

УДК 656.078 (045)

DOI: <https://doi.org/10.32782/2415-8801/2020-3.16>

Побережна З.М.

кандидат економічних наук,
доцент кафедри економіки та бізнес-технологій,
Національний авіаційний університет

ДІАГНОСТИКА МАКРОЕКОНОМІЧНИХ ЧИННИКІВ ВПЛИВУ НА АВІАЦІЙНУ ГАЛУЗЬ ЗА МЕТОДИКОЮ PEST-АНАЛІЗУ

У статті виявлено та ідентифіковано головні макроекономічні чинники впливу на діяльність авіа підприємств в Україні та проведено поглиблений аналіз за відомою методикою PEST. У результаті розподілу окремих чинників макроекономічного середовища за ступенем значущості для розвитку авіаційних підприємств України встановлено, що серед економічних найбільш впливовими виявилися чинники зміни в обсягах та структурі ринку авіаперевезень та політика формування вартості авіаперевезень. Серед технологічних чинників першочергової уваги заслуговують чинники фінансування наукових та науково-технічних робіт в авіаційній галузі та розвитку сучасних технологічних засобів в авіаційній галузі, а менш вагомими виявилися фактори у групі політико-правових та соціально-культурних чинників. Обґрунтовано, що будь-яке авіа підприємство має враховувати загрози та можливості зовнішнього макроекономічного середовища під час розроблення та вдосконалення власної бізнес-моделі розвитку на конкурентних ринках. Одним із найважливіших напрямів діяльності авіа підприємств України слід уважати розроблення оптимальної стратегії розвитку з дослідженням структури макроекономічних чинників, урахування на пряму дії яких забезпечить авіа підприємству збільшення обсягів перевезень пасажирів та поліпшення показників економічної ефективності.

Ключові слова: PEST-аналіз, макроекономічні чинники, авіаційна галузь, авіа підприємство, діагностика.

DIAGNOSIS OF MACROECONOMIC FACTORS OF INFLUENCE ON THE AVIATION INDUSTRY BY THE METHOD OF PEST-ANALYSIS

Poberezhna Zarina

National Aviation University

In order to identification and detection the main macroeconomic factors influencing the activities of aviation enterprises in Ukraine, the article conducted an in-depth analysis of the well-known PEST method, the information base of which was information contained in information publications, magazines, information obtained during discussions and expert opinions. Studies have shown that the problem of identifying and assessing the impact of various macroeconomic factors on the operation of the aviation enterprises has become relevant in connection with the global financial crisis of 2008 and the domestic Ukrainian crisis, which began in 2014 and continues to this day. Also, the macroeconomic development of domestic aviation enterprises has been greatly affected by recent events related to the coronary virus pandemic COVID-2019. As a result of the distribution of certain factors of the macroeconomic environment according to the degree of significance for the development of aviation enterprises of Ukraine, it should be established that among the economic factors the most influential were changes in the volume and structure of the air transportation market. Among the technological factors, the factors of financing scientific and scientific-technical works in the aviation industry and the development of modern technological means in the aviation industry deserve priority attention. Factors in the group of political, legal and socio-cultural factors turned out to be less important. Research have shown that in modern conditions for the further development of the Ukrainian air transportation market, increasing the volume of passenger and cargo air transportation, it is necessary to attract additional investments at the micro, macro and supranational levels. It is substantiated that any aviation enterprise should take into account the threats and opportunities of the external macroeconomic environment when developing and improving its own business development model in competitive markets. One of the most important activities of Ukrainian aviation enterprises should be the development of an optimal development strategy with a study of the structure of macroeconomic factors, taking into account the direction of which will ensure the aviation enterprise to increase passenger traffic and improve economic efficiency.

Keywords: PEST-analysis, macroeconomic factors, aviation industry, aviation enterprises, diagnostics.

