

УДК 338.2:338.44+339.13

JEL L10, L52

DOI: <https://doi.org/10.35774/visnyk2020.01.046>

Юрій ГРИНЧЕНКО,

кандидат економічних наук, доцент,
доцент кафедри маркетингу та бізнес-адміністрування,
Одеського національного університету ім. І. І. Мечникова
бул. Французький 24/26, каб. 55, Одеса, Україна, 65058
E-mail: hrinchenko@yahoo.com
ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0002-9439-5933>

КОНЦЕПЦІЯ ЕКОСИСТЕМИ АВІАЦІЙНОЇ ГАЛУЗИ

Грінченко Ю. Концепція екосистеми авіаційної галузі. *Вісник Тернопільського національного економічного університету*. 2020. Вип. 1. С. 46–57. DOI: <https://doi.org/10.35774/visnyk2020.01.046>

Hrinchenko Y. (2020). Kontseptsiiia ekosystemy aviatsiinoi haluzi [Ecosystem concept of the aviation industry]. *The Herald of Ternopil National Economic University*, Vol. 1. P. 46–57. DOI: <https://doi.org/10.35774/visnyk2020.01.046>

Анотація

Вступ. Галузевий розвиток є наразі сферою уваги науковців та державних регуляторів. Окремі умови такого розвитку виникають у зв'язку зі збільшенням впливу цифровізації на галузеву взаємодію та інформаційне забезпечення галузей. Орієнтований на споживача підхід стає домінуючим у визначенні структури взаємодії всередині та поза галуззю.

Метою статті є створення концепції екосистеми авіаційної галузі шляхом алгоритмізації залучення її учасників та ідентифікації етапів спільної участі для розвитку авіаційної галузі. У процесі дослідження використано такі загальнонаукові методи: інформаційний пошук, структурний, причинно-наслідковий та системний аналіз.

Результати. Розвиток авіаційної галузі відбувається в умовах тісної взаємодії зі суміжними галузями та справляє сторонній ефект на їхній розвиток. Центральне місце цього простору займає аеропорт, що з одного боку взаємодіє безпосередньо з авіаперевізниками в межах конкуруючих бізнес-моделей мережевого сполучення або лоукост перевезень, а з іншого є глибоко інтегрований у регіональну економічну систему та є важливим об'єктом транспортної інфраструктури. Фінансове забезпечення сталого розвитку аеропорту є важливим фактором розвитку всієї галузі. Створення спільного поля розвитку, яке має стимулювати попит в авіаційній

© Юрій Грінченко, 2020.

та суміжних галузях, зокрема туристичній, відбувається прискореними темпами в умовах лібералізації повітряного простору та потребує окремих засад державного регулювання. В рамках екосистеми авіаційної галузі доцільно розглядати споживача галузі на етапах обміркування подорожі, резервування квитків, підготовки, перебування в аеропорту, періоду протягом польоту, часу після прильоту та знаходження в пункті призначення, часу після подорожі. Визначено, які суб'єкти авіаційної галузі пріоритетно відповідальні за кожний етап.

Перспективи подальших досліджень. Перспективами подальших досліджень є розробка економіко-математичної моделі державного регулювання авіаційної галузі в умовах розвитку її екосистеми.

Ключові слова: екосистема, авіаційні галузь, туризм, страхування, авіаційне будівництво.

Формули: 0, рис.: 2, табл.: 2, бібл.: 14.

Abstract

Yurii HRINCHENKO

ECOSYSTEM CONCEPT OF THE AVIATION INDUSTRY

Annotation. *Introduction.* Industry's development is an actual focus point for regulators and researchers. Certain preconditions for the development are related to the growing influence of digitalization on industry relations and informational support. Client-oriented approach becomes dominant in shaping relations inside and outside the industry. The goal of the article is to develop a concept of the aviation industry ecosystem by creating an algorithm for involvement of its agents and identification of stages to build the process of common efforts to develop the industry. The research relies on the following methods: data search, structural, cause and effect and system analysis.

Results. The development of the aviation industry occurs under conditions of tight relationships with related industries, so it has a profound effect on their development too. The central point of this area is an airport, which directly cooperates with aircraft carriers operating under competing business-models of network or low-cost flights, but also is deeply integrated into local economic system as an important part of transport infrastructure. Formation of a common area for development, which is to stimulate the demand in aviation and related industries, notably the tourism, is underway with increasing speed, as liberalization of aviation transportation. So the governmental regulation shall use the specific approaches for the new situation. The aviation industry ecosystem regards a consumer on several stages of the travel process: inspiration for a trip, reservations of tickets, hotel and other services, preparation for a trip, airport experience, flight experience, arrival experience, destination experience and post-trip experience. The article defines which agents are responsible for the successful completion of every stage.

The prospects for further research. The prospects for further research may apply the development of an economic-mathematical model for government regulation of the aviation industry under the perspective of its ecosystem development.

