

УДК 339.13

JEL Classification: R41

ГРІНЧЕНКО Ю. Л.¹

УПРАВЛІННЯ РОЗВИТКОМ АЕРОПОРТІВ: ІНСТИТУЦІЙНІ АСПЕКТИ

DOI: 10.32620/cher.2020.1.12

Постановка проблеми. Інституційні аспекти розвитку авіаційної галузі та її суб'єктів потребують переосмислення в умовах глобалізації. *Метою* даного дослідження є формування концепції інституційного регулювання високо технологічних галузей із формуванням їх макроекономічного потенціалу. *Методи використані в дослідженні.* В дослідженні було використано методи системного аналізу, порівняння, індукції та фінансово-економічного аналізу. *Основною гіпотезою дослідження* стало припущення, що застосування узагальненої концепції інституційного регулювання високо технологічних галузей економіки дозволить спрямувати увагу на забезпечення цілей сталого розвитку економіки на макrorівні. *Виклад основного матеріалу.* Проаналізовано фінансово-економічні показники сталості розвитку ДП «Міжнародний аеропорт Львів ім. Данила Галицького» за 2014 – 2018рр. Для досягнення цілей сталого розвитку в стратегіях розвитку аеропортів запропоновано вводити показники впливу. Вплив на інвестиції: показники рейтингів; обсяг інвестицій; скорочення дотацій; скорочення бюджетного фінансування: працевлаштування; попит на послуги; партнерства з іншими регіонами. Вплив на громадян: інноваційна діяльність; підвищення якості товарів та послуг: взаємодія з інвесторами; взаємодія з громадськістю; туризм. Вплив на конкурентний потенціал: комфорт та стандартизація; взаємодія зі стейкхолдерами; промислова безпека; екологічна безпека; енергоефективність; недискримінація; вплив на бренд; соціальний захист; діджиталізація. Додатковий сторонній вплив: розвиток інститутів. *Оригінальність та практичне значення дослідження.* Проведені дослідження доцільно використовувати при визначенні інституційних засад управління високо технологічними галузями для зміни пріоритетів виробничо-господарської діяльності. Більш того, визначені цілі та показники можуть бути використані урядовцями та менеджерами, що приймають рішення на мікроекономічному і загальнодержавному рівні, бо наявна концепція забезпечує синхронізацію розвитку. *Висновки.* Розроблено концепцію інституційного регулювання стратегічного розвитку на прикладі авіаційної галузі. Концепція містить інститути трьох типів: техніко-технологічні, соціально-економічна та ідеологічні. Відповідно запропоновано розробка та використання показників розвитку технологічних стратегій, в тому числі діджитал, фінансово-економічних показників сталості розвитку та показників впливу для оцінки ідеологічних інститутів.

Ключові слова:

авіаційна галузь, аеропорт, сталий розвиток, циклічність, стратегія.

УПРАВЛЕНИЕ РАЗВИТИЕМ АЭРОПОРТОВ: ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫЕ АСПЕКТЫ

Постановка проблемы. Институциональные аспекты развития авиационной отрасли и ее субъектов требуют переосмысления в условиях глобализации. *Целью* данного исследования является формирование концепции институционального регулирования высокотехнологических отраслей с формированием их макроекономического потенциала. *Использованные в исследовании методы.* В исследовании были использованы методы системного анализа, сравнения, индукции и финансово-экономического анализа. *Основной гипотезой исследования* стало предположение, что использование обобщенной концепции институционального регулирования высокотехнологических отраслей экономики позволит обратить внимание на обеспечение целей устойчивого развития экономики на макроуровне. *Изложение основного материала.* Проанализировано финансово-экономические показатели устойчивого развития ДП «Международный аэропорт Львов имени Данилы Галицкого» за 2014-2018 год. Для достижения целей устойчивого развития в стратегиях развития аэропортов пред-

¹ Грінченко Юрій Леонідович, канд. екон. наук, доцент кафедри «Маркетинг та бізнес-адміністрування», Одеський національний університет імені І. І. Мечникова », м. Одеса, Україна.

Hrinchenko Yurii, Ph.D. in Economic, Associate Professor of Marketing and business administration Department of Odesa Mechnikov National University, Odesa, Ukraine.

ORCID ID: 0000-0002-9439-5933

e-mail: hrinchenko@yahoo.com





ложено вводити показателі впливу. Вплив на інвестиції: показателі рейтингів, об'єм інвестицій, скорочення дотацій, скорочення бюджетного фінансування, трудоустроїство, спрос на услуги, партнерство с другим регионами. Вплив на граждан: инновационная деятельность, повышение качества товаров и услуг, взаимодействие с инвесторами, взаимодействие с общественностью, туризм. Вплив на конкурентный потенциал: комфорт и стандартизация, взаимодействие со стейкхолдерами, промышленная безопасность, экологическая безопасность, энергоэффективность, недискриминация, влияние на бренд, социальная защита, диджитализация. *Оригинальность и практическое значение исследования.* Проведённое исследование целесообразно использовать при определении институциональных основ управления высокотехнологичными отраслями для изменения приоритетов производственно-хозяйственной деятельности. Более того, определённые цели и показатели могут быть использованы правительственными работниками и менеджерами, которые принимают решение на микроэкономическом и общегосударственном уровне, так как имеющаяся концепция обеспечивает синхронизацию развития. *Выводы.* Разработано концепцию институционального регулирования стратегического развития на примере авиационной отрасли. Концепция содержит институты трёх типов: технико-технологические, социально-экономические и идеологические. Соответственно предложены разработка и использование показателей развития технологических стратегий, в том числе цифровых, финансово-экономических показателей устойчивости развития для оценки идеологических институтов.

