АВІАЦІЙНИЙ ТРАНСПОРТ ЯК ОБ'ЄКТ РЕГУЛЮВАННЯ РОЗВИТКУ В ІНСТИТУЦІОНАЛЬНИХ КООРДИНАТАХ ГАЛУЗЕЙ НАЦІОНАЛЬНОГО ГОСПОДАРСТВА

AIR TRANSPORT AS AN OBJECT OF DEVELOPMENT REGULATION IN THE INSTITUTIONAL COORDINATES OF SECTORS OF THE NATIONAL ECONOMY

УДК 338.242+656.7

Гура С.М.
здобувачка
Національний авіаційний університет

Формалізовано інституціональні координати галузей національного господарства, які використано для ідентифікації авіаційного транспорту як об'єкту регулювання розвитку. Виявлено протиріччя нормативно-правових актів і класифікації видів економічної діяльності щодо авіаційного транспорту у частині якісних інституціональних координат. Доведено, що їх джерелом є: діяльність аеропортів, аеродромів, навчальних закладів, космічний транспорт, сільськогосподарські роботи, капітальний ремонт, реклама, аерофотозйомка. На основі оцінки кількісних інституціональних координат виявлено переваги авіаційного транспорту над національною економікою за ресурсовіддючею по великим і середнім підприємствам, а також позитивні тенденції її зростання. Встановлено нижчу конкурентоспроможність і негативні тренди авіаційного транспорту за ресурсовіддачею порівняно з транспортом через більшу капіталомісткість операційних та інвестиційних процесів. Обґрунтовано необхідність впровадження інноваційних технологій організації авіаперевезень з метою зниження поточних і капітальних витрат.
Ключові слова: *авіаційний транспорт, об'єкт, регулювання, розвиток, інституціональні координати, галузь національного господарства.*

Формализованы институциональные координаты отраслей национального хозяйства, которые использованы для идентификации авиационного транспорта как объекта регулирования развития. Выявлено противоречие нормативно-правовых актов и классификации видов экономической деятельности по авиационному транспорту в части качественных институциональных координат. Доказано, что их источниками являются: деятельность аэропортов, аэродромов, учебных заведений, космический транспорт, сельскохозяйственные работы, капитальный ремонт, реклама, аэрофотосъемка. На основе оценки количественных институциональных координат выявлены преимущества авиационного транспорта над национальной экономикой по ресурсоотдаче по крупным и средним предприятиям, а также положительные тенденции ее роста. Установлена более низкая конкурентоспособность и негативные тренды авиационного транспорта за ресурсоотдаче в сравнении с транспортом из-за большей капиталоемкости операционных и инвестиционных процессов. Обоснована необходимость внедрения инновационных технологий организации авиаперевозок с целью снижения текущих и капитальных затрат.
Ключевые слова: *авиационный транспорт, объект, регулирования, развитие, институциональные координаты, отрасль национального хозяйства.*

The institutional coordinates of the branches of the national economy, which were used to identify air transport as an object of development regulation, have been formalized. Contradictions of normative-legal acts and classification of types of economic activity concerning air transport in the part of qualitative institutional coordinates are revealed. It is proved that their source is: the activity of airports, airfields, educational institutions, space transport, agricultural work, overhaul, advertising, aerial photography. Based on the assessment of quantitative institutional coordinates, the advantages of air transport over the national economy in terms of resource-intensive for large and medium-sized enterprises, as well as positive growth trends were identified. Lower competitiveness and negative trends in air transport in terms of resource efficiency compared to transport due to higher capital intensity of operating and investment processes have been established. The necessity of introduction of innovative technologies of the organization of air transportations for the purpose of reduction of current and capital expenses is substantiated.
Key words: *air transport, object, regulation, development, institutional coordinates, branch of the national economy.*