Keywords: *ecosystem, aviation industry, tourism, insurance, aircraft manufacturing.*

Formulas: 0, fig.: 2, tabl.: 0, bibl.: 14

Постановка проблеми в загальному вигляді. Транспорт є основним елементом розвитку туристичного сектору в Україні та світі, він допомагає долати великі дистанції і навіть єднати бізнесові операції у віддалених місцях таким чином, що завдяки швидкості вдається зменшувати собівартість цих операцій. Тим не менш, прогресивні зміни споживання туристичних послуг зараз мають тенденцію щодо розгляду авіаційного транспорту як чинника значного впливу, незважаючи на те що він потребує значних інвестицій. І ці зміни засновані на нових тенденціях в туризмі щодо проведення вихідних у скорочений період виїзду, впливу сезонності на туристичну галузь, прагненні споживачів послуг авіаційного транспорту не заощаджувати на витратах, а скорочувати самий час перевезення та подорожі.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. О. В. Андреев та А. І. Козлов досліджують таку організаційну форму управління як хаб. Д. Гілен, Х. М. Німір та С. Мадрид нерозривно розглядають економіку, політику регулювання та менеджмент аеропортів. А. Грехем досліджує моделі менеджменту аеропортів в контексті регулювання та дерегулювання галузі. Куласв Ю. Ф. та Щелкунов В. І. визначив характеристику виробничого потенціалу авіаційного будівництва України та навів авторську концепцію тарифного регулювання [1]. Проте саме дослідження структури авіаційної галузі України, її потенціалу, зав'язків та можливостей макроекономічного планування потребують формулювання подальших наукових результатів.

Формулювання цілей статті (постановка завдання). Метою статті є визначення засад стратегічного планування авіаційної галузі в умовах взаємного впливу туристичної та інших суміжних галузей.

Виклад основного матеріалу дослідження. В останні роки авіаційний транспорт перебуває під впливом великих трансформаційних процесів, пов'язаних з покращенням безпеки, збільшенням швидкості та вдосконаленням рівня комфорту і стає засобом який неможливо замінити. Таким чином, в сучасному світі розвиток авіаційного транспорту спричиняє розвиток туризму, і навпаки. Як наслідок відбувається підвищення частоти вільних перевезень, збільшення кількості подорожуючих та авіаційних маршрутів транспорту та аеропортової інфраструктури. І навіть соціальна стратифікація спонукає галузевих регуляторів в більшій мірі до впровадження гнучкої тарифної політики з метою охоплення авіаційною послугою більшої кількості клієнтів ніж до підвищення самих цін на квитки.

Міста, які є бізнесовими центрами великих розвинутих країн потребують наявності технологічно розвинутої авіаційної галузі, аеропортів та авіаційних транспортних перевізників як економічних суб'єктів які спроможні забезпечити привабливість приїзду та перебування в країні в туристичні локації для потенційних відвідувачів. Тому бізнес-центри приділяють велику увагу щодо обладнання інфраструктури, надання можливості комерційним та приватним пасажиром зручно вчасно подорожувати за допомогою приватного чи комерційного трафіку.

Питання залучення корпоративного та приватного трафіку через мережу національних аеропортів пов'язані й із маркетинговими аспектами планування їхнього розвитку. Зокрема аеропорти міст-бізнес-центрів можуть бути комфортними з точки зору організації ділових відряджень, проведення переговорів. Тоді як аеропорти невеликих міст вимагають окремої маркетингової стратегії до якої можуть

бути віднесені операції стимулювання збуту послуг малої авіації, авіаційного таксі, організації навчання пілотів та ліцензування пілотів, забезпечення часового нальоту для студентів авіаційних закладів освіти.

Останнім часом, авіаційний простір характеризується активним розвитком перевізників лоукост. Вони представляють значну питому вагу усіх авіаційних перевізників та навіть є власниками акцій аеропортів. Визнаним трендом є новий спосіб менеджменту в аеропортах, який відбивається у зміні форми власності та управління в ньому. В цьому контексті підвищення конкурентоспроможності аеропортів відбувається більш активно завдяки активним стратегіям розвитку партнерства в галузі. Аеропорти замість очікування літаків та трафіку впроваджують стратегії залучення авіаційних перевізників-лоукостерів. В цьому контексті варто зосередитися на існуючих стратегіях в аеропортах.

Вибір стратегії аеропорту визначається в першу чергу самими характеристиками цього аеропорту. Першою основною характеристикою аеропорту є його здатність в майбутньому приймати більшу кількість пасажирів у випадку зростання попиту на його послуги. Наступною характеристикою аеропорту є його розмір. Аеропорт працює з декількома групами споживачів. Основними клієнтами аеропорту є всі типи авіаційних перевізників, які здійснюють регулярні рейси, лоукостери з новими маршрутами. Авіаційним перевізникам надаються інфраструктурні послуги безпосередньо аеропортом чи субпідрядниками. Пасажири також є прямими клієнтами аеропортів, тому що споживають послуги терміналів і отримують доступ до літаків. В той же час споживачами послуг аеропортів є магазини, ресторани, бари, готелі, які надають послуги пасажиром та привносять доходи аеропорту. Підприємства, які надають підтримуючі послуги авіаційним перевізникам, є наступною групою споживачів. В деяких випадках інтереси цих груп споживачів можуть знаходитися в конфлікті. Зокрема, метою пасажирів є скорочення часу на подорожі, тоді як метою магазинів є збільшення часу очікування пасажиром для підвищення обсягу своїх продажів.

