

Abstract.

Кухар О.В. Основи економічної безпеки підприємств аграрного сектора на державному рівні.

У статті розглянуто проблеми формування ефективної стратегії фінансування сталого розвитку підприємства. Автори наголошують на важливості інтеграції принципів сталого розвитку в усі сфери діяльності підприємства, включаючи фінансовий механізм. Досліджено теоретичні основи та методологічні підходи до розроблення механізму фінансування сталого розвитку. Автори запропонували концептуальну модель фінансового механізму забезпечення стратегічного розвитку підприємства на засадах сталості. Визначено основні складові практичної реалізації фінансового механізму, декомпозицію цілей, вибір фінансових інструментів, залучення зовнішніх ресурсів, моніторинг і контроль. Розкрито сутність специфічних інструментів фінансування сталого розвитку, таких як зелені облигації, інвестиції в інфраструктуру, мікрофінансування та імпаکت-інвестування. Підкреслено важливість забезпечення оптимального поєднання різних джерел фінансування: власних коштів, банківських кредитів, державних програм, грантів, інвестицій та альтернативних інструментів. Необхідно забезпечити постійне планування та відстеження процесу залучення коштів, водночас забезпечуючи прозорість і підзвітність на кожному етапі; оцінювання ефективності використання коштів і можливість коригування стратегії за умов реалізації ризиків. Автори наголошують на необхідності для досягнення стратегічних цілей активного залучення зацікавлених сторін, таких як інвестори, громадські організації та місцеві спільноти, не лише для фінансування, але й на етапі розроблення та впровадження стратегії. Водночас важливо надавати належну інформацію про досягнуті результати та прогрес у сфері сталого розвитку, що сприятиме підвищенню довіри та репутації підприємства.

Ключові слова: сталий розвиток, фінансові інструменти, фінансовий механізм, імпакт-інвестування, стратегія підприємства.

Стаття надійшла до редакції 15.02.2024 р.

Бібліографічний опис статті:

Кухар О.В. Основи економічної безпеки підприємств аграрного сектора на державному рівні. Актуальні проблеми інноваційної економіки та права. 2024. № 2. С. 98-102.

Kukhar O. Basics of economic security of agricultural sector enterprises at the state level. Actual problems of innovative economy and law. 2024. No. 2, pp. 98-102.

УДК: 629.735.081:005.591.4(043); JEL classification: F63

DOI: <https://doi.org/10.36887/2524-0455-2024-2-19>

ВИСОЦЬКА Марина Петрівна, кандидат економічних наук, доцент, професор кафедри міжнародних економічних відносин і бізнесу, Національний авіаційний університет, <https://orcid.org/0000-0003-4076-7823>

ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГІЧНІ ОСНОВИ АНАЛІЗУ АВІАТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ В КОНТЕКСТІ ГЛОБАЛЬНИХ ТРАНСФОРМАЦІЙ

Висоцька М. П. Теоретико-методологічні основи аналізу авіатранспортної галузі в контексті глобальних трансформацій.

Визначено характерні ознаки авіатранспортної галузі як системи, описано функціональний склад її елементів і різновиди формованих ними потоків. Систематизовано методи стратегічного аналізу та етапи стратегічного планування. Удосконалено теоретико-методологічні засади дослідження авіатранспортної галузі як об'єкта стратегічного планування. Науково обґрунтовано доцільність виокремлення у його межах етапу стратегічної діагностики, що передуює стратегічному аналізу, а саме: дослідження авіаційної галузі як об'єкта стратегічного управління з позиції ідентифікації проблем, пошуку напрямів їх вирішення, визначення та оцінювання потенціалу подальшого розвитку. Визначено складові стратегічної діагностики. Проаналізовано причини конфліктів, що виникають унаслідок неоднорідності елементів системи, яка складається з множини відокремлених і самостійних у господарському плані суб'єктів з різними організаційними структурами, стратегічними цілями та критеріями ефективності діяльності, що є джерелом неузгодженості, асиметрії та складності формування спільної мети.

Ключові слова: авіатранспортна галузь, економічна система, стратегія розвитку, стратегічна діагностика, стратегічне планування, транспортні потоки, інтеграція, глобальна трансформація.

Постановка проблеми у загальному вигляді. Авіатранспортна галузь є складною системою, яка має тісні зв'язки з різними секторами економіки та перебуває під впливом суспільно-політичних, соціально-економічних, екологічних та інших процесів, що відбуваються у країні та світі. Зміни у діяльності суб'єктів авіатранспортної галузі пов'язані з інтеграційними процесами та посиленням глобальної трансформації, що зумовлює появу нових чинників та умов стратегічного розвитку. Ці процеси, з одного боку, відкривають нові можливості зростання, а з другого, викликають негативні зміни внаслідок загострення конкуренції для авіакомпаній України, що суттєво ускладнює обґрунтування довгострокових цілей розвитку авіатранспортної галузі та бачення її майбутнього. Виникає необхідність дослідження стратегічного розвитку авіатранспортної галузі України в умовах глобальних змін і викликів,

поєднання методології системного аналізу та стратегічного управління.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблемам функціонування авіаційного транспорту України, питанням стратегічного розвитку авіаційної галузі присвятили свої дослідження вчені: О. Ареф'єва [2], Д. Бугайко [11], О. Вовк [17], Ю. Кулаєв [6], О. Кириленко [20, 21], О. Ложачевська [5], В. Новак [20, 21], А. Новікова, О. Овсак [19], І. Садловська [13], С. Салоїд [4], К. Сидоренко [12], В. Щелкунов [6] та ін.