Постановка проблеми. В Україні авіаційна галузь уважається однією зі стратегічних сфер національного економічного простору, проте активно не розвивається. У сфері діяльності вітчизняних авіа підприємств у 2014 р. відбулося значне погіршення фінансово-економічних показників, що пов'язано зі складною економічною та військово-політичною ситуацією в державі, а також рекомендаціями провідних міжнародних

організацій та органів Європейського Союзу щодо обминання альтернативними маршрутами частини повітряного простору України. Водночас світові авіа підприємства характеризувалися зростанням обсягів пасажирських перевезень у 2014 р. на 5,9% [1], проте в Україні відзначалося скорочення попиту на авіаперевезення через значне зниження купівельної спроможності населення, також військово-політичні події ще

більше погіршили ситуацію. Відбулися значні негативні зміни в інфраструктурному потенціалі розвитку авіаперевезень в Україні, оскільки було знищено термінали та злітні смуги аеропортів Донецька та Луганська. Аеропорти на Кримському півострові опинилися під повним контролем окупантів. Іноземні авіакомпанії намагаються оминати повітряний простір України.

Доводиться констатувати, що до 2019 р. ситуація кардинально не змінилася, а за результатами проведеного аналізу обсяги перевезень пасажирів та вантажів авіаційним транспортом займають малу питому вагу в загальній їх кількості. Усі ці та низка інших чинників суттєво вплинули на розвиток та зумовили необхідність проведення глибокого дослідження макроекономічних чинників впливу на вітчизняну авіаційну галузь.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Технології дослідження макроекономічних показників впливу на діяльність галузей та окремих підприємств знайшли відображення у працях таких науковців, як І. Ансофф, П. Друкер, А. Портер, С. Скот, А. Стрікленд, А. Томпсон тощо. Серед вітчизняних науковців слід виділити наукові пошуки в авіаційній сфері таких дослідників, як Д. Бондаренко, Т. Олешко, О. Цимбілістова та ін. Проте реалії сьогодення показали, що проблема ідентифікації та оцінки впливу різних макроекономічних чинників на функціонування авіапідприємства набула актуальності у зв'язку зі світовою фінансовою кризою 2008 р. та внутрішньою українською кризою, яка почалася у 2014 р. й триває донині. Також на макроекономічний розвиток вітчизняних авіапідприємств надзвичайно вплинули останні події, пов'язані з пандемією коронавірусної інфекції COVID-2019, що ще більше актуалізує питання проведення PEST-аналізу з метою впровадження ефективних механізмів управління як на рівні самої авіаційної галузі, так і кожного авіапідприємства зокрема.

Постановка завдання. Метою дослідження є проведення поглибленої діагностики головних макроекономічних чинників впливу на діяльність авіапідприємств в Україні за відомою методикою PEST. Інформаційною базою дослідження є інформація, розміщена у наукових виданнях, журналах, отримана в ході обговорень, а також висновки експертів.

Виклад основного матеріалу дослідження. Виходячи з філософії концепції, PEST-аналіз макроекономічного середовища повинен виконуватися з метою визначення рівня впливу на діяльність авіапідприємств таких компонентів: політико-правового, економічного, технологічного та соціально-культурного.

Політико-правовий складник чинників макроекономічного середовища функціонування авіапідприємств враховує такі найбільш впливові чинники:

1.1. Політичні відносини країни у сфері створення спільного авіаційного простору з Європейським Союзом. Одним із пріоритетів України у сфері євроінтеграції є підписання Угоди про спільний авіаційний простір між Україною та ЄС – створення так званого «відкритого неба». Ще у 2013 р. Україна парафувала Угоду про створення «відкритого неба» з країнами ЄС, яка й досі очікує на підписання. Цей документ передбачає прийняття Україною законодавства ЄС у сфері цивільної авіації, у т. ч. стосовно організації повітряного руху, безпеки польотів, захисту прав пасажирів, відповідальності авіаперевізників, захисту навколишнього серед-

овища, конкуренції тощо. Безумовно, це великий плюс. Основні акти європейського авіаційного законодавства були розроблені 15–20 років тому, і вже склалася значна практика їх застосування. Передбачені у них принципи повинні закласти основу нашого авіаційного законодавства. Вони могли б стерти багато «сірих зон», у яких працюють українські авіаперевізники.