Доходи в аеропорту можна розділити на два типи. Перший тип – це доходи від авіаційної чи операційної діяльності. Другий тип – це неавіаційні доходи, які виникають від постачальників послуг на території аеропорту пасажиром чи пропонуються авіаційними перевізниками. Можна виділити і додаткову групу – інші доходи, – це доходи, які виникли завдяки диверсифікації джерел прибутків аеропорту від надання експертних послуг в консалтингу та управлінні. В багатьох сучасних аеропортах безпосередньо на їхній території будуються актуальні та зручні стильні готелі. Стратегії розвитку аеропорту пов'язані з інфраструктурою. Збільшення місткості аеропорту вимагає створення нової інфраструктури для надання послуг таких як таксі, паркування для бізнес-авіації [2, с. 73].

Взаємозв'язок туристичної та авіаційної галузі має відповідним чином відбиватися при формуванні політики державного регулювання. При цьому слід брати до уваги, що безпосереднє регулювання авіаційної галузі, особливо міжнародної, завжди відбувалося таким чином, що було окремим та незалежним напрямком регулювання. Фактори впливу від суміжних галузей не враховувалися при регулюванні. Переважали пріоритети забезпечення безпеки та захисту екології повітряного простору. Проте наразі все більше визнається, що міжнародна авіація може принести значний поштовх

для розвитку туризму, і навпаки, підвищення попиту на послуги туристичної галузі забезпечує збільшення пасажиро- та вантажопотоку, надає значні можливості та формує перспективи розвитку авіаційної галузі. Лібералізація авіаційних маршрутів в Європі привела до стимулювання попиту на туристичні послуги в регіонах призначення, що стало потужним джерелом поповнення місцевих та державного бюджету. Прихильниками лібералізації маршрутів звичайно є представники туристичної галузі. Противниками є авіаційні перевізники, які не хочуть втрачати свою долю ринку. Прикладами лібералізації є такі країни як Сінгапур та Тайланд, яким вдалося збільшити кількість авіаційних перевізників, рейсів та туристів в свою країну. І навпаки, країни Південної Америки, де регулятори вагалися щодо впровадження лібералізації, втратили значний обсяг туристичних потоків. Особливістю лібералізації в даному випадку є те, що процес є двостороннім, тобто відбувається за погодженням двох країн. Відповідно до звіту Голови Державної авіаційної служби України [3] в 2018 році відбувалося збільшення частоти виконання регулярних рейсів між Україною та Угорщиною з дев'яти до чотирнадцяти з метою задоволення попиту на повітряні перевезення українського перевізника за маршрутом Київ – Будапешт – Київ, досягнуто домовленостей щодо зняття обмежень стосовно частоти під час здійснення регулярного повітряного сполучення з Австрією.

Досягнуто домовленостей щодо збільшення кількості рейсів з Німеччиною за основними маршрутами: Київ – Берлін, Київ – Франкфурт, Київ – Мюнхен з двадцяти восьми до п'ятдесяти двох рейсів на тиждень (сукупно за трьома вищезазначеними маршрутами) для кожної сторони. В авіаційній галузі України відбувається спрощення процедури отримання авіаційними перевізниками прав на експлуатацію повітряних ліній для виконання регулярних міжнародних рейсів на лібералізованих ринках перевезень з Республікою Молдова [4].

Інвестиції в пасажирські термінали та побудова терміналів чи модернізації існуючих безпосередньо в перевізників лоукост стратегії стосуються саме інфраструктурної спеціалізації. Спеціалізація може бути пов'язана з якістю роботи аеропорту, покращенням доступності в аеропорту через використання шатлів та рухових доріжок, організацією логістики модальних перевезень, забезпеченням стикових рейсів, інвестиціями в інфраструктуру терміналів та підвищенням ефективності багажного сервісу та доставкою вантажів інтермодальними каналами і залученням насамперед залізничного транспорту [5].

Державне регулювання діяльності в галузі авіації та використання повітряного простору 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 за їх виконанням та встановленні відповідальності за їх порушення [6, 7].

Необхідно приділити увагу розробці політики в області якості, яка може бути сформульована у вигляді принципів взаємодії туристичних агенцій як менеджерів корпоративного авіаційного трафіку, аеропортів, авіабудівних підприємств, страховиків, що надають послуги авіаційного страхування, кредитно-фінансових установ, лізингових компаній. Така політика має забезпечити поліпшення фінансово-

економічного та інвестиційного стану суб'єктів екосистеми авіаційної галузі; розширення асортименту послуг за рахунок внутрішніх рейсів та внутрішнього туризму; впровадження стандартів надання послуг світового рівня; орієнтацію на задоволення вимог споживачів; освоєння послуг, функціональні можливості яких реалізуються на інноваційних принципах; поліпшення ключових показників якості послуг; скорочення випадків надання споживачам неякісних послуг; розвиток партнерського сервісу.