Постановка проблеми. Інституціональні особливості країн світу визначають структурну побудову їх національних економік. Геополітичне положення, значна територія та велика протяжність кордонів України визначає важливість транспортної галузі для зміцнення національної безпеки і розвитку національного господарства. Науково-технічний прогрес і геополітичні процеси суттєво впливають на пріоритетність тих чи інших галузей для розвитку країни. У сучасних умовах євроінтеграції надзвичайно важливим для України є підтримка статусу космічної держави і розвиток потенціалу авіаційного транспорту. Підтвердженням цього є створення відповідного інституціонального середовища, пов'язаного з прийняттям у 2011 році нової редакції Повітряного кодексу України як передумови підписання Угоди про спільний авіаційний простір з ЄС [1, с. 18]. Прийняття зазначеного документа означає: по-перше, приведення національного законодавства до норм міжнародного повітряного права; по-друге, зміну пріоритетів державного регулювання в напрямках: забезпечення попиту громадян, суспільства і держави на безпечні

авіаперевезення, захисту прав і законних інтересів продавців і покупців послуг авіаційного транспорту; лібералізації змісту, форм і методів організації перевізного процесу; надання споживачам можливості вибору різних видів транспортного обслуговування тощо. Проте питання регулювання авіаційного транспорту необхідно розглядати скрізь призму інституціональних координат національної економіки загалом.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питання використання інституціональних координат, координат державного регулювання економіки для вирішення галузевих проблем, зокрема через формування ефективного попиту і пропозиції, пом'якшення наслідків нерівності в умовах ринку порушуються у працях Манжури О. [2], Гуменюк В. [3]. Білоцерківець В. зазначає, що координати розвитку національної економіки України мають визначатися на базі її цілісності і механізмів самоорганізації за умов активного сприяння держави: розвитку IT-технологій, державно-приватного партнерства, перерозподілу новоекономічної надренти від споживачів на користь національних виробників тощо [4, с. 70].

Інституціональні координати національної економіки сприймаються вченими або як економіко-математична, або як політико-правова категорія. Відповідно до першого розуміння Войтко С. В. використовує двовимірний простір для групування країн групи G20 та TOP-20 за рівнем економіки у координатах сталого розвитку [5, с. 58]. Згідно другого підходу Задихайло Д. В. пропонує модель національної економіки в координатах балансу правових аспектів економічної влади [6, с. 133], а Терехов Є. М. визначає економічні наслідки вибору геополітичного курсу України в системі координат Захід – Схід через вартість енергоносіїв і зниження енергоємності національної економіки [7, с. 66]. Утім тільки поодинокі роботи, зокрема дослідження Васюткіна Н. В., стосуються оцінку впливу інституційних перетворень на розвиток авіагалузі України [8, с. 157].

Постановка завдання. Метою даної роботи є формалізація авіаційного транспорту як об'єкта регулювання розвитку в інституціональних координатах галузей національного господарства.

Результати дослідження. Авіаційний транспорт, як об'єкт регулювання розвитку в інституціональних координатах галузей національного господарства, має багаторівневу структуру, якій притаманно дерево цілей – на міжнародному, загальнодержавному, регіональному рівнях.

Погоджуємося з Юрченко М. В., що глобальною метою регулювання розвитку авіаційного транспорту України є: розбудова системи авіаційної безпеки, попередження аварійних ситуацій, захист прав споживачів, створення належних умов праці працівників авіаційної галузі тощо [9, с. 30].

Цілями регулювання розвитку авіаційного транспорту на міжнародному рівні є: забезпечення міжнародних транспортних коридорів, збільшення міжнародного транзиту територією України, зміцнення конкурентоспроможності вітчизняних авіаперевізників, зростання експортного потенціалу на міжнародному ринку авіаперевезень, гармонізація національної мережі авіаційного транспорту із міжнародними (європейськими) стандартами. Завдання набуття Україною статусу транзитної держави з урахуванням її унікального географічного розташування прописано у Державній цільовій програмі розвитку аеропортів на період до 2023 року [10].