1.2. Розвиток антимонопольного регулювання ринку авіаперевезень. Нині Антимонопольний комітет України став більшим регулятором для авіаційного ринку, ніж Міністерство інфраструктури та Державна авіаційна служба разом. Справді, активність Комітету в авіаційній галузі надзвичайно висока. Традиційно аеропорти – природні монополісти на ринку наземного обслуговування. На них же покладається адміністративна функція з регулювання і координування доступу інших провайдерів послуг і авіакомпаній до наземного обслуговування. Таке поєднання функцій управління інфраструктурою (тобто фактично допуску на ринок) та діяльності на цьому ринку створює передумови для зловживань із боку аеропортів своїм становищем і, природно, має бути об'єктом постійної уваги з боку Антимонопольного комітету.

Рішення проблеми – у розробленні правил допуску на ринок наземного обслуговування, в яких будуть передбачені основні засади та механізми його регулювання. Зокрема, має бути передбачена умова юридичного «анбандлінгу» (розподілу) діяльності аеропортів на управління інфраструктурою та наземне обслуговування. За приклад тут може слугувати директива ЄС 96/97, яка регламентує питання доступу до ринку послуг із наземного обслуговування, або аналогічні норми, що вже впроваджені в сфері енергетики (Третій енергопакет). Ступінь такого відокремлення має залежати від обсягу пасажиропотоку, що його генерує аеропорт.

Узагалі сьогодні поширена концепція, за якою аеропорт усю немонополістичну авіаційну діяльність повинен передати незалежним провайдерам, залишивши за собою надання суто інфраструктурних аеропортових послуг, що, як правило, перебувають у стані природної монополії, та неавіаційну діяльність – управління площами терміналу, їх надання для організації неавіаційних бізнесів (ресторани, д'юті фрі, супутні послуги).

1.3. Стан вітчизняного законодавства, яке регулює господарську діяльність авіапідприємств. Україна не має сьогодні правових механізмів захисту власних авіакомпаній в умовах міжнародної конкуренції, як і не має взагалі чіткої державної політики щодо розвитку національної цивільної авіації. Проведений аналіз засвідчує недостатню ефективність державного законодавчого регулювання національного ринку авіаційних перевезень, оскільки цьому ринку притаманні такі риси, як монополізм, нестабільність, низька конкурентоспроможність, відсутність внутрішнього потенціалу для розвитку основних його учасників – національних авіакомпаній. Як наслідок, сьогодні український авіаційний ринок, включаючи як вітчизняні авіакомпанії, так і аеропорти, ще не повною мірою готовий до роботи в умовах «відкритого неба», а адаптовані до європейських стандартів нормативно-правові акти не враховують стан ринку авіаційних послуг в Україні та потреби національних компаній.

1.4. Державна підтримка розвитку авіаційної галузі. У сучасних умовах обсяги державної підтримки роз-

виту авіапідприємств є незадовільними. Насторожує відсутність фінансування з боку держави та відсутність державного замовлення. Наприклад, уже десять років провідне авіабудівне підприємство «Антонов» не отримувало, крім наданих законодавством пільг, фінансування з боку держави. Уважаємо, що підтримка держави – це не лише фінанси, живі гроші, державна підтримка – це правильні організаційні структури, які правильно і професійно управляють цим напрямом.