Ключевые слова:

авиационная отрасль, аэропорт, устойчивое развитие, цикличность, стратегия.

AIRPORT DEVELOPMENT POLICY: INSTITUTIONAL ASPECTS

Formulation of the problem. Institutional aspects of aviation industry development and its subjects should be re-thought under conditions of globalization. *The aim of the research* is to formulate a concept of institutional regulation of hi-tech industries within formation of their macroeconomic potential. *Research methods.* The research applies methods of system analysis, comparison, induction and financial-economic analysis. *The hypothesis of the research* is an assumption that the generalized concept of institutional regulation of hi-tech industries will allow to focus the attention on the support for the goals of sustainable development of the economy on the macro level. *Statement of the main material.* The financial and economic parameters of the sustainable development of the SE “Lviv Danylo Halytskyi International Airport” were analyzed for 2014-2018 time period. To accomplish the goals of sustainable development included into strategies of airport development we propose to apply the parameters of impact. Impact on investments: ratings, volume of investments, cut of grants, cut of budget financing, employment, demand for services, partnership with other regions. Impact on citizens: innovation activity, increase in quality of goods and services, cooperation with investors, cooperation with community, tourism. Impact on competitiveness potential: comfort and standardization, cooperation with stakeholders, industrial safety, ecological safety, energy efficiency, non-discrimination, impact on brand, social security digitalization. Additional external impact: development of institutions. *Originality and practical significance of the research.* The research results will be useful for developing institutional grounds of high-tech industries development policies and defining priorities of production and business activities. Moreover, the developed goals and parameters may be used by government officers and managers for decisions on micro and national level, as the proposed concept supports the development process synchronization. *Conclusions.* The article presents the concept for institutional regulation of strategic development with a case of aviation industry. The concept contains institutions of three types: productive-technologic, social-economic and ideologic. The formulation and application of parameters for assessing development of technology strategies, including digital ones, financial-economic parameters for sustainable development and impact measurement parameters for ideologic institutions.

Key words:

aviation industry, airport, sustainable development, business cycle, strategy.

Постановка проблеми. В загальнонауковому та інституційному сенсі бурхливі економіко-технологічних трансформації відбуваються внаслідок зміни самих існуючих моделей господарювання. Програми радикальних перетворень, які мають бути засновані на макроекономічних та теоретичних прогнозах, потребують поглиблення з точки зору еволюцій-

них перетворень в технологічних укладах та промисловості, процес становлення ринкових інструментів управління економікою. В статті зроблено спробу встановлення інституційних аспектів дослідження авіаційної галузі України з позиції організації роботи її суб'єктів – аеропортів.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Інституційні аспекти дослідження сучасної економіки наявні в роботах українських вчених Зверякова М. І. [1], де встановлено тенденції розвитку сучасної економіки та зміни її інститутів. Микитенко В. В. [2] було розвинуто теоретичні та методологічні засади інституційної архітектури економічних систем та визначено основні чинники інституційної динаміки економічного розвитку України. Кузнецов Е.А. та Уперенко М. А. [3] встановлюють міждисциплінарну роль інститутів в постіндустріальному суспільстві.

Централізована координація та формування управлінських структур були завжди тісно пов'язані. Проте самі аспекти їхнього інституційного регулювання мало вивчені. Одним з сучасних вчених, який підтримує конституціоналізм в управлінні є Кузнецов Е.А. Кузнецов Е.А. та Уперенко М.А. вважають, що новим напрямком взаємозв'язків стають історико-економічні дослідження галузевих, внутрішньогалузевих і внутрішньо організаційні інститутів. В якості загальної дослідницької проблеми історії та теорії виступає пізнання особливості взаємозв'язків в структурі: інститути - соціально-економічні відносини. Виникає необхідність теоретичного обґрунтування галузевого розвитку через нове розуміння синтезу: теорій економічного зростання, постіндустріального суспільства і сталого економічного розвитку з теорією інститутів [3, с. 22].

