

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

ГУРА Світлана Миколаївна

УДК 346.54

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

Спеціальність 08.00.03 – економіка та управління
національним господарством

АВТОРЕФЕРАТ
дисертації на здобуття наукового ступеня
кандидата економічних наук

Київ – 2021

Дисертацією є кваліфікаційна наукова праця на правах рукопису.

Роботу виконано на кафедрі маркетингу Національного авіаційного університету Міністерства освіти і науки України (м. Київ)

Науковий керівник: доктор економічних наук, професор
Смерічевський Сергій Францович,
Національний авіаційний університет (м. Київ)
Міністерства освіти і науки України,
декан факультету економіки та бізнес-
адміністрування

Офіційні опоненти: доктор економічних наук, професор
Мінакова Світлана Михайлівна,
Івано-Франківський національний технічний
університет нафти і газу Міністерства освіти і
науки України (м. Івано-Франківськ),,
професор кафедри підприємництва та маркетингу

кандидат економічних наук, професор
Кривов'язюк Ігор Володимирович,
Луцький національний технічний університет
Міністерства освіти і науки України (м. Луцьк),
професор кафедри підприємництва, торгівлі та
логістики

Захист дисертації відбудеться «21» грудня 2021 р. о 15.00 годині на засіданні спеціалізованої вченої ради Д 26.062.02 у Національному авіаційному університеті за адресою: 03058, м. Київ, просп. Любомира Гузара, 1 ауд. 1.334.

З дисертацією можна ознайомитись на сайті <https://nau.edu.ua> та у Науково-технічній бібліотеці Національного авіаційного університету за адресою: 03058, м. Київ, просп. Любомира Гузара, 1.

Автореферат розіслано «19» листопада 2021 р.

Вчений секретар
спеціалізованої вченої ради



Н.М. Кравчук

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

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, І. Кривов'язюк, 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 міжгалузевого підходів. Актуальність досліджуваної в дисертації проблеми удосконалення інституціонально-економічних механізмів регулювання розвитку авіаційного транспорту, її теоретичне і практичне значення зумовили вибір теми дослідження, 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 динаміки 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 виділення типу 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 ;

- механізм реалізації 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, використанні трансферу технологій, ліцензуванні, концесії та приватній фінансовій ініціативі. Перевагою

пропонованого підходу є розробка дорожньої карти переходу від однієї моделі до іншої: створення інноваційно-авіакосмічних кластерів, обов'язкова паспортизація загальнодержавних цільових науково-технічних авіакосмічних 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 замінюється 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, пожеввленню 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 шляхом 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; реалізацію спільних галузево-регіональних інноваційних проектів; залучення авіаційних підприємств до вирішення проблем територіального соціально-економічного розвитку, раціоналізацію регіональних пасажирських та вантажних авіаперевезень, модернізацію і поширення напрямків 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-X\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 публікації, що виконані 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.

Структура та обсяг дисертації. Дисертація складається з анотації, вступу, трьох розділів, висновків, списку використаних джерел, додатків. Зміст дисертації викладено на 202 сторінках друкованого тексту, включаючи 16 таблиць на 9 сторінках, 44 рисунки на 20 сторінках.

ОСНОВНИЙ ЗМІСТ ДИСЕРТАЦІЇ

У вступі обґрунтовано актуальність теми дисертації, сформульовано мету і завдання дослідження, його об'єкт і предмет, наукову новизну та практичне значення одержаних результатів.

У першому розділі «**Теоретичні засади інституціонально-економічних механізмів регулювання розвитку авіаційного транспорту**» 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.

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 ураховувати фази стану й етапів об'єктивного розвитку національної економіки. Запропоновано ієрархічний підхід до виділення

інституціонально-економічних механізмів регулювання розвитку авіаційного транспорту (рис. 1).