Наступним у процесі проведення PEST-аналізу є економічний складник чинників макроекономічного середовища функціонування авіапідприємств, який ураховує такі найбільш впливові чинники:

2.1. Зміни в обсягах та структурі ринку авіаперевезень. Аналіз показав, що в галузі комерційного літакобудування значний обсяг внутрішнього ринку є важливою стратегічною перевагою, оскільки забезпечує економію на масштабах у виробництві й сервісному обслуговуванні. Порівняно із сусідніми країнами український внутрішній ринок є відносно невеликим: внутрішній цивільний флот за кількістю літаків становить лише чверть російського, 8% китайського і 2% американського [2]. Відповідно, доступ до іноземних ринків є критично важливим, однак спостерігається мала частка світового ринку. За оцінками фахівців ОЕСР, частка світового ринку ДП «Антонов» – близько 3% [3]. При цьому вітчизняна авіапродукція представлена у сегменті регіональної, транспортної авіації та двигунобудування, тоді як найприбутковішою вважається ніша магістральних пасажирських лайнерів. Навіть на внутрішньому ринку українські авіакомпанії надають перевагу придбанню іноземних літаків через вартість та ризики переходу на нову ще не випробовану модель. Також авіакомпанії часто фокусуються на певних моделях, щоб досягти переваг за рахунок масштабів у навчанні персоналу та закупівлях запчастин.

2.2. Політика формування вартості авіаперевезень. Авіаційні перевезення – діяльність із низькою рентабельністю. У складі витрат авіаперевізника аеропортові послуги, наприклад, займають 15–20%, заправка авіаційним паливом – 20–30%. Вартість послуг із наземного обслуговування та заправки літаків в Україні одна з найвищих серед європейських аеропортів. В Одесі, Харкові, інших регіональних аеропортах вартість заправки літака може бути, наприклад, на 30% вища, ніж у сусідній Польщі. У деяких українських аеропортах рівень рентабельності певних аеропортових послуг сягає сотні відсотків. Через відсутність прозорих правил доступу на цей ринок кількість провайдерів таких послуг обмежена, що призводить до необґрунтованого збільшення цін на них, а отже, і до подорожчання авіаперевезень.

2.3. Стан інвестиційного розвитку в авіаційній галузі. Дослідження засвідчили, що у сучасних умовах для подальшого розвитку українського ринку авіаперевезень, підвищення обсягів пасажирських та вантажних авіаперевезень необхідне залучення додаткових інвестицій як на мікрорівні (інвестицій окремих юридичних та фізичних осіб, кредитно-фінансових інститутів та ін.), так і на макrorівні та наднаціональному рівні (інвестиційних ресурсів транснаціональних утворень, урядів окремих держав, міжнародних економічних та валютно-фінансових організацій) [4, с. 125]. У сфері інвестиційної привабливості авіаційної галузі доцільно виділяти такі тенденції:

– морально та фізично застарілий парк повітряних суден та основних фондів загалом. Недопуск значної частини українських авіакомпаній до здійснення польотів у Західну Європу з урахуванням вимог ICAO та EASA;

– недостатній рівень розвитку інфраструктури регіональних та міжнародних аеропортів України;

– невідповідний рівень технології організації процесу перевезень, недостатнє інформаційне забезпечення;

– недостатній розвиток мережі маршрутів транспортних перевезень;

– недостатні темпи інтеграції транспортно-дорожнього комплексу України до європейської та світової транспортних систем.

На нашу думку, вищезазначені проблеми авіатранспортного комплексу України суттєво впливають на інвестиційну привабливість цієї галузі, а отже, і на можливість залучення додаткових інвестиційних ресурсів у розвиток вітчизняних авіапідприємств.

2.4. Економічна політика держави у формуванні національної стратегії розвитку авіаційної галузі. Державне управління на повітряному транспорті України полягає у формуванні державної політики та стратегії розвитку, визначенні завдань, функцій, умов діяльності в галузі авіації та використання повітряного простору України, застосуванні заходів безпеки авіації, прийнятті загальнообов'язкових авіаційних правил України, у здійсненні державного контролю над їх виконанням та встановленні відповідальності за їх порушення. Особливістю вказаної державної політики є те, що, по-перше, вона тісно пов'язана як із зовнішньополітичними, так і внутрішньодержавними процесами у країні; по-друге, має великий вплив на розвиток усіх соціально-економічних відносин; по-третє, забезпечується системою органів державного управління на чолі з главою держави; по-четверте, є досить динамічною та матеріально-витратною; по-п'яте, потребує постійного контролю та корегування з боку держави.