Однак, попри великий обсяг наукових досліджень у сфері розвитку авіаційного транспорту, необхідно приділити додаткову увагу формуванню методологічних засад стратегічного аналізу та діагностики авіатранспортної галузі з урахуванням сучасних змін і глобальних трансформацій.

Формулювання цілей статті (постановка завдання). Метою статті є дослідження теоретико-методологічних основ аналізу авіатранспортної галузі у контексті глобальних трансформацій.

Виклад основного матеріалу дослідження. Дослідження стратегічного розвитку авіатранспортної галузі за умов глобальної трансформації потребує поєднання методології системного аналізу та стратегічного управління. З загальнонаукового погляду система є сукупністю взаємопов'язаних елементів, що взаємодіють один з одним для досягнення певних цілей або виконання певних функцій. Сучасна економічна наука визначає економічну систему як сукупність усіх економічних процесів, що відбуваються в суспільстві, на основі чинних у ньому майнових відносин і організаційних форм [1]. Результат діяльності всієї системи насамперед визначається її внутрішніми та зовнішніми зв'язками та ефективністю взаємодії між елементами, а не відокремленими результатами кожної структурної складової. Така логіка притаманна всім системам, які працюють за умов сучасного глобального ринку [2].

У межах економічної науки дослідники прагнуть конкретизувати зміст і сутність базової категорії «система» щодо сфери, що вивчається, або сектору господарства або виду економічної діяльності [3].

Ми розглядаємо авіатранспортну галузь як систему, елементи якої взаємодіють між собою та зовнішнім середовищем для забезпечення процесу перевезень пасажирів і вантажу повітряним транспортом. Характерними ознаками системи авіатранспортної галузі вважаємо такі:

- множинність і різноманітність учасників (елементів системи), таких як авіакомпанії, аеропорти, підприємство обслуговування повітряного руху та ін.;

- взаємозв'язок, взаємодія та взаємозалежність елементів системи (взаємопроникнення та нерозривність діяльності елементів системи);

- високотехнологічність (авіатранспортна галузь використовує складні технічні засоби, такі як повітряні судна, наземне обладнання, системи управління повітряним рухом та ін.);

- регулювання та високі стандарти безпеки;

- глобальне охоплення під час здійснення міжнародних авіаційних рейсів;

- жорсткі конкурентні умови діяльності, що потребує постійного підвищення продуктивності та ефективності;

- вплив чинників макро- та мікросередовища, що визначають умови і вектори розвитку діяльності суб'єктів галузі [4].

Складовими елементами авіатранспортної галузі є відокремлені суб'єкти господарювання, які виконують у межах цієї системи певні функції, необхідні для забезпечення її діяльності і розвитку з метою реалізації індивідуальних цілей.

Основними елементами цієї системи є:

- аеропорти – надають комплекс аеропортових послуг з обслуговування пасажирів, вантажу, літаків (посадка та стоянка повітряних суден, термінальне та транзитне обслуговування, послуги

гарантування безпеки, пожежогасіння та порятунку). Аеропорти можуть бути міжнародними чи внутрішніми [5]. Внутрішні аеропорти не мають митних та імміграційних служб, тому не можуть обслуговувати рейси до або з іноземного аеропорту.

- авіакомпанії – забезпечують процес перевезення пасажирів і вантажів, обслуговування пасажирів і літаків, оброблення вантажу;

- обслуговувальні компанії. Деякі послуги можуть надаватись як аеропортом та авіакомпанією, так і незалежними компаніями: обслуговування пасажирів, вантажів, постачання у літак палива, технічне обслуговування повітряних суден, ресторани та готельні послуги, хендлінг, кейтеринг тощо.

Оскільки всі елементи системи авіатранспортної галузі можуть бути поділені на утворювальні, перетворювальні та поглинальні сервісні, ресурсні, фінансові та інформаційні потоки, вважаємо за доцільне визначити функціональний склад елементів авіатранспортної галузі:

1. Потокоутворювальні елементи – авіакомпанії, що формують сервісні (послуги з транспортування та обслуговування пасажирів і вантажів), інформаційні та фінансові потоки.

2. Перетворювальні елементи – аеропорти, що здійснюють оброблення та перерозподіл потоків пасажирів і вантажів, та авіакомпанії, що трансформують ресурсні, фінансові та інформаційні потоки в сервісні потоки.

3. Поглинальні елементи – аеропорти прибуття, що поглинають сервісні потоки, приймаючи пасажиро- та вантажопотоки, сформовані аеропортами відправлення та авіакомпаніями.

Елементи авіатранспортної галузі формують авіатранспортні потоки, які можна розділити на кілька різновидів:

- внутрішні потоки, це потоки всередині країни. Водночас внутрішні аеропорти можуть не тільки поглинати створені на території інших внутрішніх аеропортів потоки, а й перерозподіляти їх, тобто спрямовувати потоки в інші внутрішні аеропорти;

- зовнішні потоки, що складаються з сукупності вхідних і вихідних потоків. Вхідні – потоки, сформовані за межами країни, але спрямовані всередину. У цьому випадку внутрішні аеропорти можуть не тільки поглинати створені у зовнішніх аеропортах (аеропортах, розташованих на території інших країн) потоки, а й розподіляти їх (спрямовувати потоки в інші внутрішні аеропорти). Вихідні – потоки, сформовані всередині країни і спрямовані за її межі;

- транзитні й трансферні потоки, що створюються поза межами країни та через внутрішні аеропорти розподіляються в аеропорти, розташовані на території інших країн (потоки проходять через певні ланки транспортно-логістичної системи, обробляються і перетворюються ними).

