

ОСОБЛИВОСТІ МЕТОДОЛОГІЧНОГО ПІДХОДУ ДО ОЦІНЮВАННЯ ПОТЕНЦІАЛУ ПІДПРИЄМСТВ АВІАТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ

Національний авіаційний університет
просп. Космонавта Комарова, 1, Київ, Україна, 03680
E-mail: novykova@mail.ru

Досліджено особливості управління потенціалом підприємств авіатранспортного комплексу. Визначено характер і ступінь взаємовпливу елементів стратегічного потенціалу на різних етапах життєвого циклу. Розроблено структуру й склад елементів механізму розвитку стратегічного потенціалу підприємства авіатранспортного комплексу. Сформовано методологічний підхід до оцінювання потенціалу підприємства авіатранспортного комплексу.

Ключові слова: життєвий цикл; механізм розвитку; підприємства авіатранспортного комплексу; стратегічний потенціал.

Постановка проблеми

В умовах посилення процесів глобалізації та міжнародної і міжрегіональної конкуренції рівень розвитку як кожної держави, так і окремого її сектору економіки дедалі більше залежить від їх спроможності реалізувати наявний потенціал з урахуванням стратегічних орієнтирів розвитку [14].

Сьогодні спостерігаються збільшення нестабільності та динаміка перетворень ринкового організаційно-економічного середовища.

Форсовані темпи науково-технічного прогресу відчутно ускладнюють пошук методів ефективного управління та забезпечення сталого розвитку підприємств авіатранспортного комплексу України (АТКУ) [10].

Для кожного підприємства, яке провадить свою діяльність на ринку авіапослуг, необхідно розробити комплексну методологію та засоби реагування на сучасні тенденції та зміни конкуренції, стратегічні зміни зовнішньої і внутрішньої сфер діяльності підприємств з метою своєчасної перебудови та удосконалення стратегії їх розвитку. У зв'язку з цим актуального значення набувають питання, що пов'язані із розробленням механізму нарощення стратегічного потенціалу підприємств авіаційного комплексу України.

Аналіз останніх досліджень і публікацій

Майже всі дослідники теорії управління займаються пошуком ефективних механізмів управління, що сприяли б швидкому реагуванню господарського суб'єкта на зміну зовнішнього і внутрішнього середовищ і адаптації до нових умов. Різні аспекти теорії і практики стратегічного управління діяльністю підприємства досліджуються

у працях вітчизняних вчених та іноземних науковців. Розроблення стратегії стає завданням, що потребує системного підходу до дослідження і має більш глибоке підґрунтя для спроможності підприємств реалізовувати свій потенціал успішніше за конкурентів, оскільки саме реалізація потенціалу і є метою розвитку підприємства.

Теоретичні та прикладні аспекти потенціалу підприємств досліджували Т. Адимбаєв [1], І. Герасименко [21], І. Должанський [21], Н. Краснокутська [6], Б. Райан [17], І. Садловська [4], В. Спірін [20], О. Федонін [22], В. Щелкунов [23].

Методологічними питаннями ефективного розвитку транспорту, у тому числі вирішення проблемних аспектів функціонування авіатранспортного комплексу, займалися О. Ареф'єва [2], Г. Астапова [3], Г. Жаворонкова [4], В. Загорулько [5], Ю. Кулаєв [7], О. Ложа-чевська [8], А. Новикова [9], С. Подреза [16], І. Садловська [18], Є. Сич [19], В. Щелкунов [7].

Питання розроблення методологічного підходу до формування економічної оцінки потенціалу підприємства авіатранспортного комплексу ще не дістало повного вирішення і залишається дискусійним.

Особливої уваги заслуговує проблема формування показників його оцінювання.

Фактично проблематика оцінювання потенціалу підприємства авіатранспортного комплексу вивчається в розрізі окремих його складових (кадрів, основних та оборотних фондів, інноваційної складової та ін.) за недостатності комплексної оцінки потенціалу як складної функціональної системи, розвивається і має оцінюватися з урахуванням синергетичного ефекту.

Недостатність чітких науково обґрунтованих методичних підходів до формування комплексної економічної оцінки потенціалу підприємств авіатранспортного комплексу щодо забезпечення ефективності їх функціонування в поточному періоді та в перспективі, створення умов реалізації стратегії розвитку, практична значущість економічного оцінювання потенціалу підприємства АТКУ та розроблення рекомендацій щодо поліпшення його використання зумовили вибір теми дослідження.