Важливим аспектом у проведенні PEST-аналізу вважаємо дослідження соціально-культурного складника чинників макроекономічного середовища функціонування авіапідприємств, що вміщує такі найбільш впливові чинники:

3.1. Вимоги споживчого ринку до якості послуг і сервісу авіапідприємств. Забезпечення встановленого рівня якості обслуговування авіакомпанії є складним завданням для аеропорту. Відбуваються зміни у сфері авіаційних послуг, що виражаються переорієнтацією авіаринку на споживача, зумовлюють необхідність застосування нових рішень під час управління аеропортом, потребують створення нових систем управління якістю, здатних гнучко реагувати на мінливі умови середовища та пріоритети споживачів. Водночас вимоги авіакомпаній, зацікавлених у діяльності аеропортів, мають, як правило, індивідуальний характер.

3.2. Рівень міграції, імміграційні настрої та їхній вплив на зростання авіаперевезень. Як показують результати проведених досліджень, Україна є державою з високим рівнем міграційних процесів. Попри доволі високу частку іммігрантів Україна, передусім, є країною-донором, яка постачає людські ресурси за кордон. Головним видом цих процесів є економічна, здебільшого трудова, еміграція за кордон, найпотужніший міграційний потік, який за обсягами переважає

всі інші разом узяті. При цьому трудові мігранти, дуже часто використовують саме авіаційний транспорт як основний засіб переміщення між кордонами, що актуалізує питання розвитку, передусім, лоу-костів у цьому сегменті ринку.

3.3. Темпи приросту населення в країні та їхній вплив на розвиток авіаційної галузі. Загалом для України нині характерний низхідний процес, що характеризується показниками зменшення чисельності населення внаслідок природного і механічного скорочення жителів. Демографічна криза, яка спостерігається в нашій країні, негативно впливає на скорочення пасажиропотоків, у тому числі у сфері авіаційного транспорту.

3.4. Відношення до продукції і послуг іноземних авіакомпаній. Слід зазначити, що на ринку України функціонують як вітчизняні, так і закордонні авіакомпанії. Протягом 2018 р. на ринку України існувало 18 вітчизняних авіакомпаній. Регулярні рейси між Україною та іншими державами впродовж вказаного року здійснювали 10 українських авіакомпаній (до 43-х країн) та 29 іноземних (до 27-ми країн). Вітчизняні авіаперевізники міжнародними рейсами перевезли 5 837,5 тис пасажирів, а іноземні – 4 975,8 тис пасажирів [5]. Тобто поки вітчизняні авіакомпанії все ж витримують певну конкуренцію, що засвідчує прихильність споживчого ринку до послуг вітчизняних авіапідприємств.

Останнім важливим складником у здійсненні PEST-аналізу вважаємо оцінку технологічного складника чинників макроекономічного середовища функціонування авіапідприємств, що вміщує такі найбільш впливові чинники:

4.1. Стан розвитку інновацій в авіаційній галузі. Дослідження засвідчили, що авіаційна промисловість – єдина сфера оборонно-промислового комплексу України, яка, незважаючи на всі негаразди, певною мірою зберегла свій науково-технічний потенціал, достатній для збільшення обсягів розроблення і виробництва авіаційної техніки, зокрема регіональних пасажирських і транспортних літаків, авіаційних двигунів та агрегатів, бортового радіоелектронного обладнання й устаткування [6, с. 116].