Під час обслуговування всіх зазначених видів потоків аеропорти є перетворювальними та поглинальними ланки системи авіатранспортної галузі.

Попри функціональну єдність, система авіатранспортної галузі не є однорідною, усередині системи виникають конфлікти інтересів і протиріч, що потребують узгодження в межах галузевої стратегії. Джерелами цих конфліктів є:

- відмінність цілей діяльності суб'єктів галузі, перспектив і потенціалу подальшого розвитку;
- різноманітність форм власності суб'єктів галузі та відмінність організаційно-правових форм здійснення господарської діяльності;
- вплив суб'єктивних чинників, пов'язаних з наявністю особистих інтересів власників суб'єктів авіатранспортної галузі та стейкхолдерів;
- зовнішні та внутрішні чинники невизначеності та ризику, вплив яких посилюється в умовах глобальних трансформацій, що ускладнює стратегічне управління розвитком галузі;
- множинність і складність взаємозв'язків елементів системи авіатранспортної галузі;
- проблеми встановлення (конкретизації), оцінювання і забезпечення якісних параметрів діяльності суб'єктів галузі.

Система авіатранспортної галузі складається з множини відокремлених і самостійних у господарському плані суб'єктів з різними організаційними структурами, стратегічними цілями та критеріями ефективності діяльності [6], що є джерелом неузгодженості, асиметрії та складності формування спільної мети галузевого розвитку.

Взаємодія складових елементів авіатранспортної галузі забезпечуються внутрішніми механізмами взаємодії між авіакомпаніями та аеропортами та залежить від зовнішнього макро- та мікросередовища [7]. Стратегічне управління є системою ідей, прийомів, методів побудови та управління розвитком організаційними структурами [8] та системами різного масштабу. Зміна зовнішніх і внутрішніх умов функціонування керованої системи вимагає негайної, а в ідеалі – превентивної міри впливу. Це означає, що стратегічне управління не може містити жорсткі схеми та інструкції, воно має бути гнучким, відповідати сутності процесів і адекватно реагувати на зміни. Як зазначалося, існування конфліктів інтересів, поглиблення взаємозв'язків суб'єктів авіатранспортної галузі в умовах глобальних трансформацій та інноваційного розвитку ускладнює їх системні взаємодії, організацію та управління ними. Відповідно, ускладнюються і процеси стратегічного управління галуззю, зростає роль і значення методів дослідження системних процесів стратегічного розвитку галузі та її структурних одиниць, зокрема методів системного аналізу, стратегічної діагностики, а також концептуальних підходів до формування стратегій.

За таких умов застосування методології системного аналізу є необхідною умовою вирішення як глобальних, так і локальних проблем стратегічного розвитку авіатранспортної галузі. Системний аналіз має не лише наукову цінність, а й виконує суто практичні завдання щодо ідентифікації проблем, визначення напрямів та обґрунтування механізмів стратегічного

галузевого розвитку [9]. Сучасне стратегічне управління має ґрунтуватися на принципах системного підходу, що визначає його ефективність і дієвість прийнятих рішень.

Таким чином, системний підхід є науково-методологічним базисом сучасного стратегічного управління, що дозволяє всебічно дослідити ефективність формування і функціонування організаційно-економічних систем різного масштабу: від бізнес-суб'єкта – до глобального рівня.

Стратегія розвитку авіатранспортної галузі має ґрунтуватися на моніторингу, вивченні, систематизації та всебічному оцінюванні змінних умов функціонування її суб'єктів, які характеризуються множиною стратегічних чинників і варіантів їх поєднання, а також альтернативних можливостей, що відкриваються перед галуззю. Ці альтернативні можливості необхідно конкретизувати та деталізувати до рівня стратегічних цілей і завдань, досягнення яких забезпечуватиме економічну ефективність діяльності галузі у довгостроковій перспективі [10].

Стратегії розвитку макросистем національного, регіонального чи галузевого масштабу мають ґрунтуватися на ретельному стратегічному аналізі, формуватися на методологічних засадах системного підходу та бути націленими на максимізацію суспільно корисного результату, що позитивно впливатиме на якість і рівень життя населення [11]. Отже, розроблення, обґрунтування і прийняття правильних і стратегічно вивірених рішень потребує відповідної ідентифікації і глибокого вивчення об'єкта стратегічного управління, особливо на перших стадіях планування – під час формулювання цілей і завдань і складанні програми дій.

Теорія стратегічного управління зазнає постійної трансформації і практичної апробації, що зумовлює перманентний процес удосконалення її теоретичних і методологічних засад, їх адаптацію до умов різномасштабних систем, що є об'єктами стратегічного управління [12]. З цих позицій дуже важливо дослідити авіатранспортну галузь як об'єкт стратегічного управління.

Відповідно до методологічних положень стратегічного управління, детальний аналіз авіатранспортної галузі як об'єкта стратегічного розвитку, оцінювання потенціалу, визначення векторів розвитку, бачення системи цілей, розроблення механізмів для досягнення бажаного стану реалізується в межах етапу стратегічного аналізу [13].

У межах системного підходу використовуються комплекс методів дослідження економічної системи авіатранспортної галузі. Стратегічний аналіз передбачає використання множини спеціальних методів та аналітичних підходів для дослідження зовнішнього та внутрішнього середовища. Комплекс методів стратегічного аналізу авіатранспортної галузі в узагальненому вигляді показаний на рис. 1.