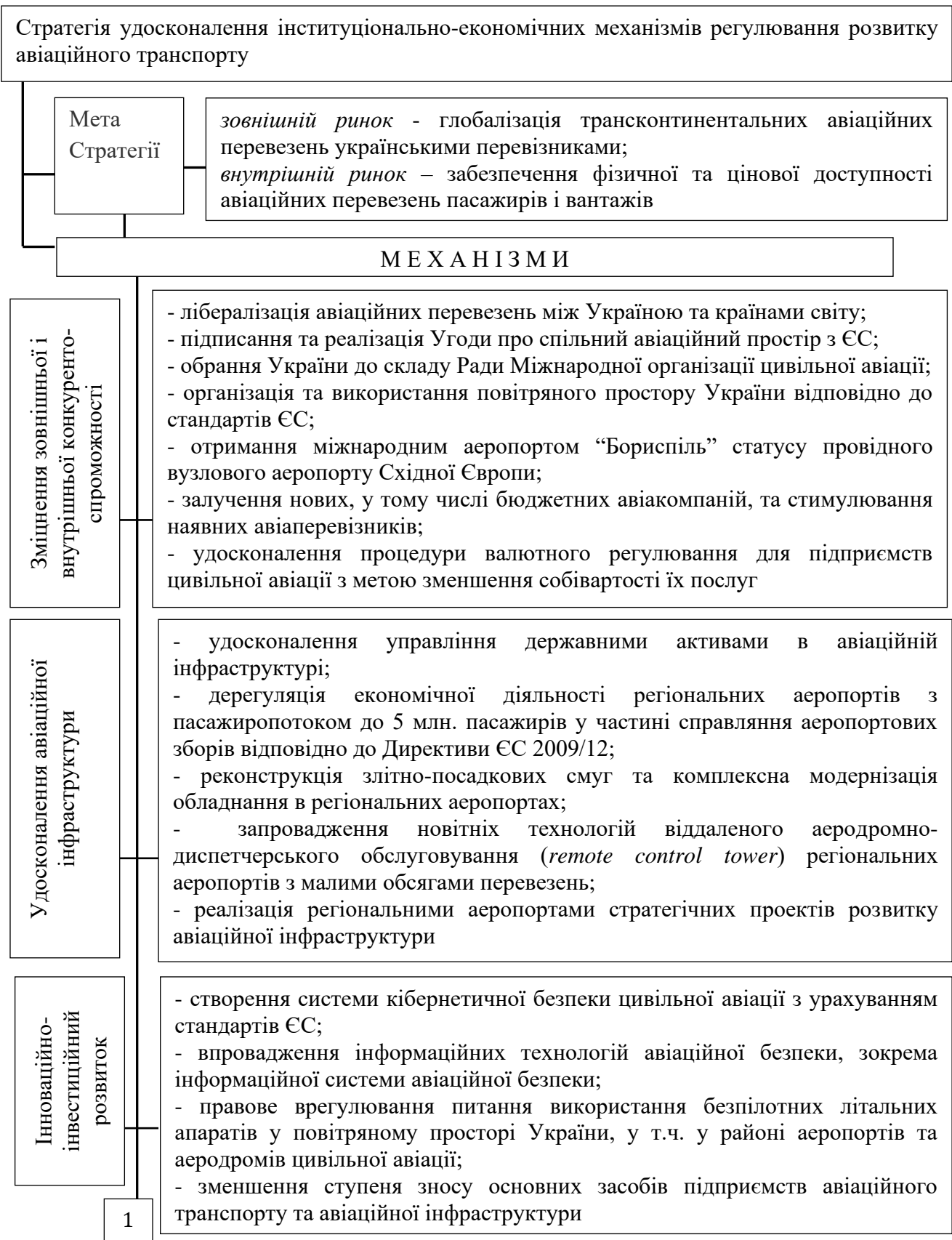


Рис. 1 - Концепція удосконалення інституціонально-економічних механізмів регулювання розвитку авіаційного транспорту (початок)