На загальнодержавному рівні цілями регулювання розвитку авіаційного транспорту є: підвищення ефективності управління державним майном, розбудова та забезпечення відповідності транспортної інфраструктури міжнародним стандартам, інноваційне оновлення парку літальних апаратів, забезпечення відповідності тарифів на авіаперевезення платоспроможності населення, створення сприятливого конкурентного та інвестиційного середовища, покращення рівня сервісу та якості авіаперевезень. Цілями регіонального рівня щодо регулювання авіаційного транспорту є: залучення авіаційних підприємств до вирішення проблем територіального соціально-економічного розвитку, раціоналізація регіональних пасажирських та вантажних авіаперевезень. Інституціональні засади функціонування авіаційного транспорту визначені Повітряним Кодексом України. Відповідно до нього систему авіації складають державна та цивільна авіація, остання, у свою чергу, поділяється на авіацію загального призначення та комерційну авіацію (рис. 1).

Органами регулювання щодо державної авіації є Міністерство оборони, в інституціональних координатах галузей національної економіки за КВЕД – 2010 вона відноситься до секції О «Державне управління й оборона; обов'язкове соціальне страхування», клас 84.22 – «Діяльність у сфері оборони» [12].

У Законі України «Про космічну діяльність» не йдеться про космічний транспорт [13], проте Повітряний Кодекс України визначає (стаття 1, абзац 54) визначає літальний апарат як пристрій для польотів в атмосфері чи космічному просторі. Проте Директива Ради 2013/59/Євратом визначає космічний літальний апарат як пілотований транспортний засіб, призначений для роботи на висоті понад 100 км над рівнем моря [14].

Закон України «Про транспорт» [15] надає широке визначення авіаційного транспорту, що включає діяльність не тільки авіаперевізників, але і аеропортів, аеродромів, навчальних закладів, ремонтних заводів тощо (рис. 2).

Рис. 1. Формалізація системи авіації та органів управління нею

Джерело: побудовано за даними [11]

Близьким до нього є трактування авіаційно-транспортної системи, наведене у внутрішніх регламентах Державної авіаційної служби [16]. На відміну від попереднього, воно не включає навчальні заклади, але містить авіаційні адміністрації та установи з нагляду за безпекою польотів.

У КВЕД – 2010 авіаційний транспорт представлений у розділі 51 у вузькому розумінні і складається із таких класів: 51.10 – Пасажирський авіаційний транспорт, 51.21 – Вантажний авіаційний транспорт, 51.22 – Космічний транспорт. КВЕД – 2010 відділяє авіаційний транспорт від діяльності аеродромів, аеропортів та їх обслуговування, що входять до розділу 52 «Складське господарство та допоміжна діяльність у сфері транспорту».

Окрім цього, КВЕД – 2010 не відносить до авіаційного транспорту такі види діяльності, передбачені статтею 32 Закону України «Про транспорт», які представлені в класах інших розділів: 01.61 – обприскування сільськогосподарських культур з повітря (допоміжна діяльність у сільському господарстві та післяурожайна діяльність), 33.16 – капітальний ремонт літаків або авіадвигунів (ремонт і технічне обслуговування готових металевих виробів, машин і устаткування); 73.11 – рекламу на авіаційному транспорті (рекламні агентства), 74.20 – аерофотозйомка (інша професійна, наукова та технічна діяльність); 85.32, 85.53 – діяльність льотних шкіл (середня освіта, інші види освіти).

Для визначення порівняльної інституціональної спроможності окремих організаційно-правових форм господарювання на авіаційному транспорті, суміжних галузях та національній економіці загалом проведено аналіз динаміки і структури активів та обсягів реалізованої продукції (товарів, послуг) за розміром підприємств. Протягом 2013-2017 років активи підприємств авіаційного транспорту (табл. 1) збільшилися проміжними темпами (у 2,03 разів), меншими, ніж на транспорті загалом (2,68 разів), але більшими, ніж загалом по національній економіці (1,74).

