

Типізація діяльності інститутів регулювання. Глобальність – це одночасно й масштаби, й наближення. Збільшення масштабів охоплення – кількісний параметр, глибина поширення відповідних (загальних) підходів, в нашому випадку до регулювання, – якісний параметр. «Глобальне» загрожує «особливому», глобальність несе в собі загрозу стирання не тільки національно-особливого, але й регіонально-особливого. Глобальність ставить питання про типізацію структури інституціонального управління на національному та внутрішньо-регіональному рівнях. Регулятори внутрішньо-регіонального рівня коригують уявлення про можливості залучення додаткових фінансових ресурсів – вони починають активніше розглядати пропозиції впливових міжнародних фінансових інститутів. Активний прихід на певну внутрішню територію іноземних прямих інвестицій, як правило, потребує від місцевої влади опанування нових форм взаємовідносин з суб'єктами бізнесу.

В цілому, треба визнати, що глобалізація формує систему викликів щодо інститутів регулювання. Вони мають змінюватися, але змінюватися таким чином, щоб сприяти покращенню середовища діяльності національних підприємств.

ВИСНОВКИ

Економічна глобалізація є масштабним і динамічним процесом, який вимагає до себе постійної наукової уваги. Глобалізація впливає на національні економіки, на суб'єктів підприємницької діяльності та державні, місцеві інститути. Одна із основних ліній впливу проходить через маркетингову діяльність організацій. Цей вплив необхідно насамперед враховувати через дослідження змін у поведінці споживачів, конкурентному середовищі, діяльності державних інститутів. Важливо своєчасно виявляти та мінімізовувати відповідні ризики. Перед національними та регіональними регуляторами виникають нові виклики, пов'язані з коригуванням умов діяльності, – правильне реагування на них як в тактичному, так і в стратегічному плані є важливим фактором формування та підтримки відповідного середовища діяльності українських підприємств, умов їх конкурентоспроможності в світовому економічному просторі.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Словник іншомовних слів / Уклад. Л.О. Пустовіт та ін. — К.: Довідка, 2000. — С. 294.
2. Прийняття управлінських рішень: навчальний посібник / [Петруня Ю.Є., Говоруха В.Б., Літовченко Б.В. та ін.]; за ред. Ю.Є. Петруні. — Дніпропетровськ: АМСУ, 2010. — С. 11.
3. Новітній маркетинг: Навч. посіб. / Є.В. Савельєв, С.І. Чоботар, Д.А. Штефанич та ін.; За ред. Є.В. Савельєва. — К.: Знання, 2008. — 420 с.

УДК 658.562.009.12

ФОРМУВАННЯ КОНКУРЕНТНОГО СТАТУСУ ВІТЧИЗНЯНИХ АВІАПІДПРИЄМСТВ

Прохорова В.В.

В статті проведено аналіз кількості перевезень пасажирів всіма видами транспорту, авіаційним транспортом та визначено відсоток перевезених пасажирів авіаційним транспортом до загальної кількості перевезених пасажирів усіма видами транспорту за 2001-2011 р.р., визначено проблеми та способи підвищення конкурентоспроможного стану авіаційної галузі України, виділено методи оцінки конкурентного статусу авіапідприємства.

Ключові слова: авіаційна галузь, авіапідприємства, конкурентний стан авіапідприємств.

Авіаційна галузь належить до базових, стратегічно важливих секторів розвитку економіки України. Наявний потенціал авіаційної галузі має недостатній рівень розвитку та перебуває під впли-

вом зростаючих проявів системної кризи. Стосується це практично всіх напрямків авіаційної галузі, а саме: авіабудування, авіаційних перевезень, транспортної інфраструктури та інше. Тому аналіз діяльності авіаційної галузі та її розвиток є досить актуальними питаннями.

Метою дослідження є виявлення особливостей функціонування авіаційної галузі України та формування конкурентного статусу вітчизняних авіапідприємств.

Дослідженню питання розвитку авіаційної галузі та підвищення її конкурентоспроможного стану присвячено ряд робіт вітчизняних і закордонних вчених-економістів, таких як: О. Ареф'єва, О. Богданов, О. Брезіцька, О. Буглак, В. Дикань, Т. Клебанова, О. Кузьмін, Ю. Лисенко, Д. Львов, В. Маєвський, В. Матвєєв, О. Мних, Т. Сівашенко, О. Степанов, М. Тодаро, О. Тридід, Г. Хакен, Т. Шкода та інших.