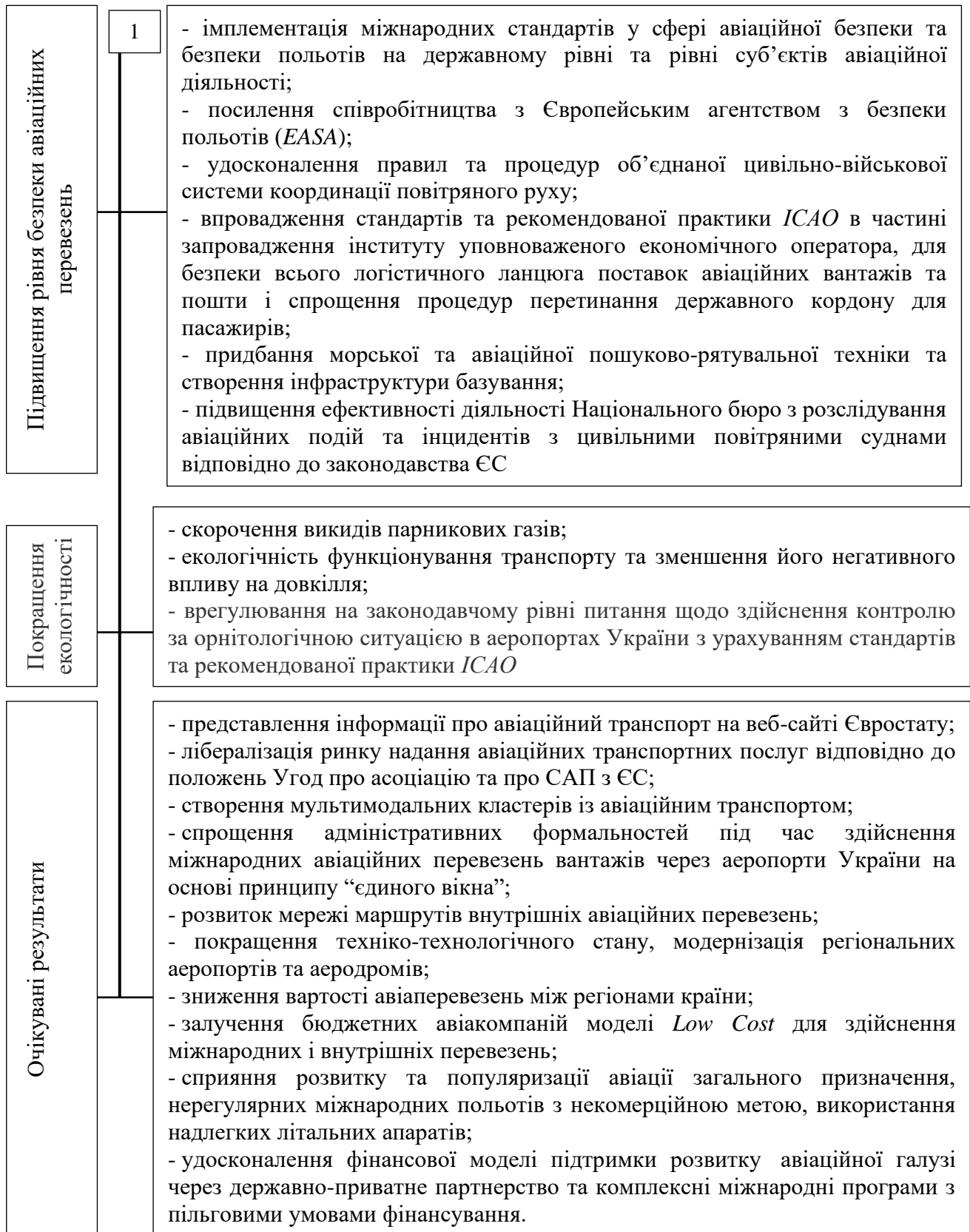


Рис. 1 - Концепція удосконалення інституціонально-економічних механізмів регулювання розвитку авіаційного транспорту (завершення)

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.