За всіма трьома досліджуваними видами діяльності найбільші темпи зростання демонстрували великі підприємства, причому ренкінг відповідає загальним активам: авіаційним транспорт (2,39 – друге місце), транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність (3,15 разів – перше місце), національна економіка (2,02 – третє місце). Найбільша частка активів за всіма видами діяльності приходиться на великі підприємства і демонструє тенденцію до зростання: перше місце – авіаційний транспорт (із 73,6% до 86,6%), друге місце – транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність (із 63,1% до 74,2%), третє місце – національна економіка (із 35,9% до 41,4%).

Авіаційний транспорт є лідером зростання обсягів реалізованої продукції (товарів, послуг) протягом 2013-2017 років (табл. 2) – у 2,78 разів, на другому місці – транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність (2,11 разів), на третьому – національна економіка (1,9 разів).

На авіаційному транспорті і в національній економіці темпи росту продаж перевищують

Закон України «Про транспорт». Стаття 32. Авіаційний транспорт і його склад
До складу авіаційного транспорту входять підприємства повітряного транспорту, що здійснюють перевезення пасажирів, вантажів, багажу, пошти, аерофотозйомки, сільськогосподарські роботи, а також аеропорти, аеродроми, аероклуби, транспортні засоби, системи управління повітряним рухом, навчальні заклади, ремонтні заводи цивільної авіації та інші підприємства, установи та організації незалежно від форм власності, що забезпечують роботу авіаційного транспорту.

Про затвердження Положення про систему управління безпекою польотів на авіаційному транспорті: Наказ Державної авіаційної служби від 25.11.2005 № 895
Авіаційно-транспортна система - сукупність елементів (суб'єктів) системи, діючих і взаємодіючих для задоволення потреб суспільства в авіаційних роботах та перевезеннях. Суб'єктами авіаційно-транспортної системи є повітряні судна з їх екіпажами, авіакомпанії, аеродроми і аеропорти, організації з технічного обслуговування повітряних суден, обслуговування повітряного руху, авіаційна адміністрація та установи з нагляду за безпекою польотів.

Класифікація видів економічної діяльності (КВЕД – 2010)

51	Авіаційний транспорт	52	Складське господарство та допоміжна діяльність у сфері транспорту
51.1	Пасажирський авіаційний транспорт	52.2	Допоміжна діяльність у сфері транспорту
51.10	Пасажирський авіаційний транспорт • перевезення пасажирів авіаційним транспортом за встановленим маршрутом і розкладом; • чартерні пасажирські рейси; • польоти з метою огляду краєвидів і визначних пам'яток; • надання в оренду авіаційних транспортних засобів задля пасажирських перевезень; • авіаційна діяльність загального характеру.	52.23	Допоміжне обслуговування авіаційного транспорту • діяльність, пов'язану з перевезенням пасажирів, тварин або вантажів авіаційним транспортом: o діяльність терміналів, таких як аеропорти тощо; o управління аеропортами та повітряним рухом; o діяльність, пов'язану з наземним обслуговуванням на аеродромах тощо; • послуги з пожежогасіння та запобігання пожежам в аеропортах.
51.2	Вантажний авіаційний транспорт і космічний транспорт		
51.21	Вантажний авіаційний транспорт: • перевезення вантажів авіаційним транспортом за встановленим маршрутом і розкладом; • перевезення вантажів авіаційним транспортом не за розкладом; • надання в оренду авіаційних транспортних засобів з екіпажем задля вантажних перевезень		
51.22	Космічний транспорт: •запуск супутників і космічних кораблів; •пасажирські та вантажні космічні перевезення		

Рис. 2. Порівняння підходів до визначення видів діяльності, що відносяться до авіаційного транспорту

Джерело: побудовано за даними [12]

темпи росту активів, на транспорті загалом – відстають.

Найбільші темпи зростання за розміром підприємств демонструють: у національній економіці – малі підприємства (2,21 раза), у т.ч. мікропідприємства (2,3 раза), загалом на транспорті – середні підприємства (2,48 разів), на авіаційному транспорті – великі підприємства (2,82 раза).