Взаємодія між туристичною та авіаційною діяльністю стає дієвою тільки у разі її безпосередньої орієнтації на залучення пасажирів – туристів з метою дозвілля та ділових подорожей [8]. Система управління якістю має бути повністю інтегрована в систему державного управління та макроекономічного регулювання, тобто врахована через вплив регуляторних передумов розвитку галузі. Для цього пропонуємо наступний алгоритм (див. рис. 1).



Рис. 1. Етапи інтеграції суб'єктів екосистеми авіаційної галузі

Джерело: розроблено автором.

Ротшильд М. [9] впроваджує новий напрям розвитку економіки як сукупності економічних агентів, які працюють в природньому середовищі, що розвивається, в тому числі під впливом біологічних законів. Чессель М. визначає екосистему як мережеве співтовариство, члени якого комбінують свої ресурси на взаємовигідних принципах заради спільного досягнення інноваційних результатів [10].

В розвинутих країнах екосистеми формуються при підтримці та за участю держави, зокрема в Великій Британії, Китаї, Австралії. Існують окремі агентства, такі як VINNOVA (Швеція), TEKES (Фінляндія). Завданням таких Агентств є сприяння потоку технологій та інформації, які і скорочують трансакційні витрати економічних агентів галузі [11, с. 261]. Екосистема авіаційної галузі може бути побудована як на договірних конкурсних засадах, так і на умовах державно-приватного партнерства, концесії за участю органу державно-приватного партнерства як центрального органу виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері державно-приватного партнерства; відповідно до Закону України «Про концесію» [12]. Однак поточні показники роботи аеропортів України, які знаходяться в державній та комунальній формі власності, потребують ретельного аналізу сталого розвитку його роботи, який пропонується здійснювати за системою показників (див. табл. 1). Зворотна ситуація відбувається з комунальною формою власності, судячи з таблиці 2.

Таблиця 1

Аналіз сталості розвитку ДП «Міжнародний аеропорт «Бориспіль» за 2014–2018 рр.

| Показник | 2014 | | 2015 | | 2016 | | 2017 | | 2018 | |
|---|--|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|
| | Значення | Оцінка | Зміна | Оцінка | Зміна | Оцінка | Зміна | Оцінка | Значення | Оцінка |
| Фінансової стійкості | Зведені показники фінансового стану підприємства | | | | | | | | | |
| Платоспроможності | нестійке | нестійке | нестійке | нестійке | нестійке | нестійке | нестійке | нестійке | нестійке | нестійке |
| Ділової активності | нестійке | нестійке | нестійке | нестійке | нестійке | нестійке | нестійке | нестійке | нестійке | нестійке |
| Оцінки структури балансу | нестійке | нестійке | нестійке | нестійке | нестійке | нестійке | нестійке | нестійке | нестійке | нестійке |
| Рентабельності | кризове | нестійке | нестійке | нестійке | нестійке | нестійке | нестійке | нестійке | нестійке | нестійке |
| Зведені показники ймовірності банкрутства підприємства | Зведені показники ймовірності банкрутства підприємства | | | | | | | | | |
| Модель Ліса | висока | висока | висока | висока | висока | висока | висока | висока | висока | висока |
| Модель Спрінгейта | висока | висока | низька | низька | низька | низька | низька | низька | низька | низька |
| Модель Ж. Конана та М. Голдера | 20% | 20% | 20% | 20% | 20% | 20% | 20% | 20% | 20% | 20% |
| 1. Показники фінансової стійкості | 0,7 | 1,3 | 1,3 | 1,3 | 1,3 | 1,3 | 1,3 | 1,3 | 2,0 | 2,0 |
| Коефіцієнт фінансової незалежності або автономії | 0,544 | 1 | + | 0,635 | 1 | + | 0,693 | 3 | + | 0,724 |
| Коефіцієнт співвідношення залучених і власних коштів | 0,536 | 3 | + | 0,359 | 3 | + | 0,226 | 3 | + | 0,230 |
| Коефіцієнт співвідношення власних і позикових коштів | 0,837 | 0 | + | 0,642 | 0 | + | 0,575 | 0 | + | 0,442 |
| 2. Показники платоспроможності | 2,0 | 3,3 | | 3,3 | 3,3 | | 1,3 | | | 3,3 |
| Коефіцієнт абсолютної ліквідності | 0,409 | 5 | + | 0,494 | 5 | - | 0,356 | 3 | - | 0,424 |
| Проміжний коефіцієнт покриття | 0,820 | 1 | + | 1,007 | 5 | - | 0,786 | 1 | - | 1,205 |
| Коефіцієнт забезпеченості запасами короткострокових зобов'язань | 0,082 | 0 | + | 0,193 | 0 | + | 0,177 | 0 | + | 0,246 |
| 3. Показники ділової активності | 1,7 | 1,7 | | 1,7 | 1,7 | | 2,0 | | | 2,0 |
| Загальний коефіцієнт оборотності | 0,166 | 0 | + | 0,279 | 0 | + | 0,367 | 0 | + | 0,432 |
| Коефіцієнт оборотності запасів | 12,233 | 5 | - | 9,801 | 5 | - | 8,990 | 5 | + | 10,558 |
| Коефіцієнт оборотності власних коштів | 0,305 | 0 | + | 0,457 | 0 | + | 0,578 | 0 | + | 0,623 |
| 4. Показники оцінки структури балансу | 1,7 | 3,7 | | 3,7 | 3,7 | | 1,7 | | | 4,3 |
| Коефіцієнт поточної ліквідності | 0,968 | 0 | + | 1,307 | 1 | + | 1,233 | 1 | - | 1,026 |
| Коефіцієнт забезпеченості власними коштами | -0,033 | 0 | + | 0,235 | 5 | + | 0,189 | 5 | - | 0,026 |
| Коефіцієнт співвідношення чистих активів і статутного капіталу | 10,074 | 5 | + | 10,615 | 5 | + | 11,101 | 5 | + | 11,783 |
| 5. Показники рентабельності | 0,0 | 3,5 | | 3,5 | 3,5 | | 5,0 | | | 5,0 |
| Коефіцієнт рентабельності використання всього капіталу | -0,015 | 0 | + | 0,095 | 1 | + | 0,186 | 5 | + | 0,236 |
| Коефіцієнт використання власних коштів | -0,027 | 0 | + | 0,156 | 3 | + | 0,292 | 5 | + | 0,340 |
| Коефіцієнт рентабельності продажів | -0,087 | 0 | + | 0,341 | 5 | + | 0,506 | 5 | + | 0,546 |
| Коефіцієнт рентабельності за поточними витратами | -0,123 | 0 | + | 0,781 | 5 | + | 1,221 | 5 | + | 1,273 |
| 6. Показники ймовірності банкрутства | | | | | | | | | | |
| Модель Ліса | 0,007 | | + | 0,025 | | + | 0,034 | 0 | + | 0,038 |
| Модель Спрінгейта | -0,042 | | + | 1,011 | | + | 1,644 | 5 | + | 1,938 |
| Модель Ж. Конана та М. Голдера | -0,142 | | + | -0,213 | | + | -0,277 | 0 | + | -0,342 |