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».

У другому розділі **«Узагальнення практики регулювання розвитку авіаційного транспорту в системі національного господарства»** проведено діагностику стану інституціонально-економічних механізмів регулювання розвитку авіаційного транспорту; формалізовано системну економічну динаміку пасажирського авіаційного транспорту; визначено стан і перспективи вантажного авіаційного транспорту.

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.

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 (табл. 1). Їх оцінка дозволила встановити, що протягом 2013-2017 років активи підприємств авіаційного транспорту збільшилися 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.

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	
	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		
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		

На основі точкової діаграми формалізовано такі тренди інституціональних координат авіаційного транспорту відносно національної економіки (рис. 2):
усього національна економіка:

$$y = 101,73x^2 - 37,905x + 3,8903, \quad R^2 = 0,8451 \quad (1)$$

великі підприємства національної економіки:

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

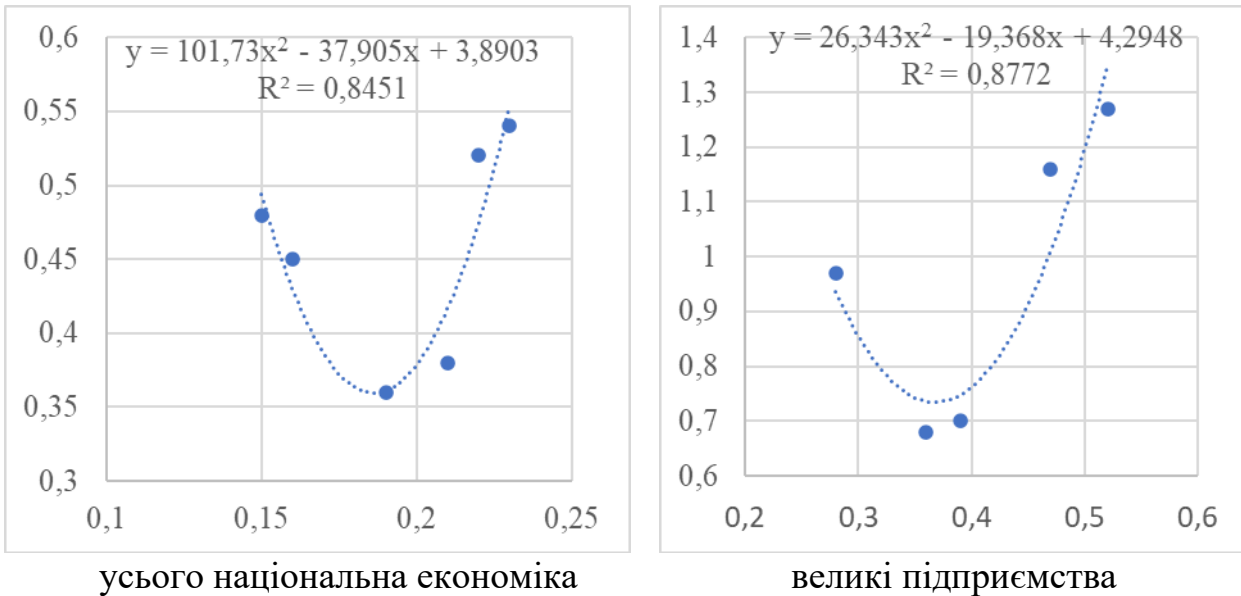


Рис. 2 – Динаміка ресурсовіддачі авіаційного транспорту за розміром активів (А) і обсягом реалізації (Р) відносно національної економіки

Усі отримані тренди (1)-(2) 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.

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. 2020 рік визначено як точку біфуркації, яка змінила стійкий тренд зростання на різке, трьохкратне падіння обсягів пасажирообігу у зв'язку з обмежувальними заходами щодо протидії поширенню *COVID-19*.

