потребують модернізації повітряних суден чи отримання додаткових зборів за їхній допуск в аеропорти.

3) Розбудова новітньої інфраструктури, реконструкція терміналів, інженерно-конструкторські проекти, підвищення технологічного розвитку. Аеропорти вимагають наявності автоматизованих та містких приміщень для складування, забезпечених автономними системами комп'ютерного контролю та планування. Важливою є й автоматизована система запобігання зіткнень. Підвищення економічної зацікавленості інвесторів інфраструктури портів шляхом концесії, лізингових операцій та пільгового оподаткування. Розвиток міжнародного туризму як форми міжнародних економічних відносин. Активна взаємодія з міжнародними туристичними компаніями, які є операторами корпоративного повітряного трафіку. Реалізація спільних з муніципалітетом туристичних проектів.

4) Спрощення системи управління в галузі та досягнення її прозорості. Ефективність діяльності аеропортових служб має підвищуватися. Недостатня швидкість обробки вантажів створює значний бар'єр для розвитку української економіки, що також справляє непрямий негативний вплив на сектори імпорту й експорту та розвиток транспортних коридорів. Збільшення пропускну здатності аеропортів. Основна проблема полягає не тільки

в вичерпності функціональних можливостей аеропорту, а в не-ефективності роботи митних і прикордонних службовців. Спрощення процедур митного оформлення та скорочення кількості документів, необхідних для заходу в аеропорт дозволить усунути адміністративні перешкоди і навіть спричинити досконалу конкуренцію серед внутрішніх аеропортів. Конкуренція в аеропортах також може існувати в різноманітних формах: зовнішньо порти конкурують із сусідніми за географічною локацією аеропортами своєї держави та іноземними; внутрішньо конкуренція можлива у разі, коли аеропорт надає більш вигідні умови тимчасового розташування повітряного судна, можливості паркування для малої авіації, наземного обслуговування та заправки [6, с.112].

Процес реалізації комплексу цілей розвитку авіаційної галузі представлений на рис. 3. Як видно з рис. 3 реалізацію комплексу цілей розвитку авіаційної галузі пропонується проводити по відповідних цілях та стратегіях економічних агентів галузі, а саме: авіаційних перевізників, аеропортів та авіаційних будівників.

Висновки та пропозиції. Проведено угруповання передумов розвитку авіаційної галузі України, а саме історичних, техніко-економічних та регуляторних. Задля виявлення наявних ресурсів розвитку галузі досліджено обсяг значень показників фінансового стану підприємств галузі за 2014–2018 роки, проаналізовано динаміку обсягу активів, зобов'язань, виручки, операційного, фінансового та чистого прибутку по підприємствах авіаційної галузі. Наведено комплекс цілей розвитку авіаційної галузі до яких відносяться: впровадження гнучкої та стимулюючої тарифної політики; дотримання міжнародних стандартів екологічної та шумової безпеки; розбудова новітньої інфраструктури та стимулювання інженерно-конструкторських проєктів галузі; спрощення системи управління в галузі та досягнення її прозорості з метою стимулювання досконалої конкуренції аеропортів. Розроблено алгоритм процесу реалізації комплексу цілей розвитку авіаційної галузі економічних агентів якими є авіаційні перевізники, аеропорти та підприємства авіаційної промисловості.