Таким чином, метою даного дослідження є формування концепції інституційного регулювання високо технологічних галузей із використанням їх макроекономічного та стратегічного потенціалу. Стратегічний потенціал високотехнологічних галузей нерозривно пов'язаний із філософією наукового менеджменту, в рамках якого широко розповсюджені технічні прийоми організації робіт, нормування, оцінювання. Тобто, з одного боку, формування стратегії безпосередньо пов'язується із менеджментом, який виділився у самостійний вид діяльності у 19 сторіччі, проте істотний вклад у розвиток менеджменту був внесений як наслідок підвищення значущості економічної ефективності промислового виробництва та сфери послуг.

Чухно А. А. вважає: «Інституціоналізм класичного напрямку, - писав він, - по методологічними підходами тісно пов'язаний з класичною політичною економією, економічною теорією марксизму, німецької історичної школою, кейнсіанством і філософією прагматизму. Йому притаманне дослідження виробництва і ролі держави в економіці і суспільстві. До того ж

соціально-економічні процеси розглядаються тут в розвитку, що обумовлює спрямованість цієї методології в майбутнє, пізнання економічної системи в русі, в процесі переходу від нижчих до вищих, тобто більш досконалих форм» [4, с. 10]. Становлення конкурентних відносин в Україні розглядається як створення інституційних гарантій для розвитку громадського суспільства, економічним базисом якого є ринкова форма економічного зв'язку. Зверяков М.І. виділяє поняття інституційного монополізму [1, с. 133]. При цьому монополізм може породжуватися як складом та поведінкою гравців, так і правилами гри в галузі. Тобто завдяки інституційному типу монополізму штучно створюються нерівні умови конкуренції для різних його учасників. Обмежений доступ до роботи в авіаційній галузі пояснюється як інституційними так і технологічними особливостями. Інституційна роль держави у відношенні до авіаційної галузі виникає саме з того, що держава обумовлює значущу частину правил гри формальних інститутів, водночас завдяки нормам регулювання, є не тільки генератором інституційного середовища, але й учасником ринкових стосунків. Вони проявляються в захисті прав власності та забезпеченні рівного доступу. Особливі риси такого інституційного регулювання виникають в умовах відкритої економіки та глобалізації.

В таких умовах формування та реалізація стратегій залежить від характеру самої стратегії та її мети. Розглядаються певні наукові школи стратегій, до яких належать школи: дизайну, планування, позиціонування, підприємництва, когнітивна школа, школу навчання, влади, культури, зовнішнього середовища, конфігурації. Школа зовнішнього середовища описує взаємний зв'язок між змінами зовнішнього оточення та певними ознаками організації. Саме зовнішнє оточення вважається головним елементом процесу створення стратегії [5, с.38]. Тобто зовнішнє середовище для цілей дослідження розглядатимемо як інституційні умови функціонування аеропорту. Ними є сукупність формальних і неформальних правил (інститутів) [8] - законів, наказів, норм, постанов, звичаїв, традицій, моралі, сімейно-родинних стосунків, релігійних норм поведінки в суспільстві, табу і т.д. - та механізмів їх виконання, зафіксованих в конституції та праві, а також існуючих в неформалізованому виді. Динамічний характер інституційного середовища, пов'язаний з його вдосконаленням, зазвичай підсилює складнощі менеджменту, що може призводити до реструктуризації, реорганізації, реінжинірингу підприємства [5, с.46].





Бест М. вважає, що на формування стратегічної конкурентоспроможності в більшому ступені впливають динамічні здібності розвитку підприємства, а також фактори мережевої конкуренції, соконкуренції та конкуренції на глобальних ринках [6, с. 45]. Інституційне регулювання має бути побудовано із використанням певних класифікацій інститутів. На думку Гріценка А. А. однією з найбільш загальних з них є поділ на техніко-технологічні, соціально-економічні та ідеологічні інститути. Цей поділ може бути конкретизовано. Усередині кожного рівня є свої підрівні. Тут відразу ж актуалізується проблема механізмів трансформації інститутів одного рівня в інститути іншого рівня. Це дає можливість зрозуміти, що, наприклад, імпорту техніки і технологій – не тільки ввезення машин і устаткування, але і імпорту інститутів, способів діяльності і способу мислення [7].

Метою статті є формування концепції інституційного регулювання високо технологічних галузей із формуванням їх макроекономічного потенціалу.

Виклад основного матеріалу дослідження. Сучасні аеропорти зараз розробляють не тільки стратегії загального розвитку, але й реалізують масштабні проекти щодо впровадження технологічних стратегій, які зокрема спираються на задоволення технологічних потреб пасажирів, управлінського складу, урядових організацій та галузевих асоціацій. Такі технологічні стратегії мають на меті оцінку вартості авіаційного бізнесу та визначення переваг для наших пасажирів. Особливостями технологічних стратегій є невизначеність майбутнього технологій, тобто в такому випадку доцільною є використання гнучких методологій. Одною з таких методологій є методологія Agile, яка використовується для групових проектів, проте її основний недолік в тому, що розробка виключає письмову документацію у порівнянні з іншими методами. Проте ІТ-інфраструктура аеропортів стає все більш впливовою та значущою. Імперативами успіху стратегії аеропортів виступають вимоги пасажирів задовільнити їхні очікування щодо без зусиль, своєчасно та без затримки пройти усі процедури та насолоджуватися перелітом. Капіталізація аеропортів саме через виробничу ефективність, яка інтегрується за допомогою ІТ-технологій. Це діджиталізація та візуалізація, яка стосується як комфорту пасажирів, так і прийняття рішень щодо регулювання роботи аеропортів. Стратегічний план розвитку аеропорту «МА «Львів ім. Данила Галицького» на 2019-2023рр., затверджений наказом Міністерства інфраструктури України