Наведена схема відображає логічний системний взаємозв'язок між підходами та інструментами дослідження стратегічного розвитку авіатранспортної галузі.

Науковий аналіз і синтез: для здійснення аналізу сучасного стану авіатранспортної галузі	↓	↓	Дефінітивний і компонентний аналіз: для встановлення організаційно-змістових засад терміна «стратегічне управління розвитком авіатранспортної галузі»
Абстрактно-логічний і діалектичний: для поглиблення науково-теоретичних підходів до стратегічного розвитку транспортних систем	→	МЕТОДИ ДОСЛІДЖЕННЯ В СИСТЕМІ СТРАТЕГІЧНОГО УПРАВЛІННЯ РОЗВИТКОМ АВІАТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ	SWOT-аналіз та інтегральних показників: під час оцінювання конкурентного середовища та конкурентоспроможності галузі на світових ринках
Моделювання: під час формування стратегії розвитку авіатранспортної галузі	→		Детермінований факторний аналіз: для визначення економічних важелів і стимулів стратегічного розвитку авіатранспортної галузі
Наукової абстракції та агрегування: для виявлення стійких тенденцій діяльності підприємств авіатранспортної галузі та їх взаємодії з іншими галузями	→		Індуктивно-дедуктивний: для формування концептуальних засад розвитку галузі в умовах глобальних трансформацій
Декомпозиції і аналізу ієрархій: для наукового обґрунтування особливостей та умов діяльності авіатранспортних підприємств	→		Статистичний і динамічний аналіз: для визначення актуальних трендів і стійких тенденцій розвитку авіатранспортної галузі в глобальному вимірі
Порівняння: для порівняння показників з метою визначення тенденцій і закономірностей розвитку підприємств галузі	→		Метод коефіцієнтів, індексний метод: під час прогнозування економічних показників діяльності підприємств авіатранспортної галузі
Каузальний: під час обґрунтування вибору та оцінюванні ефективності стратегічних управлінських рішень щодо розвитку авіатранспортної галузі в контексті актуальних соціально-економічних трансформацій	↑	↑	Статистично-евристичний і теоретико-експериментальний: під час розроблення механізмів забезпечення інноваційного розвитку авіатранспортної галузі в умовах глобальних викликів

Рис. 1. Методи дослідження в системі стратегічного управління розвитком авіатранспортної галузі

На етапі стратегічного аналізу уточняється комплекс інтересів, які мають бути узгоджені у межах розробленої галузевої стратегії.

Оскільки стратегічне планування передбачає масштабне аналітичне дослідження, воно вимагає відповідного інформаційного забезпечення. Інформаційна база стратегічного аналізу має бути сформована з релевантної інформації, яка дасть можливість правильно оцінити довгострокові перспективи розвитку галузі. Водночас мають важливе значення і ретроспективні дані про розвиток галузі і наявний потенціал. Дослідження статистичних показників, динаміки і особливостей розвитку галузі у попередні періоди, виявлення тенденцій, оцінювання їх відповідності цілям і встановленим параметрам є важливим елементом стратегічного аналізу і діагностики стану галузі як відправної точки стратегічного планування. Ретроспективний аналіз об'єкта є основним елементом початкового етапу стратегічного планування (рис. 2).

Перший етап стратегічного планування передбачає здійснення стратегічної діагностики авіатранспортної галузі, що є об'єктом стратегічного планування та управління. Стратегічна діагностика має виявити позиції галузі у глобальній світогосподарській системі, ідентифікувати проблеми, визначити та оцінити потенціал подальшого розвитку. Формування правильного уявлення про можливості зростання, напрями впливу внутрішніх і зовнішніх факторів розвитку забезпечує базис для розроблення, обґрунтування та прийняття управлінських рішень, встановлення системи цілей і завдань стратегії авіатранспортної

галузі, що є необхідною умовою перспективного розвитку [14].

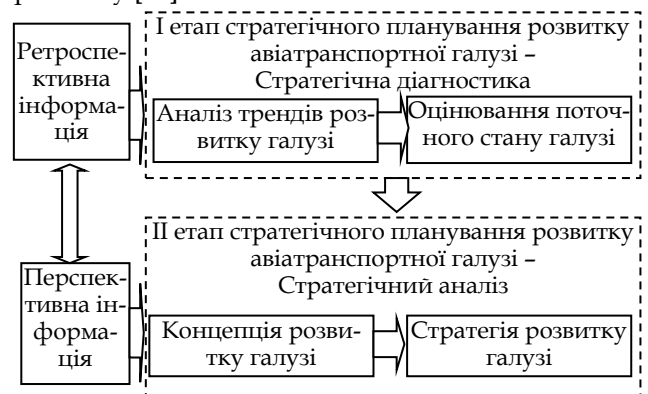


Рис. 2. Стратегічна діагностика у системі формування стратегії авіатранспортної галузі

До складу чинників, що визначають напрями галузевого стратегічного розвитку, належать:

- мотиви і цілі стратегії розвитку галузі;
- горизонт стратегічного планування і прогнозування – середньо- чи довгостроковий;
- масштаб галузевого охоплення – міжгалузева стратегія, галузева стратегія, стратегія певних груп підприємств і організацій, визначення окремих напрямів стратегічного розвитку;
- масштаб просторового охоплення – міжнародний рівень, національний рівень, місцевий рівень.
- чинники внутрішнього та зовнішнього конкурентного середовища;
- вплив чинників мікросередовища (чинники попиту, пропозиції, еластичність) і

макросередовища (ВВП, інфляція, монетарні, фінансові, зовнішньоекономічні чинники).