Джерело: розроблено автором за даними офіційної фінансової звітності підприємства.

Таблиця 2

Аналіз стапелості розвитку КП «Міжнародний аеропорт «Київ» за 2014–2018 рр.

| Показник | 2014 | | 2015 | | 2016 | | 2017 | | 2018 | | | | | | |
|---|-----------------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|--------|--------|---|---|
| | Значення | Оцінка | Зміна | Значення | Оцінка | Зміна | Значення | Оцінка | Зміна | Значення | Оцінка | | | | |
| Зведені показники фінансового стану підприємства | | | | | | | | | | | | | | | |
| Фінансової стійкості | нестійке | нестійке | нестійке | нестійке | нестійке | нестійке | нестійке | нестійке | нестійке | нестійке | нестійке | | | | |
| Платоспроможності | нестійке | нестійке | нестійке | нестійке | нестійке | нестійке | нестійке | нестійке | нестійке | нестійке | нестійке | | | | |
| Ділової активності | нестійке | нестійке | нестійке | нестійке | нестійке | нестійке | нестійке | нестійке | нестійке | нестійке | нестійке | | | | |
| Оцінки структури балансу | нестійке | нестійке | нестійке | нестійке | нестійке | нестійке | нестійке | нестійке | нестійке | нестійке | нестійке | | | | |
| Рентабельності | відносно стійке | нестійке | нестійке | нестійке | нестійке | нестійке | нестійке | нестійке | нестійке | нестійке | нестійке | | | | |
| Зведені показники ймовірності банкрутства підприємства | | | | | | | | | | | | | | | |
| Модель Ліса | висока | висока | висока | висока | висока | висока | висока | висока | висока | висока | висока | | | | |
| Модель Спрінгейта | висока | висока | висока | висока | висока | висока | висока | висока | висока | висока | висока | | | | |
| Модель Ж. Конана та М. Голдера | 30% | 30% | 30% | 30% | 30% | 30% | 30% | 30% | 30% | 30% | 30% | | | | |
| 1. Показники фінансової стійкості | | | | | | | | | | | | | | | |
| Коефіцієнт фінансової незалежності або автономії | 0,461 | 1,7 | 0 | 0,473 | 0 | + | 0,901 | 5 | + | 0,903 | 5 | + | 0,906 | 5 | + |
| Коефіцієнт співвідношення залучених і власних коштів | 0,199 | 5 | + | 0,193 | 5 | + | 0,015 | 5 | + | 0,015 | 5 | + | 0,014 | 5 | + |
| Коефіцієнт співвідношення власних і позикових коштів | 1,168 | 0 | + | 1,112 | 0 | + | 0,110 | 1 | + | 0,107 | 1 | + | 0,104 | 1 | + |
| 2. Показники платоспроможності | | | | | | | | | | | | | | | |
| Коефіцієнт абсолютної ліквідності | 0,053 | 0 | + | 0,101 | 0 | + | 0,187 | 0 | + | 0,333 | 3 | + | 0,110 | 0 | - |