від 07 грудня 2017р. №427 містить загальну інформацію, в тому числі до авіаційної діяльності аеропортів віднесено послуги: забезпечення зліт-посадки, обслуговування пасажирів та багажу, забезпечення місцями для стоянки повітряних суден, забезпечення авіаційної безпеки, наземне обслуговування повітряних суден, зберігання та обробка вантажів, послуги із заправки паливом повітряних суден, реалізація бортового харчування, інші спеціалізовані послуги. До неавіаційних послуг відносяться: оренда комерційних площ та офісних приміщень, надання рекламних послуг, послуги зв'язку, автостоянки, паркувальної зони, організації та проведення заходів, продаж авіаційних перевезень. Для пасажирів аеропорту доступні такі послуги як паркування, автостоянка, авіакаси, кафе та ресторани, магазини Duty Free. В SWOT-аналізі аеропорту вказані такі можливості, як оголошення «Відкритого неба» з США, розвиток бізнес-авіації, підвищення пасажиропотоку за рахунок міграції українців, працюючих за кордоном. В листі стратегічних цілей присутні розвиток авіаційної та неавіаційної діяльності аеропорту. Проте відсутній взаємозв'язок із загальними показниками розвитку галузі та економіка країни, інтеграція в міжнародні програми розвитку авіаційного простору. Сталий розвиток аеропортів може спиратися на низку показників, проте почнемо саме з діагностики фінансових показників та схильності до банкрутства (табл.1).

За даними розрахунків, наведених в таблиці 1 можна зробити такі висновки.

Коефіцієнт фінансової незалежності або автономії показує частку власних коштів до загальної суми пасиву. Необхідність у власному капіталі зумовлена вимогами самофінансування підприємств, що є основою його самостійності та незалежності. Чим вища його доля в пасивах, тим вище буфер, який захищає кредиторів від збитків, а отже і менше ризик втрати бізнесу.

За 2014-2018 роки даний показник залишився в зоні благополуччя, хоч і прослідковується незначне його зменшення з 0,99 до 0,95, при граничному значенні показника для цієї зони не нижче 0,8. Його зниження зумовлене більшою динамікою зменшення показника власного капіталу, ніж динамікою зменшення показника пасивів підприємства, відповідно на 7% та 3%.

Коефіцієнт співвідношення залучених і власних коштів – це відношення суми довгострокових зобов'язань і короткострокових позик до власного капіталу.

Таблиця 1

**Аналіз фінансових показників сталості розвитку
ДП «Міжнародний аеропорт «Львів» ім. Д. Галицького» за 2014-2018рр.**

Показник	2014		2015			2016			2017			2018		
	Значення	Оцінка	Значення	Оцінка	Зміна	Значення	Оцінка	Зміна	Значення	Оцінка	Зміна	Значення	Оцінка	Зміна
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Зведені показники фінансового стану підприємства														
Фінансової стійкості	абсолютно стійке		абсолютно стійке			абсолютно стійке			абсолютно стійке			абсолютно стійке		
Платоспроможності	абсолютно стійке		відносно стійке			відносно стійке			відносно стійке			відносно стійке		
Ділової активності	нестійке		нестійке			нестійке			нестійке			нестійке		
Оцінки структури балансу	абсолютно стійке		абсолютно стійке			абсолютно стійке			абсолютно стійке			абсолютно стійке		
Рентабельності	нестійке		нестійке			нестійке			відносно стійке			нестійке		
Зведені показники ймовірності банкрутства підприємства														
Модель Ліса	низька		низька			низька			висока			висока		
Модель Спрінгейта	низька		низька			низька			низька			низька		
Модель Конана та Голдера	20%		20%			20%			20%			20%		
1. Показники фінансової стійкості		5,0		5,0			5,0			5,0			5,0	
Коефіцієнт фінансової незалежності або автономії	0,997	5	0,991	5	-	0,981	5	-	0,964	5	-	0,955	5	-
Коефіцієнт співвідношення залучених і власних коштів	0,000	5	0,000	5	-	0,000	5	-	0,008	5	-	0,017	5	-
Коефіцієнт співвідношення власних і позикових коштів	0,003	5	0,009	5	-	0,019	5	-	0,037	5	-	0,047	5	-
2. Показники платоспроможності		5,0		3,7			3,3			3,3			3,3	
Коефіцієнт абсолютної ліквідності	2,548	5	3,290	5	+	1,580	5	-	1,769	5	+	2,873	5	+
Проміжний коефіцієнт покриття	6,056	5	4,562	5	-	2,358	5	-	2,334	5	-	3,566	5	+
Коефіцієнт забезпеченості запасами короткострокових зобов'язань	0,949	5	0,424	1	-	0,207	0	-	0,224	0	+	0,285	0	+
3. Показники ділової активності		1,7		1,7			1,7			1,7			1,7	
Загальний коефіцієнт оборотності	0,054	0	0,085	0	+	0,141	0	+	0,192	0	+	0,255	0	+
Коефіцієнт оборотності запасів	35,657	5	25,299	5	-	34,818	5	+	26,781	5	-	24,299	5	-
Коефіцієнт оборотності власних коштів	0,055	0	0,086	0	+	0,144	0	+	0,199	0	+	0,267	0	+
4. Показники оцінки структури балансу		5,0		5,0			5,0			5,0			5,0	
Коефіцієнт поточної ліквідності	7,706	5	5,126	5	-	2,882	5	-	2,682	5	-	4,004	5	+
Коефіцієнт забезпеченості власними коштами	0,870	5	0,805	5	-	0,653	5	-	0,627	5	-	0,750	5	+
Коефіцієнт співвідношення чистих активів і статутного капіталу	195,734	5	191,963	5	-	185,07	5	-	2,511	5	-	2,525	5	+