У національній економіці акцент із пріоритетного формування обсягу продаж змістився з великих на середні підприємства, частка яких зросла із 41,1% до 42,8%), на транспорті, складському господарстві, у поштовій та кур'єрській діяльності пріоритет залишається за великими підприємствами, але їх частка скоротилася із 57,2% до 50,9%. На авіаційному транспорті лідерство переконливо утримують великі підприємства, які наростили свою частку із 83,0% до 84,3%.

Для кількісної оцінки інституціональних координат авіаційного транспорту в системі галузей роз-

Таблиця 1

Динаміка розміру і структури активів підприємств за видами економічної діяльності

Роки	Усього	підприємства							
		великі		середні		малі		з них мікро-підприємства	
		млн. грн.	%	млн. грн.	%	млн. грн.	%	млн. грн.	%
	національна економіка								
2013	5712275	2048259	35,9	2038944	35,7	1625072	28,4	917381	16,1
2014	5994266	2233062	37,3	2057526	34,3	1703678	28,4	980671	16,4
2015	8073783	3470687	43,0	2465719	30,5	2137378	26,5	1162720	14,4
2016	9991791	3979950	39,8	2893450	29,0	3118391	31,2	1789378	17,9
2017	9961779	4127317	41,4	3103750	31,2	2730712	27,4	1485347	14,9
Темп росту	1,74	2,02	1,15	1,52	0,87	1,68	0,96	1,62	0,93
	транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність								
2013	374322	236154	63,1	95221	25,4	42947	11,5	14896	4,0
2014	369502	222700	60,3	102559	27,8	44243	12,0	15942	4,3
2015	1072683	895104	83,4	116201	10,8	61377	5,7	22066	2,1
2016	1240024	963316	77,7	140057	11,3	136651	11,0	27500	2,2
2017	1001821	743608	74,2	176470	17,6	81743	8,2	31021	3,1
Темп росту	2,68	3,15	1,18	1,85	0,69	1,90	0,71	2,08	0,78
	авіаційний транспорт								
2013	10909	8024,9	73,6	2580,4	23,7	303,8	2,8	170,5	1,6
2014	12299,1	7938,5	64,5	3356,5	27,3	1004,1	8,2	160,9	1,3
2015	13315,8	9801,8	73,6	2255,4	16,9	1258,7	9,5	203,4	1,5
2016	15192,6	к	к	к	к	986,1	6,5	879	5,8
2017	22180,4	19218,8	86,6	2535,9	11,4	425,7	1,9	216,7	1,0
Темп росту	2,03	2,39	1,18	0,98	0,48	1,40	0,68	1,27	0,63

Джерело: власні розрахунки

Таблиця 2

Динаміка розміру і структури обсягів реалізованої продукції (товарів, послуг) підприємств за видами економічної діяльності

Роки	Усього	підприємства							
		великі		середні		малі		з них мікро-підприємства	
		млн. грн.	%	млн. грн.	%	млн. грн.	%	млн. грн.	%
	національна економіка								
2013	4050215	1717391	42,4	1662565	41,1	670259	16,5	216111	5,3
2014	4170660	1742508	41,8	1723152	41,3	705001	16,9	230729	5,5
2015	5159067	2053190	39,8	2168765	42	937113	18,2	307450	6
2016	6237535	2391454	38,3	2668696	42,8	1177385	18,9	361784	5,8
2017	7707935	2929517	38	3296418	42,8	1482001	19,2	497777	6,5
Темп росту	1,90	1,71	0,90	1,98	1,04	2,21	1,16	2,30	1,23
	транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність								
2013	207138	118498	57,2	59624	28,8	29017	14	9753	4,7
2014	203561	107834	53	66582	32,7	29146	14,3	9752	4,8
2015	293959	153087	52,1	100922	34,3	39951	13,6	13485	4,6
2016	365333	188888	51,7	127403	34,9	49042	13,4	17209	4,7
2017	437227	222712	50,9	147951	33,9	66563	15,2	21723	5
Темп росту	2,11	1,88	0,89	2,48	1,18	2,29	1,09	2,23	1,06
	авіаційний транспорт								
2013	14541,3	12074,0	83,0	2240,6	15,4	226,7	1,6	26,7	0,2
2014	15765,2	11841,0	75,1	3640,7	23,1	283,5	1,8	45,4	0,3
2015	23139,0	19817,5	85,6	2961,1	12,8	360,5	1,6	95,7	0,4
2016	30168,6	к	к	к	к	299,3	1,0	110,2	0,4
2017	40415,0	34071,4	84,3	6087,6	15,1	255,9	0,6	71,2	0,2
Темп росту	2,78	2,82	1,02	2,72	0,98	1,13	0,38	2,67	1,00