Загальні складові елементи стратегічної діагностики авіатранспортної галузі як об'єкта стратегічного управління наведені на рис. 3.



Рис. 3. Складові стратегічної діагностики авіатранспортної галузі

Складовими стратегічної діагностики авіатранспортної галузі є:

I. Оцінювання інституційного середовища розвитку галузі, зокрема нормативно-правової бази.

Стратегія галузевого розвитку є загальним комплексним плановим документом, що визначає вектори розвитку як авіатранспортної галузі загалом, так і всіх її складових структурних одиниць. Авіатранспортна галузь є складовою національного господарства і, крім внутрішніх інтересів, має забезпечувати досягнення цілей соціально-економічного розвитку країни загалом [15]. Це передбачає, що галузева стратегія формується і реалізується у загальнодержавному та міжнародному нормативно-правовому полі, яке визначає склад інтересів стейкхолдерів – держави, регіонів, суспільства, іноземних партнерів тощо. Для забезпечення відповідності і несуперечності галузевої стратегії нормативно-правовій базі необхідно провести критичний аналіз чинних правових актів і стратегічних програмних документів міжнародного, національного та місцевого рівнів. У межах такого аналізу, з одного боку, досягається інтеграція галузевої стратегії у правове нормативно-поле, з другого, усунення протиріч і виправлення помилок чинних документів, що сприятиме оптимізації нормативно-правового середовища галузевого розвитку. У результаті формуються чітке уявлення про поточні напрями розвитку галузі, визначені на державному рівні, про стан нормативно-правового середовища та умови реалізації стратегії, про склад інституційних факторів, що позитивно чи негативно впливають на можливість реалізації цільових установ стратегії [16]. У межах цього напрямку необхідно:

- проаналізувати зміст нормативно-правових актів, що регламентують діяльність суб'єктів авіатранспортної галузі, визначають інструменти і механізми розвитку та систему державного та міжнародного регулювання;

- здійснити аналіз наявних стратегічних програмних документів (концепцій, стратегій,

програм та ін.), що прямо або опосередковано стосуються розвитку авіатранспортної галузі.

II. Дослідження ретроспективи галузевого розвитку, виявлення загальних трендів і динаміки – передбачає аналіз шляхів формування, становлення та визначення ролі авіатранспортної галузі у загальному розвитку національного господарства, визначення цілей і пріоритетів, вивчення набутого досвіду стратегічного управління. Сюди належать:

- оцінювання передумов та основних етапів формування авіатранспортної галузі;
- визначення складу та динаміки змін системи, мотивів, інтересів, цілей і завдань галузевого розвитку;

- виявлення загальних трендів та основних етапів галузевого розвитку, аналіз чинників, які впливають на динаміку галузевого зростання;

- визначення чинників нестабільності та невизначеності галузевого розвитку;

- ретроспективне оцінювання результативності стратегічних рішень, визначення недоліків стратегічного планування і управління галузевим розвитком [17].

III. Аналіз та оцінювання техніко-технологічного потенціалу галузі – передбачає дослідження набутого рівня та перспектив техніко-технологічного розвитку авіатранспортної галузі як базису стратегічного розвитку. Стратегічний розвиток авіатранспортної галузі має спиратися на сучасні технологічні можливості та інноваційний потенціал як джерело ефективності стратегічного розвитку [18]. Під час вивчення техніко-технологічного потенціалу авіатранспортної галузі, необхідно проаналізувати:

- загальний рівень і динаміку оновлення наявної техніки й технологій;

- показники інноваційного розвитку, результати впровадження нових технологій;

- зв'язок авіатранспортної галузі з сектором наукових досліджень і розробок (особливо на національному рівні), стан системи трансферу інновацій, динаміку їх розповсюдження;

- залежність авіатранспортної галузі від іноземних виробників техніки і розробників технологій.

IV. Оцінювання ресурсного потенціалу за складовими: матеріальні, людські, фінансові ресурси та ін. Саме забезпеченість ресурсами є наріжним каменем успіху реалізації будь-якої стратегії. Варто відзначити, що останніми роками все більше уваги потребує розвиток кадрового потенціалу [19], забезпечення авіапідприємств висококваліфікованими кадрами, що володіють необхідними компетенціями для реалізації всіх напрямів стратегії. У межах оцінювання ресурсного потенціалу необхідно проаналізувати та оцінити:

- ступінь забезпечення ресурсами, необхідними для реалізації програми стратегічного розвитку авіатранспортної галузі;

- стабільність і ефективність ресурсного забезпечення розвитку галузі;

- структуру джерел ресурсного забезпечення, рівень залежності від зовнішніх постачальників;

- стан і динаміку розвитку кадрового потенціалу галузі.

V. Розрахунок показників галузевого розвитку і аналіз структури галузі. У межах цього напрямку необхідно дослідити два взаємопов'язані елементи: галузеву структуру та галузеві показники.

Системний підхід, покладений в основу стратегічного планування, виходить з того, що галузь функціонує у взаємозв'язку із системами вищого та нижчого порядку. Від ступеня відповідності та взаємоузгодженості стратегій різного порядку багато в чому залежить ефективність їх реалізації та можливість досягнення поставлених цілей як у межах окремої стратегії, так і з точки зору їх сукупного мультиплікативного ефекту.