1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
5. Показники рентабельності		1,0		2,0			2,3			3,0			2,0	
Коефіцієнт рентабельності використання всього капіталу	0,014	0	0,035	0	+	0,055	1	+	0,074	1	+	0,076	1	+
Коефіцієнт використання власних коштів	0,014	0	0,035	0	+	0,056	0	+	0,076	1	+	0,079	1	+
Коефіцієнт рентабельності продажів	0,265	3	0,408	5	+	0,388	5	-	0,383	5	-	0,298	3	-
Коефіцієнт рентабельності за поточними витратами	0,163	1	0,362	3	+	0,400	3	+	0,439	5	+	0,378	3	-
6. Показники ймовірності банкрутства														
Модель Ліса	0,379		0,114		-	0,058	1	-	0,036	0	-	0,037	0	+
Модель Спрінгейта	3,714		2,741		-	2,165	5	-	2,086	5	-	2,150	5	+
Модель Ж. Конана та М. Голдера	-1,523		-1,114		-	-0,868	0	-	-0,670	0	-	-0,586	0	-

Джерело: розраховано автором на підставі [9]

Протягом 2014-2018 років також знаходиться в зоні благополуччя. В 2014 році коефіцієнт дорівнював 0, бо ДП "Міжнародний аеропорт "Львів" ім. Д. Галицького" короткострокових кредитів банків і довгострокових зобов'язань не мав. В 2018 році він збільшився до значення в 0,017, при граничному значенні показника для цієї зони не вище 0,2, внаслідок появи у підприємства відстрочених податкових зобов'язань.

Коефіцієнт співвідношення власних і позикових коштів показує відношення суми довгострокових і короткострокових зобов'язань до власного капіталу. Даний показник також має абсолютно стійкий стан, хоч і в 2018 році із значенням 0,047 майже в притул наблизився до граничного значення зони не вище 0,05. Це зумовлено збільшенням значення короткострокових зобов'язань у 10 разів в 2018 році порівняно з 2014 роком, а також зменшенням обсягу власного капіталу на 7%.

Коефіцієнт абсолютної ліквідності. Він вказує частку короткострокових зобов'язань, які можуть бути негайно погашені за рахунок грошових коштів підприємства. Оптимальне значення не нижче 0,4. Якщо коефіцієнти ліквідності нижче рекомендованих значень, і для кредитора і для власника це означає, що існує небезпека, того що підприємство не зуміє впоратися зі своїми короткостроковими зобов'язаннями.

Значення коефіцієнта наступні: в 2014 році – 2,55, в 2016р. – 1,58, в 2018р. - 2,87. Зниження в 2016 році відносно 2014 року зумовлено більшою динамікою зростання короткостро-

кових зобов'язань від динаміки зростання грошових коштів підприємства, в сім та чотири рази відповідно. В 2018 році коефіцієнт зріс на 82% внаслідок зростання короткострокових зобов'язань на 54%, в той час як значення грошових коштів збільшилося на 180%.

Проміжний коефіцієнт покриття – це частка короткострокових зобов'язань які можна погасити за рахунок грошових коштів і надходжень від дебіторів. За 2014-2018 роки простежується динаміка до зменшення коефіцієнту зі значення 6,06 до 3,57, але достатньому для знаходження в зоні благополуччя, так як граничне значення – не менше 1. Зниження коефіцієнту пов'язано з тим що обсяг грошових коштів і надходжень від дебіторів зріс в цей період на 179 млн. грн., а обсяг короткострокових зобов'язань збільшився лише на 54 млн. грн.