Джерело: власні розрахунки

раховано динаміку питомої ваги його активів і реалізованої продукції (товарів, послуг) у відповідних показниках по національній економіці та Секції H «Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність» (табл. 3).

Перевищення показника «Р» над показником «А» означає наявність переваг авіаційного транспорту над іншими видами економічної діяльності за ресурсовіддючею (виручкою від реалізації на одиницю активів), а зростання перевищення є позитивною тенденцією, і навпаки.

Протягом 2013-2017 років співвідношення «Р/А» питомої ваги авіаційного транспорту у національній економіці загалом зросло із 1,89 до 2,36, по великим підприємствам – із 1,79 до 2,47, а по середнім – із 1,0 до 2,25. Явних переваг за ресурсовіддачею малі та мікропідприємства не мають. На Декартовій системі координат показник «А» відкладається за віссю «Х», показник «Р» – за віссю «Y». На основі точкової діаграми формалізовано такі тренди інституціональних координат авіаційного транспорту відносно національної економіки:

усього:

$y = 119{,}94x^2 – 44{,}461x + 4{,}4691$, $R^2 = 0{,}8074$ (1)

великі підприємства:

$y = 42{,}614x^2 – 30{,}968x + 6{,}301$, $R^2 = 0{,}9997$ (2)

середні підприємства:

$y = 47{,}215x^2 – 10{,}884x + 0{,}7438$, $R^2 = 0{,}9809$ (3)

Усі отримані тренди (1)-(3) описуються параболою з гілками догори, про що свідчить додатне значення коефіцієнта перед квадратичним множником. Рух за низхідною гілкою означає погіршення конкурентоспроможності авіаційного транспорту за ресурсовіддачею і навпаки.

Загалом авіаційний транспорт має нижчу ресурсовіддачу порівняно з транспортом, складським господарством, поштовою та кур'єрською діяльністю, за виключенням 2013 та 2014 років, коли співвідношення показників «Р/А», наведених у стовпчику «усього» табл. 3, становило відповідно 1,07 та 1,26. Вища конкурентоспроможність 2014 року сформувалася за рахунок великих і середніх підприємств, для яких зазначений показник становив 1,1. У 2017 році по усіх групах підприємств відбулося погіршення конкурентоспроможності за ресурсовіддачею для усіх груп підприємств, про що свідчить скорочення співвідношення «Р/А»: по великих – із 0,88 до 0,85, по середніх – із 0,81 до 0,72. Значно гіршим (меншим у 3-7 разів) є аналізований показник для малих і мікропідприємств і скоротився відповідно із 0,3 до 0,13, а також із 0,17 до 0,16.

Тренди інституціональних координат авіаційного транспорту відносно транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності виглядають таким чином:

усього:

$y = -0{,}1187x^2 + 2{,}3875x – 2{,}9447$, $R^2 = 0{,}7639$ (4)

великі підприємства:

$y = -0{,}0522x2 + 2{,}0576x – 5{,}2927$, $R^2 = 0{,}8193$ (5)

середні підприємства:

$y = -8{,}4703x^2 + 88{,}64x – 226{,}01$, $R^2 = 0{,}7807$ (6)

Усі формалізовані тренди (4)-(6) описуються параболою з гілками донизу, про що свідчить від'ємне значення коефіцієнта перед квадратичним множником. Рух за висхідною гілкою означає покращення конкурентоспроможності авіаційного транспорту за ресурсовіддачею і навпаки.