Незважаючи на широкий спектр питань, охоплених дослідженням, недостатньо опрацьованими як у зарубіжній, так і у вітчизняній літературі залишається питання формування проблем та способів підвищення конкурентоспроможного стану авіаційної галузі України.

Рівень розвитку транспорту країни здебільшого залежить від рівня розвитку її транспортної системи. Чим різноманітніша і розгалуженіша транспортна мережа, чим більше функціонує ефективних транспортних засобів, тим сприятливіше транспортне положення будь-якого об'єкта території. Недостатній розвиток транспортної системи обмежує можливості формування і подальший розвиток господарства певної території.

Транспорт є однією з базових галузей національної економіки, ефективне функціонування якої є необхідною умовою для забезпечення обороноздатності, захисту економічних інтересів держави, підвищення рівня життя населення [6].

Про роботу транспорту можна судити за його вантажообігом, який вимірюється тонно-кілометрами і пасажирооборотом. В Україні розвинуті всі види сучасного транспорту: залізничний, автомобільний, морський, повітряний, річковий, трубопровідний, електронний.

Сьогодні в Україні найбільш важливою і стратегічною є авіаційна галузь, яка має великі перспективи, а саме: залучення інвестицій які призведуть до збільшення її конкурентоспроможності; співпраця зі світовими лідерами виробниками авіаційної техніки; завоювання та розширення ринків; створення нових робочих місць та підвищення кваліфікації працівників.

Однак, авіаційна галузь України має певні проблеми: морально та фізично застарілий парк повітряних суден і обладнання; розбудова інфраструктури аеропортів, терміналів; модернізація та розвиток основних фондів галузі.

В табл.1. наведено дані кількості перевезень пасажирів всіма видами транспорту, авіаційним транспортом та визначено відсоток перевезених пасажирів авіаційним транспортом до загальної кількості перевезених пасажирів усіма видами транспорту за 2001-2011 р.р. [5].

Таблиця 1

Динаміка перевезень пасажирів в Україні за 2001-2011 р.р.

Роки	Всього перевезено пасажирів усіма видами транспорту, тис. пас.	Всього перевезено пасажирів авіаційним транспортом, тис. пас.	Відсоток перевезених пасажирів авіаційним транспортом до загальної кількості перевезених пасажирів усіма видами транспорту, %
2001	7657487,1	1289,9	0,016845
2002	7711101,9	1767,5	0,022921
2003	7711485,7	2374,7	0,030794
2004	7997012,7	3228,5	0,040371
2005	8199785,6	3813,1	0,046502
2006	8242422,8	4350,9	0,052787
2007	8213889,2	4928,6	0,060003
2008	8331466	6181	0,074189
2009	7275259,5	5131,2	0,070529
2010	6845178,6	6106,5	0,089209
2011	6979825	7504,8	0,107521

За результатами наведеними на рис.1 (динаміка відсотку перевезених пасажирів авіаційним

транспортном до загальної кількості перевезених пасажирів усіма видами транспорту), можна сказати, що за період з 2001-2011 р.р. кількість авіаперевезень пасажирів мала тенденцію до збільшення, це пов'язано з активним розвитком туристичного напрямку, а також зі спрощенням візових режимів з деякими країнами світу.



Рис. 1. Динаміка відсотку перевезених пасажирів авіаційним транспортом до загальної кількості перевезених пасажирів усіма видами транспорту, %

Авіаційна галузь є капітало- та наукоємною галуззю, актуальною залишається проблема залучення інновацій в діяльність авіаційних підприємств України для підвищення їх конкурентоспроможного стану як на національному так і на міжнародних ринках. Це створить основу для стабільного розвитку та модернізації підприємств авіаційної галузі. Для інтеграції України в світовий економічний простір авіаційним підприємствам необхідно залучати інвесторів для впровадження інноваційних технологій, з метою розвитку і модернізації авіатранспортної інфраструктури країни [1,7]. Конкурентоспроможний стан галузі трактують як відносну характеристику, що виражає відмінності розвитку підприємств даної галузі від розвитку конкурентних підприємств за ступенем задоволення своїми товарами та послугами потреб споживачів і за ефективністю їх виробничої діяльності. Конкурентоспроможність підприємств характеризує можливості пристосування їх до ринкових умов. Для підвищення конкурентного стану авіаційної галузі України визначено основні проблеми розвитку та доцільні способи вирішення які наведено на рис. 2.