Коефіцієнт забезпеченості запасами короткострокових зобов'язань показує частку короткострокових зобов'язань які можна погасити за рахунок запасів. Перехід коефіцієнта з зони благополуччя в 2014 році до зони небезпеки у 2015 році пов'язаний з тим, що обсяг запасів збільшився лише на 50%, в той час як обсяг короткострокових зобов'язань зріс на 236%. В 2016 році збільшення обсягу короткострокових зобов'язань в два рази при майже не змінному обсязі запасів, понизило значення коефіцієнту до зони ризику, який там залишився і в 2018 році.

Загальний коефіцієнт оборотності – це величина виручки, яка припадає на кожну гривню вкладену в активи, тобто скільки разів обернуться активи у виручку.



Спостерігається тенденція до зростання даного показника від 0,05 в 2014р. до 0,25 в 2018р. через збільшення виручки підприємства, але поки ще цієї динаміки недостатньо для виходу з зони ризику, граничне значення якого має бути вище значення в 0,4.

Для підвищення показника виручка повинна бути збільшена, а деякі активи зменшені (реалізовані). При цьому слід пам'ятати, що рішення про реалізацію активів можна приймати тільки після комплексного аналізу коефіцієнтів оборотності кожного типу активу та ліквідності підприємства.

Коефіцієнт оборотності запасів. $OЗ = \text{витрати на виробництво та реалізацію за період} / \text{вартість запасів на кінець періоду}$. З 2014 р. по 2018 рік коефіцієнт зменшився з 35,66 до 24,30, але все одно знаходиться в зоні благополуччя із великим резервом, бо значення коефіцієнту більше граничного значення у шість разів.

Коефіцієнт оборотності власних коштів характеризує швидкість обороту вкладеного капіталу. Низький показник означає бездіяльність частини власних коштів. У цьому випадку показник оборотності власного капіталу вказує на необхідність вкладення власних коштів в інший, більш підходящий джерело доходів. Спостерігається тенденція до зростання даного показника від 0,05 в 2014р. до 0,27 в 2018р. через збільшення виручки підприємства, але поки ще цієї динаміки недостатньо для виходу з зони ризику, граничне значення якого має бути вище значення в 0,8.

Коефіцієнт поточної ліквідності показує частку короткострокових зобов'язань, які можна погасити реалізувавши всі оборотні активи. Значення даного коефіцієнту зменшується в 2017 р. до 2,68, в 2014р. – 7,71, через більший темп зростання короткострокових зобов'язань порівняно з темпом зростання оборотних активів, в 10 разів і 3,5 р відповідно. У 2018р. показник показав збільшення до 4,00 за рахунок більшої динаміки зростання оборотних активів.

Коефіцієнт забезпеченості власними коштами вказує на наявність у підприємства власних коштів, необхідних для його фінансової стійкості. За 2014-2018 роки даний показник залишився в зоні благополуччя, хоч і прослідковується незначне його зменшення з 0,87 до 0,75, при граничному значенні показника для цієї зони не нижче 0,15. Його зниження зумовлене більшою динамікою зростання короткострокових зобов'язань, ніж оборотних активів.

Коефіцієнт співвідношення чистих активів і статутного капіталу. За 2014-2018 роки простежується значна динаміка до зменшення коефіцієнту зі значення 195,73 до 2,53, але до-

статньому для знаходження в зоні благополуччя, так як граничне значення має бути не менше 2. В першу чергу це пов'язано з тим, що ДП "Міжнародний аеропорт "Львів" ім. Д. Галицького" збільшило свій статутний капітал з 10,8 млн. грн. в 2014 році до 776,8 млн. грн в 2018 році.

Коефіцієнт рентабельності використання всього капіталу – це показник, що характеризує ефективність використання всіх активів підприємства. Показує величину прибутку отриману на одиницю активів. Застосовуючи цей коефіцієнт, можна зробити невірні висновки про зниження рентабельності активів, якщо на балансі підприємства з'явилося дороге обладнання, яке поки не використовується для випуску продукції. У нашому випадку рентабельність активів збільшувалася: у 2014 році – 0,01, в 2016 р. – 0,05, в 2018 р. – 0,08. При зменшенні активів підприємства на 3%, прибуток до оподаткування в 2014-2018 роках збільшився в 5 разів. Ця динаміка дозволила значенню коефіцієнта перейти з зони ризику до зони безпеки.

Коефіцієнт використання власних коштів показує, скільки прибутку отримано на одиницю капіталу, вкладеного власниками, і в ньому також спостерігається тенденція до збільшення. У 2014 році – 0,01, в 2016 році – 0,06, в 2018 році – 0,08. Зниження обсягу власного капіталу підприємства було більшим за зменшення активів підприємства, на 7% та 3% відповідно.