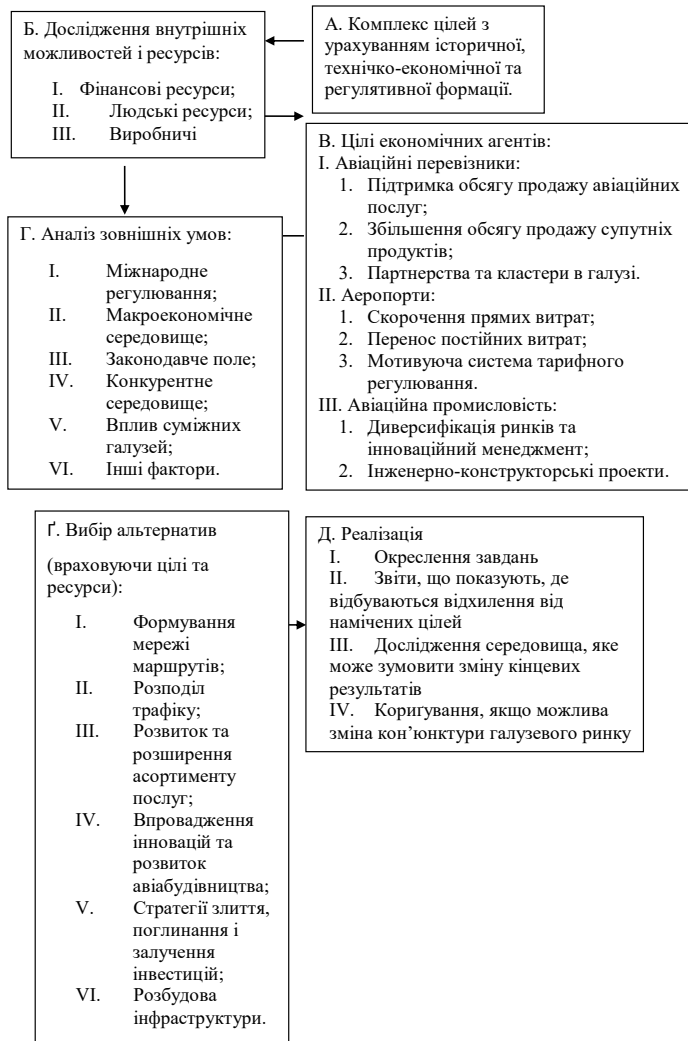


Рис. 3. Реалізація комплексу цілей розвитку авіаційної галузі
Джерело: розроблено автором.

Список використаної літератури

1. Vasigh B., Fleming K., Tacker T. Introduction to Air Transport Economics: From Theory to Applications. 3rd ed. London: Routledge, 2018. 520 p.
2. Neufville De Neufville R., Odoni A. Airport Systems. Planning, Design and Man-

agement, 2nd ed. McGraw-Hill Education LLC. 2013. 867 p.

3. Андреев А. В., Козлов А. И. Организация хабов как инструмент достижения синергетического эффекта во взаимодействии авиакомпаний и аэропорта. *Научный вестник МГТУ ГА*. 2007. № 118. С. 74-79.
4. Україна: Дослідження щодо сприяння торгівлі і транзиту. [Підготовлено Світовим банком в рамках Голландського гранту «Україна: підтримка конкурентоспроможності через планування капітальних видатків, державне управління фінансовою діяльністю та сприяння торгівлі і транзиту»]. Київ, 2010. 120 с.
5. John G. Wensveen. Air Transportation. A management perspective. Sixth Edition. 2007. Ashgate Publishing Ltd. 591 pp.
6. Ненно І. М. Передумови та чинники розвитку морської портової галузі. *Ринкова економіка: сучасна теорія та практика управління*. Том 16. Вип. 3 (37). 2018. С. 110–124.