Отримані результати можна пояснити більшою капіталомісткістю операційних та інвестиційних

Таблиця 3

Інституціональні координати авіаційного транспорту за розміром активів (А) і обсягом реалізації (Р)

Роки	Усього		підприємства							
			великі		середні		малі		з них мікро-підприємства	
	А	Р	А	Р	А	Р	А	Р	А	Р
	питома вага у національній економіці, %									
2013	0,19	0,36	0,39	0,70	0,13	0,13	0,02	0,03	0,02	0,01
2014	0,21	0,38	0,36	0,68	0,16	0,21	0,06	0,04	0,02	0,02
2015	0,16	0,45	0,28	0,97	0,09	0,14	0,06	0,04	0,02	0,03
2016	0,15	0,48	к	к	к	к	0,03	0,03	0,05	0,03
2017	0,22	0,52	0,47	1,16	0,08	0,18	0,02	0,02	0,01	0,01
	питома вага у транспорті, складському господарстві, поштовій та кур'єрській діяльності, %									
2013	6,55	7,02	11,53	10,19	4,67	3,76	2,64	0,78	1,62	0,27
2014	6,16	7,74	9,97	10,98	4,98	5,47	2,60	0,97	1,63	0,47
2015	13,29	7,87	25,79	12,95	4,71	2,93	2,87	0,90	1,90	0,71
2016	12,41	8,26	24,20	к	4,84	к	4,38	0,61	1,54	0,64
2017	10,06	9,24	18,02	15,30	5,69	4,11	2,99	0,38	2,09	0,33

Джерело: власні розрахунки

процесів на авіаційному транспорті порівняно з іншими видами транспорту.

Розроблений методичний підхід до розрахунку інституціональних координат може бути використаний для стратегічного позиціювання галузей національної економіки на Декартовій системі координат на основі питомої ваги вартості активів і реалізації товарів (робіт, послуг) у загальних показниках по національній економіці.

Висновки з проведеного дослідження. Основний результат статті полягає в формалізації авіаційного транспорту як об'єкта регулювання розвитку в інституціональних координатах галузей національного господарства.

1. Інституціональними координатами, які використано для авіаційного транспорту, є змістовне наповнення терміну «авіація», а також внесок галузей національного господарства у формування активів і реалізованої продукції (товарів, послуг) підприємств за видами економічної діяльності.

2. Виявлено протиріччя нормативно-правових актів і класифікації видів економічної діяльності щодо авіаційного транспорту у частині якісних інституціональних координат, а саме віднесення до нього аеропортів та аеродромів, космічного транспорту, навчальних закладів, сільськогосподарських робіт, капітального ремонту літаків або авіадвигунів, реклами, аерофотозйомки. Для усунення зазначеного протиріччя пропонується у Законі України «Про транспорт» назву дефініції «авіаційний транспорт» замінити поняттям «авіаційно-транспортна система».

3. Встановлено, що протягом 2013-2017 років активи підприємств авіаційного транспорту збільшилися проміжними темпами, меншими, ніж на транспорті загалом, але більшими, ніж загалом по національній економіці. За всіма трьома досліджуваними видами діяльності найбільші темпи зростання демонстрували великі підприємства. Авіаційний транспорт є лідером зростання обсягів реалізованої продукції (товарів, послуг), на другому місці – транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність, на третьому – національна економіка. На авіаційному транспорті і в національній економіці темпи росту продаж перевищують темпи росту активів, на транспорті загалом – відстають.