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, в тому числі великих і мікропідприємств. Проте зворотну тенденцію з погіршення матеріально-технічної стану демонструють середні і малі підприємства. Узагальнюючу оцінку розвитку пасажирського авіаційного транспорту проведено згідно критеріїв фінансових результатів та величини власного капіталу. Вадами діяльності підприємств галузі 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.

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 авіаперевезень та їх потужним абсолютним і структурним зростанням.

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.

У третьому розділі **«Науково-практичні рекомендації щодо удосконалення інституціонально-економічних механізмів регулювання розвитку авіаційного транспорту»** запропоновано інноваційні механізми зміцнення міжнародної конкурентоспроможності авіаційного транспорту України; обґрунтовано механізми державно-приватного партнерства в системі стратегічного регулювання розвитку авіаційного транспорту; розроблено інтегративний підхід до регулювання розвитку авіаційного транспорту.

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.

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:

$$E=1,699*I+ 254185,8, \quad R^2 = 0,875 \quad (3)$$

Економічна інтерпретація 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.

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.

Запропоновано синтез інноваційних і маркетингових механізми 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.

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.

Доведено, що значні перспективи для активізації потенціалу державно-приватного партнерства та інвестування в системі стратегічного регулювання розвитку авіакосмічної галузі України має паспортизація 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 відповідає провідним світовим практикам, забезпечує більш швидку комерціалізацію інновацій і ефективніше використання бюджетних коштів.

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.

Розроблено пропозиції з реалізації Міжгалузевої цільової програми «Авіаційна інноваційна стратегія: промисловість, транспорт, інфраструктура» на основі синтезу і критичного переосмислення положень окремих програм і стратегій (рис. 3).

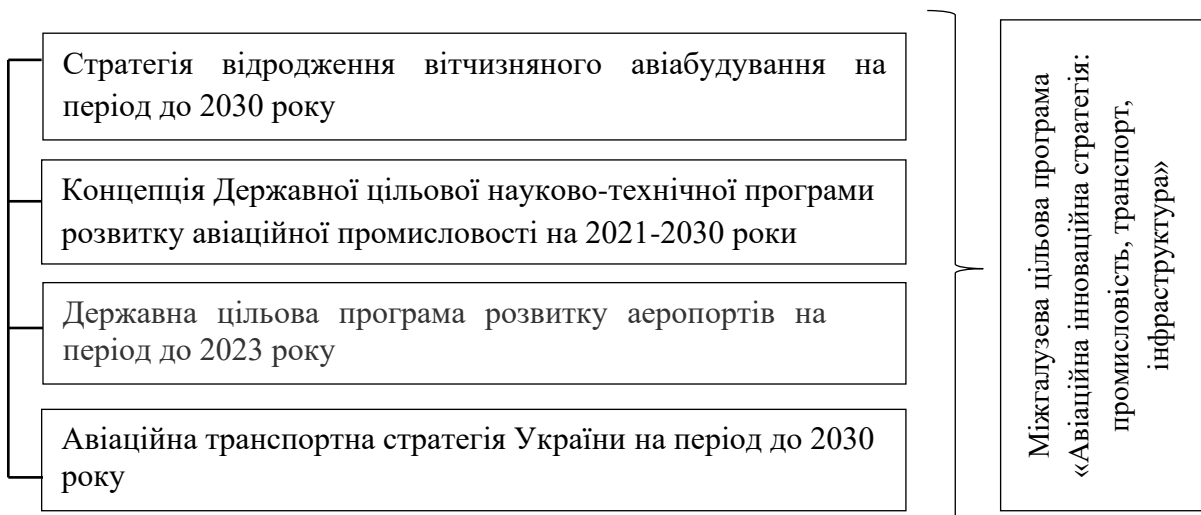


Рис. 3 - Пропозиції щодо формування міжгалузевої стратегічної програми в авіаційному комплексі