| Проміжний коефіцієнт покриття | 0,108 | 0 | + | 0,143 | 0 | + | 0,334 | 0 | + | 0,428 | 0 | + | 0,507 | 0 | + |
| Коефіцієнт забезпеченості запасами короткострокових зобов'язань | 0,755 | 3 | 0,532 | 1 | - | 0,561 | 1 | + | 0,519 | 1 | - | 0,398 | 0 | - | |
| 3. Показники ділової активності | | | | | | | | | | | | | | | |
| Загальний коефіцієнт оборотності | 0,193 | 0 | + | 0,290 | 0 | + | 0,067 | 0 | - | 0,090 | 0 | + | 0,115 | 0 | + |
| Коефіцієнт оборотності запасів | 15,586 | 5 | 22,491 | 5 | + | 26,524 | 5 | + | 20,071 | 5 | - | 25,581 | 5 | + | |
| Коефіцієнт оборотності власних коштів | 0,419 | 0 | 0,612 | 0 | + | 0,074 | 0 | - | 0,100 | 0 | + | 0,127 | 0 | + | |
| 4. Показники оцінки структури балансу | | | | | | | | | | | | | | | |
| Коефіцієнт поточної ліквідності | 0,157 | 0 | 0,194 | 0 | + | 0,383 | 0 | + | 0,538 | 0 | + | 0,678 | 0 | + | |
| Коефіцієнт забезпеченості власними коштами | -5,377 | 0 | -4,141 | 0 | + | -1,608 | 0 | + | -0,860 | 0 | + | -0,476 | 0 | + | |
| Коефіцієнт співвідношення чистих активів і статутного капіталу | 13,767 | 5 | 13,950 | 5 | + | 77,088 | 5 | + | 79,223 | 5 | + | 82,067 | 5 | + | |
| 5. Показники рентабельності | | | | | | | | | | | | | | | |
| Коефіцієнт рентабельності використання всього капіталу | 0,074 | 1 | 0,072 | 1 | - | 0,022 | 0 | - | 0,034 | 0 | + | 0,044 | 0 | + | |
| Коефіцієнт використання власних коштів | 0,160 | 3 | 0,152 | 3 | - | 0,024 | 0 | - | 0,038 | 0 | + | 0,048 | 0 | + | |
| Коефіцієнт рентабельності продажів | 0,381 | 5 | 0,249 | 3 | - | 0,329 | 5 | + | 0,380 | 5 | + | 0,380 | 5 | - | |
| Коефіцієнт рентабельності за поточними витратами | 0,364 | 3 | 0,239 | 1 | - | 0,309 | 3 | + | 0,429 | 5 | + | 0,432 | 5 | + | |
| 6. Показники ймовірності банкрутства | | | | | | | | | | | | | | | |
| Модель Ліса | -0,013 | | | -0,011 | | + | 0,009 | 0 | + | 0,011 | 0 | + | 0,014 | 0 | + |
| Модель Спрінгейта | 0,024 | | | 0,086 | | + | 0,210 | 5 | + | 0,373 | 5 | + | 0,509 | 5 | + |
| Модель Ж. Конана та М. Голдера | -0,126 | | | -0,133 | | + | -0,226 | 0 | + | -0,254 | 0 | + | -0,285 | 0 | + |

Джерело: розроблено автором за даними офіційної фінансової звітності підприємства.

Розрізняємо поняття екосистеми авіаційної галузі та склад її економічних агентів. Туристичні, страхові, фінансові-кредитні, лізингові, готельно-ресторанні, соціальні мережі є суб'єктами екосистеми (див. рис. 2).

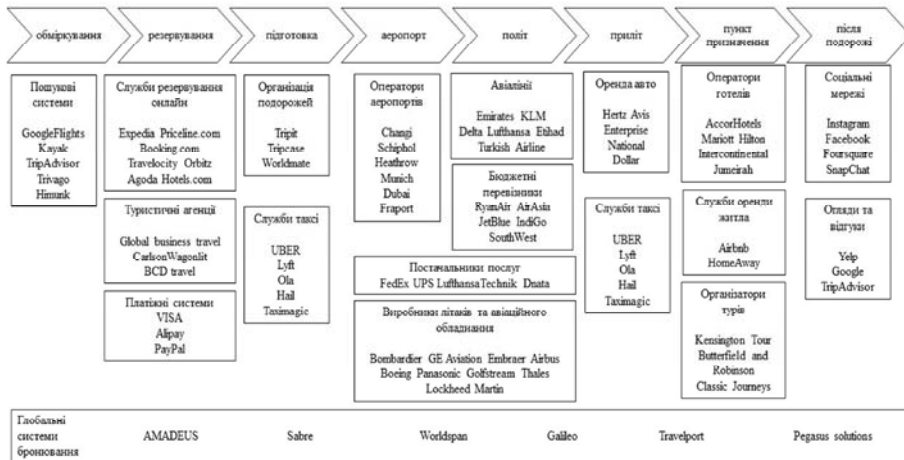


Рис. 2. Екосистема авіаційної галузі

Джерело: розроблено автором на базі [14].