4. На основі оцінки кількісних інституціональних координат виявлено переваги авіаційного транспорту над національною економікою загалом за ресурсовіддючею (виручкою від реалізації на одиницю активів) по великим і середнім підприємствам, а також позитивні тенденції її зростання.

5. Встановлено нижчу конкурентоспроможність авіаційного транспорту за ресурсовіддачею порівняно з транспортом, складським господарством, поштовою та кур'єрською діяльністю, а також несприятливі тренди. Отримані результати можна пояснити більшою капіталомісткістю операційних та інвестиційних процесів на авіаційному транспорті порівняно з іншими видами транспорту. Виправлення ситуації на краще потребує впровадження інноваційних технологій організації авіаперевезень з метою зниження поточних і капітальних витрат.

Метою подальших досліджень є розробка інноваційних механізмів регулювання розвитку авіаційного транспорту та їх державної підтримки.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Юрченко М. В. Генезис розвитку організаційно-правових форм управління авіаційним транспортом України в радянський та пострадянський час. *Юридичний вісник. Повітряне і космічне право*. 2012. № 4. С. 15-19.

2. Манжура О. В. Класифікація і склад кооперативів в інституціональних координатах України. *Вчені записки університету «КРОК». Серія : Економіка*. 2014. Вип. 37. С. 38-45.

3. Гуменюк В. Кон'юнктура ринку санаторно-курортних послуг у системі координат державного регулювання економіки. *Схід*. 2014. № 4. С. 6-11.

4. Білоцерківець В. В. Нова економіка у національних координатах: проблеми та перспективи розвитку. *Економічний вісник Національного гірничого університету*. 2014. № 4. С. 62-71.

5. Войтко С. В. Країни групи G20 та TOP-20 за рівнем економіки у координатах сталого розвитку. *Економічний вісник Національного технічного університету України «Київський політехнічний інститут»*. 2014. № 11. С. 54-61.

6. Задихайло Д. В. Модель національної економіки в координатах балансу економічної влади (правовий аспект). *Економічна теорія та право*. 2018. № 1. С. 124-136.

7. Терехов Є. М. Економічні наслідки визначення геополітичного курсу України в системі координат Захід – Схід. *Інвестиції: практика та досвід.* 2014. № 11. С. 63-68.

8. Васюткіна Н. В. Вплив інституційних перетворень на розвиток авіагалузі України. *Формування ринкових відносин в Україні*. 2012. № 6. С. 155-160.

9. Юрченко М. В. Система державного управління авіаційним транспортом. *Юридичний вісник. Повітряне і космічне право*. 2014. № 1. С. 27-31.

10. Про затвердження Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2023 року: Постанова Кабінету Міністрів України від 24.02.2016 № 126. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/126-2016-%D0%BF#Text

11. Повітряний кодекс України: Закон України від 19.05.2011 № 3393-VI. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3393-17?ed=20200213&find=1&text=%D0%B0%D0%B2%D1%96%D0%B0#w1_1

12. Про затвердження Методологічних основ та пояснень до позицій Класифікації видів економічної діяльності: Наказ Державної служби статистики України від 23.12.2011 № 396. URL: https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/v0396832-11#Text

13. Про космічну діяльність: Закон України від 15.11.1996 № 502/96-ВР. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/502/96-%D0%B2%D1%80?find=1&text=%D1%82%D1%80%D0%B0%D0%BD%D1%81%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82#w1_1

14. Council Directive 2013/59/Euratom of 5 December 2013 laying down basic safety standards for protection against the dangers arising from exposure to ionising radiation, and repealing Directives 89/618/Euratom, 90/641/Euratom, 96/29/Euratom, 97/43/Euratom and 2003/122/Euratom. URL: https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2013/59/oj

15. Про транспорт: Закон України від 10.11.1994 № 232/94-ВР. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232/94-%D0%B2%D1%80#Text

16. Про затвердження Положення про систему управління безпекою польотів на авіаційному транспорті: Наказ Державної авіаційної служби України від 25.11.2005 № 895. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1503-05#Text