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 ефекту. Механізм враховує тісний зворотний зв'язок між цілями 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 авіап перевезень, 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 ресурсовіддачею (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. Доведено, що коригування ситуації на краще потребує впровадження інноваційних технологій організації авіап перевезень 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 авіап перевезень 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 ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

Статті у наукових виданнях інших держав, що входять до ОЕСР

1. Smerichevskiy 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. (0,68 друк. арк.) (Особистий внесок 0,34 друк. арк.: *обґрунтовано стратегічні механізми регулювання авіаційного транспорту в умовах євроінтеграції України*)

Статті у фахових виданнях України, які включено до міжнародних наукометричних баз

2. Гура С.М. Теоретичні аспекти сутності фінансових ресурсів у забезпеченні діяльності аеропортів. *Економічний аналіз*. 2014. Том 15. №3. С.30-36. (0,48 друк. арк.)

3. 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. (0,88 друк. арк.)

4. 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. (0,72 друк. арк.) (Особистий внесок 0,36 друк. арк.: *обґрунтовано стратегічні механізми державно-приватного партнерства в системі регулювання розвитку авіакосмічної галузі*)

5. 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. (0,94 друк. арк.) Особистий внесок 0,47 друк. арк.: *удосконалено інституціонально-економічні механізми регулювання розвитку пасажирського авіаційного транспорту*)

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. (0,94 друк. арк.) Особистий внесок 0,47 друк. арк.: *удосконалено інституціонально-економічні механізми регулювання розвитку вантажного авіаційного транспорту*)

Матеріали науково-практичних конференцій

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. (0,15 друк. арк.)

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. (0,15 друк. арк.)

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. (0,15 друк. арк.)

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. (0,26 друк. арк.) (Особистий внесок 0,13 друк. арк.: *запропоновано механізми зміцнення міжнародної конкурентоспроможності повітряного транспорту України* (

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. (2-4 May). Madrid, Spain. 2021. pp. 532-538. (0,35 друк. арк.)

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 МОН України, Київ, 2021.

Основний результат дисертаційної роботи полягає у розробці теоретичних положень, методичних основ і практичних рекомендацій щодо удосконалення інституціонально-економічних механізмів регулювання розвитку авіаційного транспорту. З позицій теоретико-методичних засад 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. В аналітичній частині дослідження проведено діагностику стану інституціонально-економічних механізмів регулювання розвитку авіаційного транспорту, формалізовано системну економічну динаміку пасажирського авіаційного транспорту, визначено стан і перспективи вантажного авіаційного транспорту.

Результатом дисертації є розробка науково-практичних рекомендацій щодо використання інноваційних механізмів зміцнення міжнародної конкурентоспроможності авіаційного транспорту України, механізмів державно-приватного партнерства та інвестування в системі стратегічного регулювання розвитку авіаційного транспорту, а також інтегративного підходу до регулювання розвитку авіаційного транспорту.

Ключові слова: *інституціонально-економічні механізми, регулювання, розвиток, авіаційний транспорт, пасажирський, вантажний, системна динаміка*

АННОТАЦИЯ

Гура С.Н. Институционально-экономические механизмы регулирования развития авиационного транспорта. – Квалификационная научная работа на правах рукописи.

Диссертация на соискание ученой степени кандидата экономических наук по специальности 08.00.03 – экономика и управление национальным хозяйством. - Национальный авиационный университет МОН Украины, Киев, 2021.

Основной результат диссертационной работы заключается в разработке теоретических положений, методических основ и практических рекомендаций по совершенствованию институционально-экономических механизмов регулирования развития авиационного транспорта. Использован системный подход к определению категории «механизмы регулирования развития» отраслей национального хозяйства, обоснована концепция совершенствования

институционально-экономических механизмов регулирования развития авиационного транспорта. В аналитической части исследования проведена диагностика состояния институционально-экономических механизмов регулирования развития авиационного транспорта, формализовано системную экономическую динамику пассажирского авиационного транспорта, определено состояние и перспективы грузового авиационного транспорта.