Під час формування і реалізації галузевої стратегії необхідно враховувати відмінність структурних складових авіатранспортної галузі, зокрема в географічному розміщенні, моделях бізнесу, масштабі діяльності та ресурсному потенціалі [20]. На етапі стратегічного аналізу необхідно визначити склад галузевих одиниць – аеропортів, авіакомпаній та ін., які становитимуть основу реалізації стратегічних напрямів галузевого розвитку, що дозволить систематизувати і конкретизувати порядок їх дій щодо реалізації стратегії, підвищить ступінь її практичної реалізації.

За цим напрямком необхідно дослідити такі елементи:

- територіально-галузеву структуру та внесок структурних одиниць у розвиток авіатранспортної галузі;

- лідерів галузі, оцінити їх потенціал і можливість сформувати основу стратегічного розвитку;

- бар'єри входу у галузь нових гравців;
- вплив розвитку авіатранспортної галузі на соціально-економічний розвиток інших систем національної економіки та національного господарства загалом;

- ступінь інтеграції авіатранспортної галузі з іншими секторами національного господарства та у міжнародну систему, наявність стійких міжгалузевих і міжфірмових зв'язків, що можуть стати основою стратегічних альянсів [21];

- обсяги і структуру зовнішньоекономічних зв'язків галузі;

- рівень інформаційної інтеграції системи стратегічного управління авіатранспортної галузі з системами інших порядків – стан горизонтальних і вертикальних інформаційно-комунікаційних мереж.

VI. Аналіз перспектив ринку транспортних послуг і позиціонування авіатранспортної галузі на ринку. Базисом будь-якої стратегії є дослідження ринкових можливостей, зокрема наявного і потенційного попиту на продукцію і послуги,

рівня задоволення потреб споживачів. Отже, у межах стратегічної діагностики авіатранспортної галузі необхідно визначити основні групи споживачів авіаційних транспортних послуг, виявити їх потреби, мотиви та інтереси, оцінити рівень їх задоволення. У цьому аспекті аналіз доцільно проводити за такими напрямками:

- визначення та класифікація споживачів галузевих послуг, аналіз їх мотивів та інтересів;

- оцінка кон'юнктури ринку, позиції на ринку та можливостей росту;

- аналіз бізнес-середовища, постачальників, конкурентів тощо;

- дослідження зовнішньоекономічного потенціалу галузі, можливостей імпортозаміщення, посилення присутності на зовнішніх ринках чи виходу на нові ринки.

Висновки та перспективи подальших досліджень. Авіатранспортна галузь – це система, елементи якої взаємодіють між собою та зовнішнім середовищем для забезпечення процесу перевезень пасажирів і вантажу повітряним транспортом. Елементи системи авіатранспортної галузі можуть створювати, перетворювати та поглинати потоки, які можна визначати як внутрішні, зовнішні, транзитні і трансфертні.

Взаємодія складових елементів авіатранспортної галузі забезпечується внутрішніми механізмами взаємодії між авіакомпаніями та аеропортами та залежить від зовнішнього макро- та мікросередовища, а стратегічне управління не може містити жорсткі схеми та інструкції, воно має бути гнучким, відображати сутність змін умов і процесів та адекватно реагувати на них.

Існування конфліктів інтересів, поглиблення взаємозв'язків суб'єктів авіатранспортної галузі в умовах глобальних трансформацій та інноваційного розвитку ускладнює їх системні взаємодії, організацію та управління ними, тому системний підхід є науково-методологічним базисом сучасного стратегічного управління. У процесі стратегічного планування розвитку авіатранспортної галузі необхідно особливу увагу приділити стратегічній діагностиці, яка має стати стартовим етапом процесу формування і реалізації галузевої стратегії (дослідження стартових позицій і наявних трендів розвитку), що передують стратегічному аналізу (власне дослідження авіатранспортної галузі як об'єкта стратегічного розвитку з точки зору визначення та формування перспективних напрямів і механізмів їх реалізації).

Запропонований методологічний підхід забезпечує систематизацію і впорядкування процесу збирання, оброблення і аналізу інформації під час формування і реалізації стратегії авіатранспортної галузі, підвищує рівень обґрунтованості стратегічних рішень в умовах глобальних трансформацій.

Література.

1. *Грабинський І.* Сучасні економічні системи. Економічна теорія. Частина 1. Львів: ЛДУ, 1992. С.123-150.
2. *Філіптов В.Ю.* Теорія систем як фундамент ідеології сталого розвитку. *Економіка. Фінанси. Право.* 2020. № 2/2. С. 6-10.
3. *Правдивець О.* Про сутність поняття система економічної безпеки держави. *Вчені записки Університету «КРОК».* 2022. № 3(67). С. 34-38. DOI: <https://doi.org/10.31732/2663-2209-2022-67-34-38>.