4.2. Рівень фінансування наукових та науково-технічних робіт в авіаційній галузі. Нині провідні авіаційні компанії підвищують рівень інвестування в НДДКР. Витрати на нові розробки становлять 12–15% від обсягу продажів. В Україні НДДКР практично фінансують тільки самі розробники. І рівень витрат на одного працівника у нас на порядок нижчий, аніж в Європі. Без ефективної підтримки держави авіапромисловість нашої країни не втримається на сучасному науково-технічному рівні. За проаналізований період останніх шести років в авіаційну галузь України вкладено 3 844,2 млн грн, або 2,9% усіх інвестицій в основний капітал галузі транспорту і зв'язку. На нашу думку, такий низький рівень інвестицій є однією з головних причин недостатньо активного розвитку авіаційної галузі та всіх її складників [6, с. 119].

4.3. Стан технічної відповідності авіаційної галузі міжнародним вимогам. Уважаємо, що основним проблемним питанням, яке потребує негайного вирішення, є технічна невідповідність аеропортів України вимогам Міжнародної організації цивільної авіації (ICAO) та Міжнародної асоціації авіаційного транспорту (IATA).

Під технічною невідповідністю слід розуміти сукупність таких проблем: недостатня пропускна здатність терміналів; недостатня кількість місць для паркування повітряних суден; значний ступінь зношеності основних фондів та виробничого обладнання; капітальні будівлі та споруди (у тому числі злітно-посадкові смуги, руліжні доріжки та перонно-вокзальні комплекси) потребують негайної реконструкції.

4.4. Рівень розвитку сучасних технологічних засобів в авіаційній галузі. Технологічні чинники, що пов'язані з експлуатацією повітряних суден, мають чітко відповідати вимогам ICAO, SARP (Стандартів та Рекомендованої практики), введення сучасних систем збору, оброблення та розподілу польотних даних, упровадження автоматизованої системи віщання метеоінформації VOLMET, удосконалення методів метеозабезпечення та введення в дію супутникової системи розповсюдження метеорологічної інформації SADIS.

Таким чином, за результатами проведеного аналітичного дослідження сучасного стану макроекономічних чинників проведемо їх експертне оцінювання щодо ступеня впливу на діяльність вітчизняних авіапідприємств.

Передусім було проведено оцінювання кожного чинника щодо ступеня впливу на функціонування авіапідприємств за 3-бальною шкалою, після чого із залученням експертів оцінено ймовірність зміни кожного фактору по 5-бальній шкалі, де 1 – низька ймовірність, 5 – висока ймовірність. Середня оцінка відображатиме середньоарифметичне значення експертних оцінок за кожним із чинників. Останнім кроком у розрахунках буде представлення оцінки з урахуванням ваги (впливу чинників).

Результати експертної оцінки за методикою PEST-аналізу впливу макроекономічних чинників на діяльність авіапідприємств представлено у табл. 1.

Таким чином, за результатами проведеного експертного оцінювання було встановлено, що серед досліджених груп чинників найбільш вагомими виявилися чинники технологічного та економічного складників зі значеннями 0,60 та 0,59 балів відповідно. Це означає, що ці групи макроекономічних чинників повинні бути в полі першочергової уваги керівників вітчизняних підприємств як такі, що характеризуються найбільшим впливом та ймовірністю змін у майбутньому.

Ураховуючи результати експертної оцінки, представимо розподіл окремих чинників макроекономічного середовища за ступенем значущості для розвитку авіаційних підприємств України, що представлено в табл. 2.

У результаті проведеного розподілу окремих чинників макроекономічного середовища за ступенем значущості для розвитку авіаційних підприємств України слід зазначити, що серед економічних факторів найбільш впливовими виявилися зміни в обсягах та структурі ринку авіаперевезень (0,3 бали) та політики формування вартості авіаперевезень (0,24 бали). Серед технологічних факторів першочергової уваги заслуговують чинники фінансування наукових та науково-технічних робіт в авіаційній галузі (0,27 бали) та розвитку сучасних технологічних засобів в авіаційній галузі (0,24 бали). Менш вагомими виявились фактори у групі політико-правових та соціально-культурних чинників. Тут потрібно уважно відслідковувати ймовірні зміни у державній підтримці розвитку авіа-