Результатом диссертации является разработка научно-практических рекомендаций по использованию инновационных механизмов укрепления международной конкурентоспособности авиационного транспорта Украины, механизмов государственно-частного партнерства и инвестирования в системе стратегического регулирования развития авиационного транспорта, а также интегративного подхода к регулированию развития авиационного транспорта.

Ключевые слова: институционально-экономические механизмы, регулирование, развитие, авиационный транспорт, пассажирский, грузовой, системная динамика

SUMMARY

Gura S.M. Institutional and economic mechanisms of the aviation transport development regulation. – Qualifying scientific work published as a manuscript.

Thesis for the Candidate Degree in Economics (Ph.D.), by specialty 08.00.03 – Economics and Management of National Economy. National Aviation University Ministry of Education and Science of Ukraine, Kyiv, 2021.

The main result of the thesis is the development of theoretical provisions, methodological foundations and practical recommendations for improving the institutional and economic mechanisms for the regulation of the aviation transport development. From the standpoint of theoretical and methodological foundations, a systematic approach was used to define the category of "mechanisms for the development regulation" of the national economy branches. Aviation transport was identified as an object of the development regulation of the national economy branches. The concept of improving institutional and economic mechanisms for the regulation of the aviation transport development was substantiated.

It is shown that the global strategic goal of Ukraine is integration into the European aviation market. The content of the transport component of the Association Agreement between Ukraine and the EU is formalized and the directions of interaction with international organizations regulating civil aviation are substantiated.

The main directions of improving the national institutional and economic mechanisms for the aviation transport development regulation are identified: strengthening external and internal competitiveness, improving aviation infrastructure, innovation and investment development, increasing the level of air transportation safety, improving environmental friendliness. The objectives of the regional level for the aviation transport regulation are: attracting aviation enterprises to solve problems of territorial socio-economic development, rationalization of regional passenger and cargo air transportation, modernization and increase of regional airports business activity.

In the analytical part of the thesis, the diagnosis of the state institutional and economic mechanisms for aviation transport development regulation was carried out,

the systemic economic dynamics of passenger aviation transport was formalized, the condition and prospects of cargo aviation transport were determined. To assess the relative competitive advantages, institutional coordinates were used as the contribution of aviation transport to the formation of assets and sold products (goods, services) at the level of the national economy as a whole, as well as transport, warehousing, postal and courier activities.

It is proved that the institutional mechanisms for regulating passenger aviation transport should be based not on state protectionism, but on the criterion of increasing the efficiency and competitiveness of air transport market entities within the framework of the "open skies" policy. Air cargo transportation is determined by the market of oligopolistic competition, its attractiveness for investment is proved, taking into account profitability, the amount of equity and the growth of the profitable enterprises share. The factors of the decline in investment attractiveness are determined by the loss of production potential and financial stability over the past five years by medium, small and microenterprises. It is proposed to improve the institutional and economic mechanisms for the air cargo transport development in Ukraine on the basis of innovative technologies, expanding the forms of its organization (classical, combined, hybrid), the functioning of transport chains and multimodal transportation, the creation of the port type special economic zones.

The result of the thesis is the development of scientific and practical recommendations on the use of innovative mechanisms to strengthen the international competitiveness of aviation transport in Ukraine, mechanisms of public-private partnership and investment in the system of strategic regulation of the aviation transport development, as well as an integrative approach to the aviation development transport regulation. Proposals have been developed for the implementation of the Cross-sector target program "Aviation Innovation Strategy: industry, transport, infrastructure", its balance and consistency with regional programs for the development of the aviation complex have been ensured. The expected results from the improvement of the program-target method of the aviation transport development regulation are formalized.

Key words: institutional and economic mechanisms, regulation, development, aviation transport, passenger, cargo, system dynamics