Варто відзначити, що не можна однозначно твердити про те, що категорія «конкурентоспроможність підприємства» відображає лише відмінності розвитку підприємства від розвитку конкурентів, в основі ця категорія має більш глибоке підґрунтя – здатність підприємства реалізувати свій потенціал краще за конкурентів, оскільки саме реалізація потенціалу і є метою розвитку підприємства і галузі в загалом.

Підвищення конкурентоспроможного стану авіаційної галузі України залежить від конкурентного статусу підприємств цієї галузі. Конкурентний статус авіапідприємств обов'язковий компонент який допомагає орієнтуватися на ринку, вибирати надійних партнерів, відстежувати позиції конкурентів та інше.

Конкурентний статус авіапідприємства – це конкурентний стан авіапідприємства, який характеризується і визначається, конкурентним потенціалом, правами і обов'язками, повноваженнями, що витікають з його бізнес-позиції на конкурентному ринку [4].

Складність конкурентоспроможності авіапідприємства, як економічного явища обумовлена складністю побудови його оцінки.

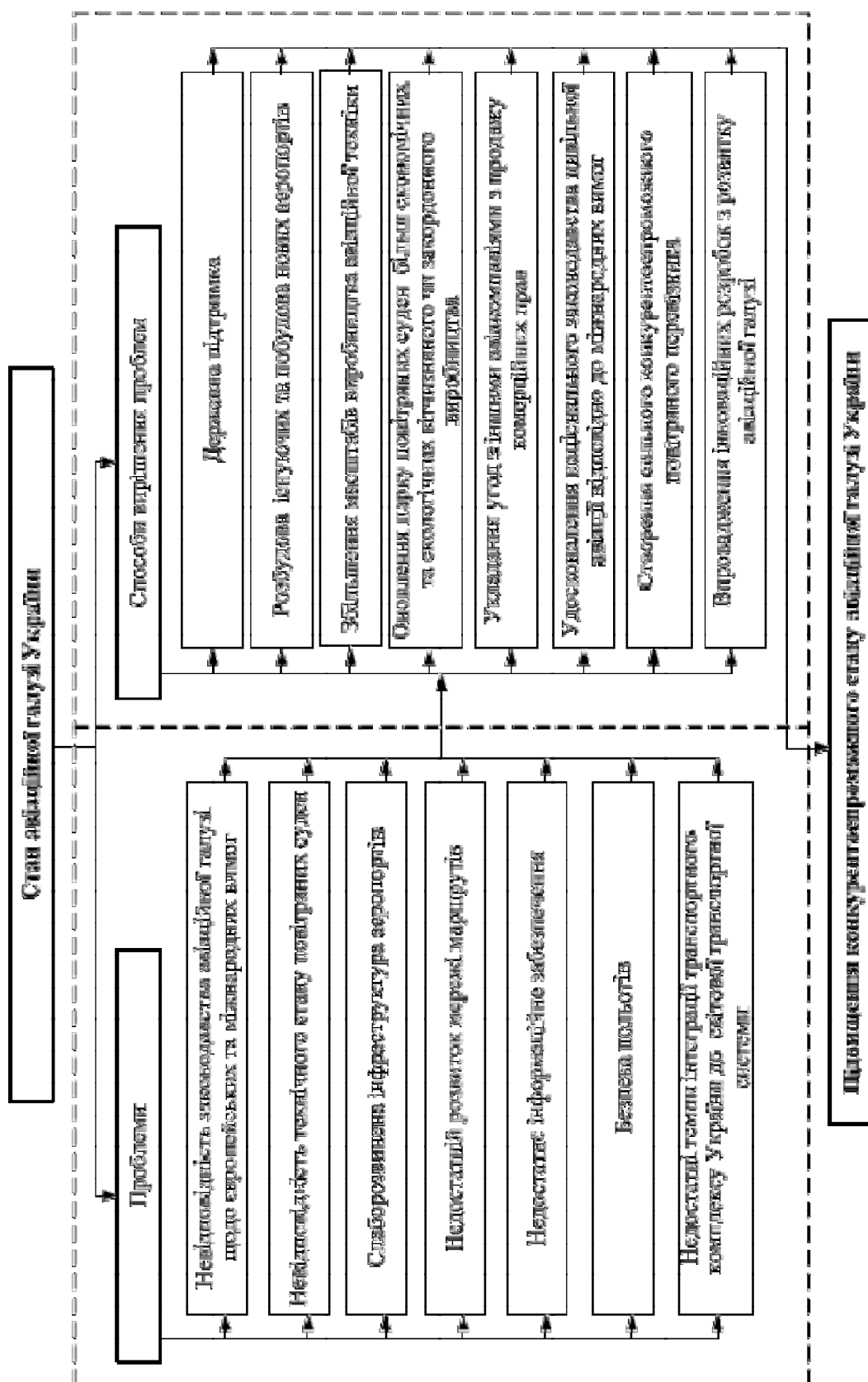


Рис. 2. Проблеми та способи підвищення конкурентоспроможного стану авіаційної галузі України

Найбільш поширені методи оцінки конкурентного статусу авіапідприємства, засновані на (рис. 3):

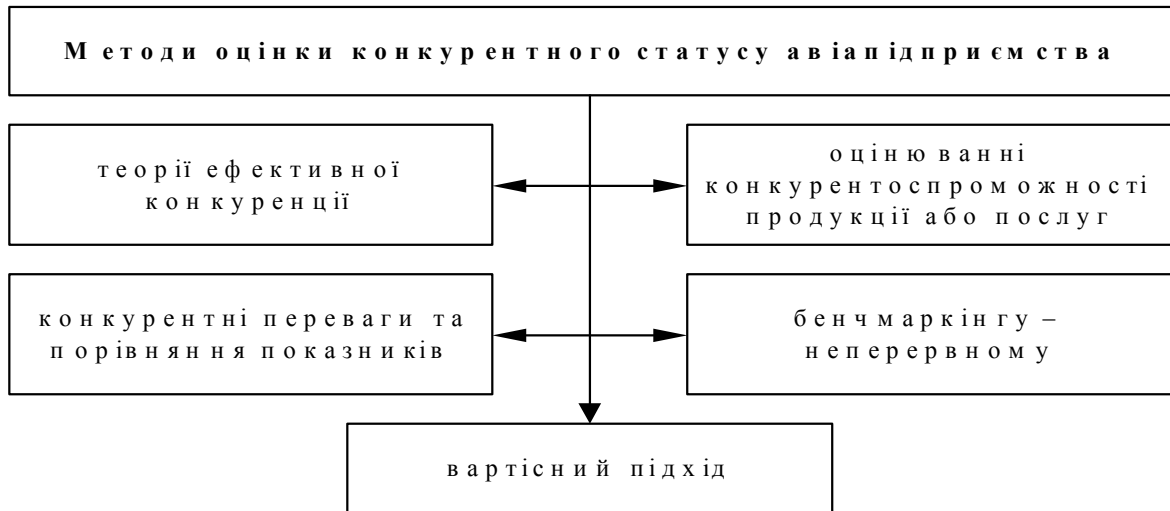


Рис. 3. Методи оцінки конкурентного статусу авіапідприємства

- теорії ефективної конкуренції, в основу якої закладена оцінка групи показників (показники, які характеризують ефективність виробничої діяльності, фінансовий стан підприємства, ефективність управління збутом і просуванням продукції та показники конкурентоспроможності товару);
- оцінюванні конкурентоспроможності продукції або послуг, яке передбачає вибір показників, що характеризують рівень виробів чи послуг;
- конкурентній перевазі та порівнянні рівнів показників конкурентної переваги даного підприємства з аналогічними показниками підприємства-конкурента;
- бенчмаркінгу – неперервному, систематичному процесі вимірювання сфер діяльності підприємства і порівняння з аналогічними сферами діяльності підприємств-лідерів з метою прийняття рішень для покращення своєї діяльності.

Діагностика наявності конкурентних переваг авіапідприємства та їх стійкість визначаються на основі аналізу інформації про показники основних видів діяльності авіапідприємства та його конкурентів і порівнянні цих даних та аналізу конкурентної позиції авіапідприємства на ринку.

Систематична оцінка конкурентного статусу авіапідприємства дозволяє авіапідприємству оцінювати економічні можливості свого розвитку і росту, сконцентрувати стратегічні ресурси на найбільш перспективних напрямках діяльності та досягти високого рівня конкурентоспроможності.