Таблиця 1

Результати експертної оцінки за методикою PEST-аналізу впливу макроекономічних чинників на діяльність авіапідприємств

Опис чинника	Вплив чинника	Експертна оцінка					Середня оцінка	Оцінка з урахуванням ваги
		1	2	3	4	5		
Політико-правові чинники								0,22
Політичні відносини країни у сфері створення спільного авіаційного простору з Європейським Союзом	1	5	4	3	5	4	4,2	0,08
Розвиток антимонопольного регулювання ринку авіаперевезень	2	1	3	2	3	3	2,4	0,09
Стан вітчизняного законодавства, яке регулює господарську діяльність авіапідприємств	1	2	1	1	3	3	2,0	0,04
Державна підтримка розвитку авіаційної галузі	3	2	2	3	3	1	2,2	0,13
Економічні чинники								0,59
Зміни в обсягах та структурі ринку авіаперевезень	3	5	5	5	5	5	5,0	0,30
Політика формування вартості авіаперевезень	3	5	4	4	3	4	4,0	0,24
Стан інвестиційного розвитку в авіаційній галузі	2	1	2	3	1	1	1,6	0,06
Економічна політика держави у формуванні національної стратегії розвитку авіаційної галузі	2	2	3	2	1	3	2,2	0,09
Соціально-культурні чинники								0,41
Вимоги споживчого ринку до якості послуг і сервісу авіапідприємств	3	3	2	3	2	2	2,4	0,14
Рівень міграції, імміграційні настрої та їхній вплив на ринок авіаперевезень	1	5	5	5	5	5	5,0	0,10
Темпи приросту населення в країні та їхній вплив на розвиток авіаційної галузі	2	3	4	5	5	4	4,2	0,17
Відношення споживачів до продукції і послуг іноземних авіакомпаній	1	1	1	2	1	2	1,4	0,03
Технологічні чинники								0,60
Стан розвитку інновацій у авіаційній галузі	3	3	1	3	1	2	2,0	0,12
Рівень фінансування наукових та науково-технічних робіт в авіаційній галузі	3	4	5	5	4	5	4,6	0,27
Стан технічної відповідності авіаційної галузі міжнародним вимогам	3	3	4	5	2	4	3,6	0,21
Рівень розвитку сучасних технологічних засобів в авіаційній галузі	3	4	4	3	4	5	4,0	0,24
Разом	x	x	x	x	X	x	50,8	X

Таблиця 2

Розподіл окремих чинників макроекономічного середовища за ступенем значущості для розвитку авіаційних підприємств України

Політико-правові чинники		Економічні чинники	
Чинник	Вага	Чинник	Вага
Державна підтримка розвитку авіаційної галузі	0,13	Зміни в обсягах та структурі ринку авіаперевезень	0,30
Розвиток антимонопольного регулювання ринку авіаперевезень	0,09	Політика формування вартості авіаперевезень	0,24
Політичні відносини країни у сфері створення спільного авіаційного простору з Європейським Союзом	0,08	Економічна політика держави у формуванні національної стратегії розвитку авіаційної галузі	0,09
Стан вітчизняного законодавства, яке регулює господарську діяльність авіапідприємств	0,04	Стан інвестиційного розвитку в авіаційній галузі	0,06
Соціально-культурні чинники		Технологічні чинники	
Чинник	Вага	Чинник	Вага
Темпи приросту населення в країні та їхній вплив на розвиток авіаційної галузі	0,17	Рівень фінансування наукових та науково-технічних робіт в авіаційній галузі	0,27
Вимоги споживчого ринку до якості послуг і сервісу авіапідприємств	0,14	Рівень розвитку сучасних технологічних засобів в авіаційній галузі	0,24
Рівень міграції, імміграційні настрої та їхній вплив на ринок авіаперевезень	0,10	Стан технічної відповідності авіаційної галузі міжнародним вимогам	0,21
Відношення споживачів до продукції і послуг іноземних авіакомпаній	0,03	Стан розвитку інновацій в авіаційній галузі	0,12

ційної галузі (0,13 бали), темпів приросту населення в країні та їхній вплив на розвиток авіаційної галузі (0,17 бали).