Стаття надійшла 18.02.2020

Ю. Л. Гринченко,

кандидат економічних наук, доцент

доцент кафедри маркетингу і бізнес-адміністрування

Одеський національний університет імені І. І. Мечникова

каб. 55, б. Французький 24/26, г. Одеса, Україна, 65058

e-mail: hrinchenko@yahoo.com

ПРЕДПОСЫЛКИ И ЦЕЛИ РАЗВИТИЯ АВИАЦИОННОЙ ОТРАСЛИ УКРАИНЫ

В статье рассмотрен процесс формирования и развития авиационной отрасли Украины. Идентифицированы исторические, технико-экономические и регулятивные предпосылки развития отрасли. Проведен экономический анализ финансовых результатов экономических агентов отрасли за пять лет. Разработан комплекс целей развития авиационной отрасли и формализован процесс его имплементации по соответствующим направлениям развития авиационных перевозчиков, аэропортов и авиастроительных предприятий, а именно ГП «Международный аэропорт «Борисполь», ГП «Укрэаэроух», Украинский государственный проектно-технологический научно-исследовательский институт гражданской авиации «Укрэаэропроект», Государственная авиационная компания «Херсон-Авиа», ПАО «Авиакомпания авиалинии Украины», ГП «Тернопольское государственное авиационное предприятие «Универсал-Авиа», ГП «Международный аэропорт «Львов» им. Д. Галицкого, ПАО «Мотор Сич», КП «Международный аэропорт «Киев» и КП «Международный аэропорт «Одесса».

Ключевые слова: авиационная отрасль; предпосылки формирования; развитие; цели; экономические агенты.

Yu. L. Hrinchenko,

PhD in Economics, associate professor

Associate professor of the chair of marketing
and business administration

Odesa I. I. Mechnikov National University

off.. 55, Frantsuskiy av. 24/26, Odesa, Ukraine, 65058

e-mail: hrinchenko@yahoo.com

PREREQUISITES AND GOALS FOR DEVELOPMENT OF THE AVIATION INDUSTRY IN UKRAINE

The article considers the process of forming and development of aviation industry of Ukraine. The historic, technical-economic and regulatory preconditions for the industry development were identified. The economic analysis of the financial performance of the economic agents of the industry for the last five years was conducted. The article develops the complex of development goals for the aviation industry and formalizes the implementation process by the certain development paths of air carriers, airports and aircraft manufacturers, including: SE “International Boryspil airport”, SE “Ukraeroruh”, Ukrainian state project-technological scientific-research institute of civil aviation “Ukraeroproiekt”, State aviation company “Kherson-avia”, JSC “Aviakompanija avialinii Ukrainy”, SE “Ternopil’ state aviation enterprise “Universal-Avia”, SE “L’viv Danylo Halytskyi international airport”, JSC “Motor Sich”, CE “Kyiv international airport” and CE “Odesa international airport”.

Key words: aviation industry; prerequisites for formation; development; goals; economic agents.

References

1. Vasigh, B., Fleming, K. & Tacker, T. (2018). Introduction to Air Transport Economics: From Theory to Applications. 3rd ed. London: Routledge.
2. Neufville, De Neufville R. & Odoni, A. (2013) Airport Systems. Planning, Design and Management. 2nd ed. McGraw-Hill Education LLC.
3. Andreev, A. V. & Kozlov, A. I. (2007). Orhanizatsiia khabov kak instrument dostizheniia sinergetscheskogo efekta vo vzaimodeistvii aviakompanii i aeroporta [Hab organization as a tool to reach synergy effect in airlines and airport interaction]. *Nauchnyy vestnyk MHTU HA. – Scientific Bulletin of MHTU HA*, 118, pp. 74-79. [in Russian].
4. Ukraina: Doslidzhennia shchodo spriannia torhivli i tranzytu. (2010). Pidhotovleno Svitovym bankom v ramkakh Hollandskoho hrantu «Ukraina: pidtrymka konkurentospromozhnosti cherez planuvannia kapitalnykh vydatkiv, derzhavne upravlinnia finansovoiu diialnistiu ta spriannia torhivli i tranzytu» [Ukraine: Trade and Transit Promotion Research. [Prepared by the World Bank under the Dutch Grant Ukraine: Supporting Competitiveness through Capital Expenditure Planning, Public Financial Management and Trade and Transit Promotion]. Kyiv. [in Ukrainian].

5. John, G. Wensveen. (2007). Air Transportation. A management perspective. Sixth Edition. Ashgate Publishing Ltd.
6. Nyenno, I. M. (2018). Peredumovy ta chynnyky rozvytku morskoi portovoi haluzi [Prerequisites and factors of the sea marine industry development] *Rynkova ekonomika: suchasna teoriia ta praktyka upravlinnia*. – *Market economy: modern management theory and practice*, Vol. 16. Issue 3 (37), pp. 110-124. [in Ukrainian].