Важливість оцінки конкурентного статусу авіапідприємства, як відображення конкурентної позиції авіапідприємства, визначається рядом обставин, серед яких: необхідність визначення особистої позиції авіапідприємства по відношенню до конкурентів; розробка і проведення обґрунтованих заходів щодо підвищення конкурентоспроможності та створення конкурентних переваг авіапідприємства; вибір авіапідприємства-партнера для сумісного бізнесу; залучення засобів інвесторів до перспективного виробництва та надання послуг; складання програми виходу авіапідприємства на нові ринки.

ВИСНОВКИ

Отже, для забезпечення конкурентного статусу авіапідприємств та авіаційної галузі взагалі, необхідно використовувати методи оцінки які спрямовані на створення конкурентних переваг авіапідприємства, а саме: зниження витрат; визначення таких ресурсів виробництва, які будуть використані ефективніше, ніж у інших конкурентів; швидка адаптація авіапідприємства в умовах змін зовнішнього середовища; створення переваг товарів або послуг в порівнянні з товарами або послугами конкурентів; визначення та забезпечення розвитку найбільш ефективних стратегічних напрямків та інше. Отже, конкурентний статус авіапідприємств встановлюють їх ринкову перевагу в порівнянні з іншими авіапідприємствами-конкурентами.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Ареф'єва О.В. Економічні основи формування фінансової складової економічної безпеки / О.В. Ареф'єва, Т.Б. Кузенко // Актуальні проблеми економіки. – 2009. – № 1. – С. 98 – 103
2. Брезіцька О.В. Передумови формування стратегічних напрямів розвитку авіатранспортних підприємств / О.В. Брезіцька // Економіка, фінанси, право. – 2009. – №10. – С. 6-11.
3. Должанський І.З. Конкурентоспроможність підприємства: Навч. посібник / І.З. Должанський, Т.О. Загорна. – К.: ЦНЛ, 2006. – 384 с.
4. Немцов В.Д. Стратегический менеджмент. / В.Д. Немцов, Л.Е. Довгань. – К.: ТОВ УВПК “Екс Об”, 2001. – 560 с.
5. Офіційний сайт Державної служби статистики України - [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>
6. Розпорядження Кабінету Міністрів України «Про схвалення Транспортної стратегії розвитку України на період до 2020 року» - N 2174-р від 20 жовтня 2010 р. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/2174-2010-%D1%80>
7. Шкода Т.Н. Формування стратегії підвищення конкурентоспроможності авіапідприємств: автореф. дис. к.е.н.: 08.06.01 / Т.Н. Шкода. – К., 2006. – 22 с.

УДК 330.342+009.12(477)

НАЦИОНАЛЬНЫЙ КАПИТАЛ КАК СТРАТЕГИЧЕСКИЙ РЕСУРС УСТОЙЧИВОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ

Степанов В.Н., Волошин Д.В.

В статье обсуждаются вопросы понятийно-категориального содержания национального капитала. Особое внимание уделяется его формализации. Национальный капитал представляется как стратегический резерв возрождения Украины.

Ключевые слова: *национальный капитал, стратегический ресурс, устойчивость экономического развития, формализация национального капитала.*

В современных условиях перманентных кризисных ситуаций социально-экономического характера и политической нестабильности, а также достаточно острых ресурсно-экологических проблем в Украине, неизмеримо возрастает роль комплексных научных исследований, в частности, по таким направлениям, как теория устойчивого развития, теория экономико-экологической оптимизации, теория нелинейности и неустойчивости социально-экономико-экологических процессов и др. Многие из этих проблем достаточно обстоятельно рассматриваются в работах Института проблем рынка и экономико-экологических исследований НАН Украины [3, 7, 13], Совета по изучению производительных сил Украины НАН Украины (в настоящее время это Государственная организация «Институт природопользования и устойчивого развития НАН Украины») [4, 8, 15], а также многих других научных организаций и вузов [1, 2, 9].

С целью осуществления антикризисного управления в условиях нелинейных экономических процессов, по нашему мнению, исключительно актуальным являются исследования таких категорий, как «национальный капитал (НК)»; «устойчивое экономическое развитие» в контексте трансформации национального капитала; «украинская политическая нация» как одна из составляющих национального капитала и фактор устойчивого экономического развития страны и др.

Исходя из актуализации проблематики комплексного учета условий и факторов формирования устойчивого экономического развития, целью данной статьи является рассмотрение национального капитала как экономической категории, принимая во внимание его значение как стратегического ресурса экономического возрождения страны.