Відповідно до ICAO [13, с. 6] найбільш розповсюдженими концесіями в аеропортах є договори з: постачальниками авіаційного палива; концесії на продаж продуктів харчування і напоїв (ресторани, бари, кафе, торговельні автомати і т. д.); роздрібні магазини; банки / пункти обміну іноземної валюти; служби забезпечення бортового харчування при авіакомпаніях; таксі, прокат автомобілів та стоянки автомобілів; реклама в аеропорту; громадський транспорт / транспорт, що забезпечує сполучення між аеропортом і містом (автобуси, лімузини і т. д.); магазини безмитної торгівлі (зокрема винно-горілчані і тютюнові виробів); заправні станції / станції техобслуговування автомобілів; перукарні; торгові автомати; готелі; агенти з відправлення вантажів об'єднаними партіями / експедитори або транспортні агенти; магазини з продажу сувенірів.

Метою створення екосистеми є скорочення трансакційних витрат. Збільшення кількості подорожуючих супроводжується необхідністю різкої адаптації суб'єктів екосистеми, які об'єднуються на базі цифрових платформ. Такі платформи не тільки надають можливість обмінюватися клієнтами серед суб'єктів, але й здійснювати аналітику профілю клієнтів, попереджати небезпечні ситуації, визначати майбутній попит серед споживачів авіаційної галузі, запроваджувати знижки та забезпечувати комфорт для пасажирів.

До неавіаційної діяльності аеропортів відносяться діяльність магазинів і підприємств обслуговування, службові та інші приміщення, які вони займали авіакомпаніями і урядовими установами, а також відкриті зони. Доходи аеропорту від неавіаційної діяльності включають, в основному, збори за право експлуатації комерційних підприємств в аеропорту, платежі за здані в оренду ділянки землі і приміщення, а також, в значно меншій мірі, надходження від комерційної діяльності, здійснюваної

самим аеропортом. Аеропорти також можуть отримувати доходи від комерційної діяльності, здійснюваної поза аеропортом, але залежні від авіаперевезень з точки зору клієнтської бази [13, с. 5–3].

Тобто, як ми бачимо, очевидним є значний потенціал збільшення доходів від неавіаційної діяльності саме в результаті стороннього ефекту розвитку туризму та зростання пасажиропотоку.

Висновки з даного дослідження і перспективи подальших розвідок у даному напрямі. Дослідження показало, що стратегічне планування розвитку авіаційної галузі відбувається в умовах цифровізації та потребує інтегрованого процесу аналізу та синтезу наслідків надання товарів та послуг споживачам. Розвиток авіаційної галузі можливий лише за умов підвищення комфортності подорожуючих, що потребує підвищення якості складових процесу організації та здійснення подорожі повітряним транспортом, якими в даному випадку є процеси організації туризму, проведення фінансово-кредитних розрахунків, споживчого сервісу та купівлі-продажу товарів широкого вжитку, використання послуг таксі, оренди транспорту та житла, готельно-ресторанного бізнесу. В дослідженні всі ці суб'єкти об'єднані в екосистему авіаційної галузі із визначенням їхніх ролей відповідно до етапів подорожі.

Література

1. Кулаев Ю. Ф., Щелкунов В. И. *Экономика гражданской авиации Украины* : монография. 2-е изд., дополн. и перераб. Киев : Феникс, 2010. 736 с.
2. Graham A., Papatheodorou A., Forsyth P. *Aviation and Tourism: Implications for Leisure Travel*. Aldershot: Ashgate Publishing Ltd., 2008. 408 p.
3. Звіт Голови Державної авіаційної служби. URL : <https://avia.gov.ua/oleksandr-bilchuk-vistupiv-iz-publichnim-zvitom-pro-pidsumki-diyalnosti-derzhaviasluzhbi-u-2018-rotsi/> (дата звернення: 21.01.2020).
4. Про внесення змін до наказу Державної авіаційної служби України від 24 жовтня 2014 р. № 686: Наказ Державної авіаційної служби від 25.09.2018 р. № 979. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/ru/z1224-18> (дата звернення: 25.01.2020).
5. Badanik B., Laplace I., Lenoir N., Malavolti E., Tomova A., Kazda A. Future strategies for airports. *WCTR 2010, 12th World Conference on Transport Research*, September 2010, Nice, France. P. 1–10. URL : https://www.researchgate.net/publication/280047363_Future_strategies_for_airports (дата звернення: 03.02.2020).
6. Повітряний кодекс України від 19.05.2011 р. № 3393-VI (із змін., редакція від 13.02.2020 р.). URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3393-17> (дата звернення: 13.02.2020).
7. Конвенція про міжнародну цивільну авіацію 1944 р. (із змін., редакція від 01.10.1998 р.). URL : https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_038 (дата звернення: 24.01.2020).
8. Про туризм: Закон України від 15.09.1995 р. № 324/95-ВР (із змін., редакція від 04.11.2018 р.). URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/324/95-вр> (дата звернення: 16.01.2020).