4. Салоїд С.В., Редько К.Ю. Аналіз розвитку підприємств авіаційної галузі і визначення економічних проблем. *Агросвіт*. 2021. №3. С. 50-54. URL: http://www.agrosvit.info/pdf/3_2021/9.pdf.
5. Ложачевська О.М., Паламарчук Ю.А. Формування стратегії економічного розвитку пасажирського терміналу аеропорту. Київ: Кондор, 2009. 240 с.
6. Кулаєв Ю.Ф., Шелкунів В.І. Економіка цивільної авіації України: монографія. Київ: Фенікс, 2010. 736 с.
7. Ovsak O., Vysotska M. External Economic Effects of Air Transport Development due to the Liberalization. *Communications-Scientific Letters of the University of Žilina*. 2021. №23/3. P. 158-173.
8. Лозовський О., Дячук М. Стратегічне управління як чинник підвищення конкурентоспроможності підприємств. *Економічний вісник*. 2018. № 2(11). С. 31-35.
9. Щедрина О.І. Системний аналіз як інструмент прийняття управлінських рішень в бізнесі. 2020. DOI: <https://doi.org/10.33111/mise.99.15>. URL: https://kneu.edu.ua/userfiles/zb_mise/99/15.pdf.
10. Ареф'єва О., Сімкова Т., Жураківський В. Стратегічний розвиток авіатранспортних підприємств в конкурентних умовах. *Економіка та суспільство*. 2022. № 44. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2022-44-101>.
11. Харазішвілі Ю.М., Бугайко Д.О., Ляшенко В.І. Сталій розвиток авіаційного транспорту України: стратегічні сценарії та інституційний супровід: монографія. Київ: НАН України, Ін-т економіки пром-сті. 2022, 276 с.
12. Сидоренко К.В. Формування стратегії конкурентоспроможності виробничої інфраструктури на світовому ринку авіаційних перевезень. *Науковий вісник ужгородського університету*. 2015. №46. С. 21-28.
13. Садловська І.П., Жаворонкова Г.В. Стратегічне управління авіатранспортними підприємствами. Київ: Кондор, 2012. 676 с.
14. Філіпковська Л.О., Муратов В.В. Перспективні напрями розвитку транспорту України. *Економіка транспортного комплексу*. 2017. № 29. С. 69-85.
15. Прейгер Д.К., Собакевич О.В., Ємельянова О.Ю. Реалізація потенціалу транспортної інфраструктури України в стратегії посткризового економічного розвитку: аналітична доповідь. Київ: НІСД, 2011. 37 с.
16. Андрієнко М.М. Стратегічні напрями економічного розвитку транспортних компаній. Стійкий розвиток підприємств у міжнародному економічному просторі: монографія. Київ: ФОП Маслаков, 2018. С. 290-299.
17. Вовк О.М., Аверієв І.М. Стратегічні напрямки розвитку ринку транспортних послуг в Україні. *Економіка. Менеджмент. Бізнес*. 2015. № 2. С. 131-135.
18. Астапова Г.В., Малета О.С. Аналіз розвитку підприємств авіаційної галузі і визначення економічних проблем впровадження інноваційних екологічних заходів. *Сталій розвиток економіки*. 2013. № 1. С. 82-86. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/sre_2013_1_19.
19. Овсак О., Висоцька М., Пшеничний О. Організаційно-економічні складники формування кадрової політики аеропорту. *Східна Європа: економіка, бізнес та управління*. 2019. № 1/18. С. 148-155.
20. Kyrylenko O., Zarubinska I., Novak V., Razumova K., Danilova E. Features of the development of the transport system of Ukraine on the way to European integration. *Collective monograph. Modern aspects of science: collective monograph*. 2021, 437p.
21. Kyrylenko O., Riazanovska V., Novak V. Strategic airline alliances as a special form of company integration. *Baltic Journal of Economic Studies*. 2019. Vol. 5 (2019). №1. С. 75-81.

References.

1. Hrabyns'kyj, I. (1992). *Suchasni ekonomichni systemy*. [Modern economic systems]. Ekonomichna teoriia. Part 1. LDU. L'viv. Ukraine. pp.123-150.
2. Filippov, V.Yu. (2020). «Systems theory as the foundation of the ideology of sustainable development». *Ekonomika. Finansy. Pravo*. № 2/2. pp. 6-10.
3. Pravdyvets', O. (2022). «On the essence of the concept of the economic security system of the state». *Vcheni zapysky Universytetu «KROK»*. № 3(67). pp. 34-38. DOI: <https://doi.org/10.31732/2663-2209-2022-67-34-38>.
4. Saloid, S.V., Red'ko, K.Yu. (2021). «Analysis of the development of aviation industry enterprises and determination of economic problems». *Ahrosvit*. №3. pp. 50-54. Available at: http://www.agrosvit.info/pdf/3_2021/9.pdf.
5. Lozhachevs'ka, O.M., Palamarчук, Yu.A. (2009). *Formuvannia stratehii ekonomichnoho rozvytku pasazhyr'skoho terminalu aeroporту*. [Formation of the economic development strategy of the airport passenger terminal]. Kondor. Kyiv. Ukraine.
6. Kulaiev, Yu.F., Schelkunov, V.I. (2010). *Ekonomika tsyvil'noi aviatsii Ukrainy*. [Economy of civil aviation of Ukraine]. Feniks. Kyiv. Ukraine.
7. Ovsak, O., Vysotska, M. (2021). «External Economic Effects of Air Transport Development due to the Liberalization». *Communications-Scientific Letters of the University of Žilina*. №23/3. pp. 158-173.
8. Lozovs'kyj, O., Diachuk, M. (2018). «Strategic management as a factor in increasing the competitiveness of enterprises». *Ekonomichnyj visnyk*. № 2(11). pp. 31-35.
9. Schedrina, O.I. (2020). «System analysis as a tool for making management decisions in business». DOI: <https://doi.org/10.33111/mise.99.15>. Available at: https://kneu.edu.ua/userfiles/zb_mise/99/15.pdf.
10. Aref'ieva, O., Simkova, T., Zhurakivs'kyj, V. (2022). «Strategic development of air transport enterprises in competitive conditions». *Ekonomika ta suspil'stvo*. № 44. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2022-44-101>.
11. Kharazishvili, Yu.M., Buhayko, D.O., Liashenko, V.I. (2022). *Stalyy rozvytok aviatsiynoho transportu Ukrainy: stratehichni stsenarii ta instytutsiynyy suprovod*. [Sustainable development of air transport in Ukraine: strategic scenarios and institutional support]. NAN Ukrainy, In-t ekonomiky prom-sti. Kyiv. Ukraine.
12. Sydorenko, K.V. (2015). «Formation of the strategy of competitiveness of production infrastructure in the world market of air transport». *Naukovyj visnyk uzhorods'koho universytetu*. №46. pp. 21-28.
13. Sadlovs'ka, I.P., Zhavoronkova, H.V. (2012). *Stratehichne upravlinnia aviatransportnyymy pidpriemstvamy*. [Strategic management of air transport enterprises]. Kondor. Kyiv. Ukraine.
14. Filipkova's'ka, L.O., Muratov, V.V. (2017). «Prospective directions of transport development in Ukraine». *Ekonomika transportnoho kompleksu*. № 29. pp. 69-85.
15. Prejher, D.K., Sobakevych, O.V., Yemel'ianova, O.Yu. (2011). *Realizatsiia potentsialu transportnoi infrastruktury Ukrainy v stratehii postkryzovoho ekonomichnoho rozvytku*. [Realization of the potential of Ukraine's transport infrastructure in the strategy of post-crisis economic development]. NISD. Kyiv. Ukraine.