Висновки з проведеного дослідження. На основі проведених досліджень можна стверджувати, що будь-яке авіапідприємство має враховувати загрози та можливості зовнішнього макро економічного середовища під час розроблення та вдосконалення власної бізнес-моделі розвитку на конкурентних ринках. Одним із

найважливіших напрямів діяльності авіапідприємств України слід уважати розроблення оптимальної стратегії розвитку з дослідженням структури макроекономічних чинників, своєчасну ідентифікацію найважливіших факторів за слабкими сигналами та оптимізацію їхнього впливу на підприємство, врахування напрямку дії яких забезпечить авіапідприємству збільшення обсягів перевезень пасажирів та поліпшення показників економічної ефективності.

Список використаних джерел:

1. Scott S., Porter M. The New Challenge to America's Prosperity Findings from the Innovation Index. Washington DC Council on Competitiveness, 1999.
2. OECD. Competitiveness and Private Sector Development: Ukraine 2011: Sector Competitiveness Strategy, OECD Publishing, 2012. URL: http://www.keepeek.com/Digital-Asset-Management/oecd/finance-andinvestment/competitiveness-and-private-sector-developmentukraine-2011_9789264128798-en#page179 (дата звернення: 16.07.2020).
3. The Global Commercial Aviation Industry / edited by S. Eriksson, H.-J. Steenhuis. London : Taylor & Francis Ltd, 2015. 404 p.
4. Бондаренко Д.С. Аналіз інвестиційної привабливості авіаційної сфери України. *Інвестиції: практика та досвід*. 2014. № 13. С. 125–127.
5. Олешко Т.І. Аналіз та перспективи розвитку авіакомпаній України. *Економіка і суспільство*. 2018. Вип. 16. С. 440–445.
6. Цимбалістова О.А. Тенденції розвитку та шляхи стимулювання інноваційної активності авіакомпаній в Україні. *Проблеми системного підходу в економіці*. 2017. № 1(57). С. 114–124.

References:

1. Scott S., Porter M. (1999). The New Challenge to America's Prosperity Findings from the Innovation Index. Washington DC Council on Competitiveness.
2. OECD (2012). Competitiveness and Private Sector Development: Ukraine 2011: Sector Competitiveness Strategy, OECD Publishing. URL: http://www.keepeek.com/Digital-Asset-Management/oecd/finance-andinvestment/competitiveness-and-private-sector-developmentukraine-2011_9789264128798-en#page179 (accessed 16 July 2020).
3. The Global Commercial Aviation Industry (2015). Edited by S. Eriksson, H.-J. Steenhuis. London: Taylor & Francis Ltd, 404 p.
4. Bondarenko D.S. (2014). Analiz investitsiynoy privablyvosti aviatsiynoy sfery Ukrainy [Analysis of investment attractiveness of the aviation sector of Ukraine]. *Investitsii: praktika ta dosvid*, vol. 13, pp. 125–127. (in Ukrainian)
5. Oleshko T.I. (2018). Analiz ta perspektivy rozvytku aviakompaniy Ukrainy [Analysis and prospects of development of Ukrainian airlines]. *Ekonomika ta suspilstvo*, vol. 16, pp. 440–445. (in Ukrainian)
6. Tsimbalista O.A. (2017). Tendentsiy rozvytku ta shlyahi stymulyuvannya innovatsiynoy aktivnosti aviakompaniy v Ukrainy [Development trends and ways to stimulate innovation activity of airlines in Ukraine]. *Problemy systemnogo pidhody v ekonomitsy*, vol. 1(57), pp. 114–124. (in Ukrainian)

E-mail: zarina_www@ukr.net