9. Rothschild M. *Bionomics: Economy as Ecosystem*. New York: Owl Books, Henry Holt and Company, Inc., 1995. 448 p.
10. Chessell M. *Innovation Ecosystems – An IBM Academy of Technology Study: What Are the Characteristics of Teams That Makes Collaborative Innovation Work Between Organizations*. Cambridge: Cambridge-MIT Institute Workshop on Open Innovation, 2008. 365 p.
11. Лановська Г. І. Інноваційна екосистема: сутність та принципи. *Економіка і суспільство*. 2017. № 11. С. 257-261.
12. Про концесію: Закон України від 03.10.2019 р. № 155-IX (із змін., редакція від 01.02.2020 р.). URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/155-20> (дата звернення: 05.02.2020).
13. Руководство по экономике аэропортов. 3-е изд. Монреаль: Международная организация гражданской авиации, 2013. 174 с. URL : https://www.icao.int/publications/Documents/9562_3ed_ru.pdf (дата звернення: 21.12.2019).
14. White paper. Digital Transformation Initiative. Aviation, Travel and Tourism Industry. Geneva Switzerland: World Economic Forum, 2017. 40 p. URL : https://www.accenture.com/_acnmedia/accenture/conversion-assets/wef/pdf/accenture-dti-aviation-travel-and-tourism-industry-white-paper.pdf (дата звернення: 27.01.2020).

References

1. Kulaev, Yu. F., and Schelkunov, V. I. (2010), *Jekonomika grazhdanskoj aviacii Ukrainy [Economics of the Civil Aviation of Ukraine]*, 2nd ed, Feniks, Kyiv, Ukraine [in Russian].
2. Graham, A., Papatheodorou, A., and Forsyth, P. (2008), *Aviation and Tourism: Implications for Leisure Travel*, Ashgate Publishing Ltd., Aldershot, England [in English].
3. The official site of the State Aviation Service (2018), “Report of the Head of the State Aviation Service”, available at: <https://avia.gov.ua/oleksandr-bilchuk-vistupiv-iz-publichnim-zvitom-pro-pidsumki-diyalnosti-derzhaviasluzhbi-u-2018-rotsi/> (Accessed 21 January 2020) [in Ukrainian].
4. The Verkhovna Rada of Ukraine (2012), Order of the State Aviation Service “On Amendments to the Order of the State Aviation Service of Ukraine”, available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/ru/z1224-18> (Accessed 25 January 2020) [in Ukrainian].
5. Badanik, B., Laplace, I., Lenoir, N., Malavolti, E., Tomova, A., and Kazda, A. (2010), “Future strategies for airports”, WCTR 2010, 12th World Conference on Transport Research, Nice, France, pp. 1-10, available at: https://www.researchgate.net/publication/280047363_Future_strategies_for_air_ports (Accessed 3 February 2020) [in English].
6. The Verkhovna Rada of Ukraine (2020), “Air Code of Ukraine”, available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3393-17> (Accessed 13 February 2020) [in Ukrainian].
7. The Verkhovna Rada of Ukraine (1998), “Convention on International Civil Aviation”, available at: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_038 (Accessed 24 January 2020) [in Ukrainian].

8. The Verkhovna Rada of Ukraine (2018), The Law of Ukraine “About tourism”, available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/324/95-вр> (Accessed 16 January 2020) [in Ukrainian].
9. Rothschild, M. (1995), *Bionomics: Economy as Ecosystem*, Owl Books, Henry Holt and Company, Inc., New York, USA [in English].
10. Chessell, M. (2008), *Innovation Ecosystems – An IBM Academy of Technology Study: What Are the Characteristics of Teams That Makes Collaborative Innovation Work Between Organizations*, Cambridge-MIT Institute Workshop on Open Innovation, Cambridge, England [in English].
11. Lanovs'ka H. I. (2017), “Innovative ecosystem: essence and principles”, *Economy and society*, no 11, pp. 257-261 [in Ukrainian].
12. The Verkhovna Rada of Ukraine (2020), The Law of Ukraine “About the concession”, available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/155-20> (Accessed 5 February 2020) [in Ukrainian].
13. *Rukovodstvo po jekonomike ajeroportov [Airport Economics Guide]* (2013), 3rd ed, International Civil Aviation Organization, Montreal, Canada, available at: https://www.icao.int/publications/Documents/9562_3ed_ru.pdf (Accessed 21 December 2019) [in Russian].
14. White paper. Digital Transformation Initiative. Aviation, Travel and Tourism Industry (2017), World Economic Forum, Geneva, Switzerland, available at: https://www.accenture.com/_acnmedia/accenture/conversion-assets/wef/pdf/accenture-dti-aviation-travel-and-tourism-industry-white-paper.pdf (Accessed 27 January 2020) [in English].

Статтю отримано 11 лютого 2020 р.

Article received February 11, 2020.