16. **Andriienko, M.M.** (2018). *Strategichni napriamy ekonomichnoho rozvytku transportnykh kompanij. Stijkyj rozvytok pidpriemstv u mizhnarodnomu ekonomichnomu prostori.* [Strategic directions of economic development of transport companies. Sustainable development of enterprises in the international economic space]. FOP Maslakov. Kyiv. Ukraine. pp. 290-299.
17. **Vovk, O.M., Averichev, I.M.** (2015). «Strategic directions of development of the market of transport services in Ukraine». *Ekonomika. Menedzhment. Biznes.* № 2. pp. 131-135.
18. **Astapova, H.V., Maleta, O.S.** (2013). «Analysis of the development of enterprises in the aviation industry and determination of the economic problems of the implementation of innovative environmental measures». *Stalij rozvytok ekonomiky.* № 1. pp. 82-86. Available at: http://nbuv.gov.ua/UJRN/sre_2013_1_19.
19. **Ovsak, O., Vysots'ka, M., Pshenychnyj, O.** (2019). «Organizational and economic components of airport personnel policy formation». *Skhidna Yevropa: ekonomika, biznes ta upravlinnia.* № 1/18. pp. 148-155.
20. **Kyrylenko, O., Zarubinska, I., Novak, V., Razumova, K., Danilova, E.** (2021). Features of the development of the transport system of Ukraine on the way to European integration. *Modern aspects of science.*
21. **Kyrylenko, O., Riazanovska, V., Novak, V.** (2019). «Strategic airline alliances as a special form of company integration». *Baltic Journal of Economic Studies.* Vol. 5 (2019). №1. pp. 75-81.

Abstract.

Vysotska M. *Theoretical and methodological basis of the analysis of the aviation transport industry in the context of global transformations.*

The characteristics and features of the air transport industry as a system have been determined. The functional composition of the elements of the air transport industry is described from the point of view of the formation and movement of flows. Air transport flows forming elements of the air transport system are proposed to be considered as internal, external, transit, and transfer. The methods of strategic analysis are systematized. The causes of conflicts and contradictions that arise because of the heterogeneity of the elements of the system, which consists of a set of separate and independent, in economic terms, subjects with different organizational structures, strategic goals, and performance criteria, are analyzed, which is a source of incoherence, asymmetry and the complexity of forming shared goals of industry development and needs coordination within the framework of the industry strategy. The internal interaction mechanisms between airlines and airports ensure the interaction of the constituent elements of the air transport industry. It depends on the external macro and microenvironment. The theoretical and methodological foundations of studying the air transport industry as an object of strategic planning have been improved. In particular, the justified expediency of highlighting within its framework the stage of strategic diagnosis (study of starting positions and existing development trends), which precedes strategic analysis (own study of the aviation industry as an object of strategic development from the point of view of defining and forming promising directions and mechanisms for their implementation). It has been proven that the following is necessary for carrying out a strategic diagnosis of the air transport industry: an assessment of the institutional environment for the development of the industry, in particular, the regulatory and legal framework; research of historical aspects and retrospectives of industry development and identification of general trends and dynamics; analysis and assessment of the technical and technological potential of the industry; assessment of resource potential by components; calculation of industry development indicators and analysis of industry structure; analysis of the prospects of the transport services market and the positioning of the air transport industry in the market.

Keywords: air transport industry, economic system, development strategy, strategic diagnostics, strategic planning, transport flows, integration, global transformation.

Стаття надійшла до редакції 15.02.2024 р.

Бібліографічний опис статті:

Висоцька М. П. Теоретико-методологічні основи аналізу авіатранспортної галузі в контексті глобальних трансформацій. Актуальні проблеми інноваційної економіки та права. 2024. № 2. С. 102-109.

Vysotska M. *Theoretical and methodological basis of the analysis of the aviation transport industry in the context of global transformations. Actual problems of innovative economy and law.* 2024. No. 2, pp. 102-109.