Коефіцієнт рентабельності продажів показує, величину прибутку, отриману на гривню реалізованої продукції. Розраховується як відношення чистого прибутку до виручки від реалізації за відповідний період. Значення даного коефіцієнту збільшилося з 0,26 у 2014 році до 0,38 в 2017 році через більший темп зростання прибутку до оподаткування в порівнянні з виручкою від реалізації. Таким чином, коефіцієнт перейшов з відносно стійкого до абсолютно стійкого стану. В 2018 році він зменшився до значення в 0,298 внаслідок зростання виручки від реалізації на 35%, при зростанні прибутку до оподаткування лише на 5%.

Коефіцієнт рентабельності за поточними витратами. Він показує, величину прибутку, отриману на гривню витрат. Розраховується як відношення чистого прибутку до витрат підприємства за відповідний період.

За 2014-2018 роки значення коефіцієнту зросло на 132%, з 0,16 до 0,38, що дозволило йому вийти з зони безпеки до зони стабільності. Це стало можливим завдяки тому, що при зростанні величини прибутку до оподаткування зросло на 409%, а обсяг витрат за цей період зріс лише на 119%.





Модель Ліса. Значення показників моделі відображає низьку ймовірність банкрутства підприємства, якщо вони вищі від оптимального значення – 0,037. Значення показника моделі мало постійну динаміку до зниження протягом 5 років, з 0,379 в 2014 році до 0,0367 в 2018 році, що погіршило ймовірність банкрутства.

В 2018 році основною причиною зменшення показника стало зниження величини власного капіталу підприємства на 7% та зростання величини довгострокових та короткострокових зобов'язань у 16,5 разів порівняно з 2014 роком, що і вплинуло на зростання найвагомішого коефіцієнта моделі – Х4.

Модель Спрінгейта. Показник моделі на протязі 2014-2018 років має низьку ймовірність банкрутства, хоча і прослідковується зниження його значення з 3,71 до 2,15. Це пов'язано з тим, що значення найвагомішого коефіцієнту моделі Х3 знизилось на 1,9. Питома вага коефіцієнту моделі Х3 в 2014 році складала 98%, а в 2018 році вона зменшилась до 80%. Зменшення значення коефіцієнту було обумовлено більшою динамікою зростання обсягу короткострокових зобов'язань порівняно з динамікою зростання величини прибутку до оподаткування, на 971% та 409% відповідно.

Модель Ж. Конана та М. Голдера. Чим менше показник моделі, тим нижче ймовірність банкрутства підприємства. Показник моделі мав негативну динаміку протягом 2014-2018 років, з -1,523 в 2014 році до -0,586 в 2018 році, але ймовірність банкрутства все одно залишилася на низькому рівні. В 2018 році порівняно з 2014 роком основною причиною зменшення показника стала більша динаміка зростання обсягу короткострокових зобов'язань порівняно з динамікою зростання величини прибутку до

оподаткування, що і вплинуло на зростання найвагомішого коефіцієнта моделі – Х5.

Стратегічний розвиток можливий у випадку досягнення синергії із цілями макроекономічного рівня. Тому пропонуємо орієнтацію на цілі сталого розвитку Організації Об'єднаних Націй перелічені нижче:

Ціль 1. Подолання бідності; Ціль 2. Подолання голоду, розвиток сільського господарства; Ціль 3. Міцне здоров'я і благополуччя; Ціль 4. Якісна освіта; Ціль 5. Гендерна рівність; Ціль 6. Чиста вода та належні санітарні умови; Ціль 7. Доступна та чиста енергія; Ціль 8. Гідна праця та економічне зростання; Ціль 9. Промисловість, інновації та інфраструктура; Ціль 10. Скорочення нерівності; Ціль 11. Сталий розвиток міст і громад; Ціль 12. Відповідальне споживання та виробництво; Ціль 13. Пом'якшення наслідків зміни клімату; Ціль 14. Збереження морських ресурсів; Ціль 15. Захист та відновлення екосистем суші; Ціль 16. Мир, справедливість та сильні інститути; Ціль 17. Партнерство заради сталого розвитку.

Глобальні Цілі сталого розвитку були затверджені у 2015 році на саміті ООН з питань сталого розвитку. За ініціативи Уряду України та за сприяння системи ООН в Україні протягом року тривав відкритий та інклюзивний процес адаптації ЦСР. Беручи до уваги принцип "нікого не залишити осторонь" та використовуючи широкий спектр інформаційних, статистичних та аналітичних матеріалів, була розроблена національна система ЦСР (86 завдань розвитку та 172 показники для моніторингу їх виконання). Показники структури інституційного регулювання сталого розвитку аеропортів представлені в таблиці 2.

Т а б л и ц я 2

Сталий розвиток стратегії аеропортів: підхід ідеологічних інститутів

№	Показник сталого розвитку	Інституційні показники стратегії	
1.	Вплив на інвестиції	Показники рейтингів	Партнерства з іншими регіонами
		Обсяг інвестицій	Попит на послуги
		Скорочення дотацій	Працевлаштування
		Скорочення бюджетного фінансування	
2.	Вплив на громадян	Інноваційна діяльність	Туризм
		Підвищення якості товарів та послуг	Взаємодія з громадськістю
		Взаємодія з інвесторами	
3.	Вплив на конкурентний потенціал	Комфорт та стандартизація	Діджиталізація
		Взаємодія зі стейкхолдерами	Соціальний захист
		Промислова безпека	Вплив на бренд
		Екологічна безпека	Недискримінація
		Енергоефективність	
4.	Додатковий сторонній вплив	Розвиток інститутів	

Джерело: розроблено автором



Наведена структура дає можливість розширити сферу впливу на розвиток аеропорту та підвищити його ринковий потенціал. Водночас видаляються недоліки пов'язані із відсутністю сервісно-орієнтованого підходу та виявленні впливу аеропорту на макроекономічному рівні.

Висновки та перспективи подальших досліджень. В статті проаналізовано стратегію розвитку ДП «МА «Львів» ім. Данила Галицького» з точки зору можливості інституційного регулювання його розвитку. Розроблено концепцію інституційного регулювання стратегічного розвитку на прикладі авіаційної галузі.

Концепція містить інститути трьох типів: техніко-технологічні, соціально-економічна та ідеологічні. Відповідно запропоновано розробка та використання показників розвитку технологічних стратегій, в тому числі діджитал, фінансово-економічних показників сталості розвитку та показників впливу для оцінки ідеологічних інститутів.

Перспективами подальших досліджень з цього напрямку є розробка економіко-математичної моделі сталого розвитку аеропортів в умовах дотримання економічної структури інституційного регулювання авіаційної галузі.

Література

1. Зверяков М. И. Теоретические проблемы формирования национальной экономической системы: монография. Одесса: Астропринт, 2012. 352 с.
2. Микитенко В. В. Інституціональний консенсус функціонування ринку праці та національного господарства в системі сталого розвитку. *Ефективна економіка*. 2012. № 1. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=970> (дата звернення: 20.12.2019).
3. Уперенко Н. А., Кузнецов Э. А. Междисциплинарные проблемы истории экономики и теории институтов. *Ринкова економіка: сучасна теорія і практика управління*. 2018. Т. 17. № 1(38). С. 9-26.
4. Чухно А. А., Леоненко П. М., Юхименко П. У. Інституціонально-інформаційна економіка. Київ: Знання, 2010. 687 с.
5. Экономическая стратегия фирмы: учеб. пособие / под ред. А.П. Градова. 4-е изд., перераб.

Стаття надійшла

до редакції : 03.02.2020 р.

Санкт-Петербург: Специальная Литература, 2003. 959 с.

6. Бест М. Новая Конкуренция. Институты промышленного развития / пер. с англ. Москва: ТЕИС, 2002. 366 с.

7. Институциональная архитектура и динамика экономических преобразований / под ред. А. А. Гриценко. Харьков: Форт, 2008. 928 с.

8. Норт Д. Институції, інституційні зміни та функціонування економіки. Київ: Основи, 2000. 198 с.

9. Офіційний сайт Державної авіаційної служби України. URL: <https://avia.gov.ua> (дата звернення: 20.12.2019).

References

1. Zveryakov, M. I. (2012). *Theoretical problems of the formation of the national economic system*. Odessa: Astroprint (in Russian).
2. Mykytenko, V. V. (2012). Institutional consensus of functioning of the labor market and national economy in the system of sustainable development. *Efficient economy*, 1. Retrieved from: <http://www.economy.nayka.com.ua/> (in Ukrainian).
3. Uperenko, M. O., & Kuznetsov, E. A. (2018). Multi-disciplinary issues of history of economics and theory of institutes. *Market economy: modern management theory and practice*, 17(1), 9-26. Retrieved from: [https://doi.org/10.18524/2413-9998.2018.1\(38\).135303](https://doi.org/10.18524/2413-9998.2018.1(38).135303) (in Russian).
4. Chukhno, A. A. & Leonenko, P. M., & Yuhymenko, P. U. (2010). *Institutional and Information Economics*. Kyiv: Znannia (in Ukrainian).
5. Gradov, A. P. (ed.). (2003). *The economic strategy of the company* (4th ed.). St. Petersburg: SpecLit (in Russian).
6. Best, M. (2002). *New Competition. Institutes of Industrial Development*. Moscow: TEIS (in Russian).
7. Gritsenko, A. A. (ed.). (2008). *Institutional architectonics and dynamics of economic transformations*. Kharkov: Fort (in Russian).
8. Nort, D. (2000). *Institutions, institutional change and the functioning of the economy*. Kyiv: Osnovy (in Ukrainian).
9. Official Site of the State Aviation Service of Ukraine. Retrieved from <https://avia.gov.ua> (in Ukrainian).

Стаття прийнята

до друку: 03.03.2020р.

Бібліографічний опис для цитування :

Грінченко Ю. Л. Управління розвитком аеропортів: інституційні аспекти / Ю. А. Грінченко // Часопис економічних реформ. – 2020. – № 1 (37). – С. 91–99.