Метою роботи є:

- розробити структуру й склад елементів механізму розвитку стратегічного потенціалу підприємства АТКУ;
- визначити характер і ступінь взаємовпливу елементів стратегічного потенціалу на різних етапах життєвого циклу;
- сформувати методологічний підхід до оцінювання потенціалу підприємства авіатранспортного комплексу.

Теоретичною основою, що дозволяє сформувати методологічний підхід до оцінювання потенціалу підприємства авіатранспортного комплексу, є запропонована концепція еволюційного розвитку стратегічного потенціалу. Оцінюючи стратегічний потенціал, потрібно враховувати:

- закони розвитку складних економічних систем, еволюціонування не лише зовнішнього середовища, але й самого підприємства та його потенціалу [4];
- взаємовплив елементів стратегічного потенціалу в процесі реалізації механізму розвитку.

Формування структури та складу елементів механізму розвитку стратегічного потенціалу підприємства

Стосовно механізму реалізації потенціалу, то на основі сформованого уявлення про економічну складову механізму розвитку стратегічного потенціалу підприємства АТКУ вважаємо за необхідне більш докладно розкрити методологічні підходи до оцінювання елементів підлітного механізму (рис. 1).



Рис. 1. Структура й склад елементів механізму розвитку стратегічного потенціалу підприємства АТКУ

Так, одним з найважливіших елементів стратегічного механізму є механізм економічного оцінювання конкурентоспроможності. Оскільки конкуруюче підприємство вступає в конкурентні відносини ще задовго до появи власної авіапослуги на авіаринку, то провідну конкурентну позицію визначає стан стратегічного потенціалу, який забезпечує можливість вироблення нової авіапослуги та розроблення нової технології та ін.

Механізм економічного оцінювання можливостей за допомогою системи показників характеризує реальний рівень стратегічного потенціалу підприємства АТКУ та кожного з його елементів.

Механізм економічного оцінювання відтворення елементів стратегічного потенціалу спрямований на якісне оцінювання забезпечення безперервної діяльності й створення «запасу міцності» та охоплює нарощування інноваційного потенціалу, відтворення кадрових ресурсів, нарощування фінансових можливостей, удосконалення інформаційних технологій, відтворення запасів, нарощування виробничих потужностей, відтворення основних засобів.

Багаторічна деградація механізму відтворення основних засобів виробництва і втрата інтелектуального надбання в період реформування економіки привели до створення механізму банкрутства підприємств. Мета подібного механізму зводилася до відновлення дієздатності або ліквідації збиткового підприємства. Однак існування механізму банкрутства і нездатність достовірно оцінити потенціал підприємства зумовили численні перекося та невиправдані заходи щодо визначення перспективних виробників авіапослуг.

Оцінити, наскільки раціональна або ефективна діяльність підприємства, можна за критерієм потенціалоємності. Це зумовлено з тим, що ефективність системи завжди оцінюють із погляду результативності й ресурсоємності. Потенціалоємність підприємства АТКУ – це здатність підприємства АТКУ, яке має певну систему ресурсів, досягати цільових результатів свого функціонування [12; 13].

Для реалізації загального стратегічного напрямку розвитку стратегічного потенціалу необхідно використовувати певний набір пріоритетності в розвитку його основних складових (локальних потенціалів). При цьому залежно від вирішеного завдання їх якісний і кількісний склад може істотно розрізнитися.

У зв'язку з цим виникає потреба у проведенні аналізу можливості формування комбінаторних комбінацій локальних потенціалів і їх структурної взаємодії в єдиному стратегічному потенціалі підприємства АТКУ. На підставі оцінки комбінацій локальних потенціалів, що відповідають стратегічній меті розвитку організації, формується оптимальна структура стратегічного потенціалу.

Згідно із законом розвитку, відповідно до якого кожна матеріальна система прагне досягти найбільшого сумарного потенціалу при проходженні всіх етапів життєвого циклу (ЖЦ) значення стратегічного потенціалу та елементів, що входять до його складу, на різних етапах життєвого ЖЦ буде неоднорідне. Таким чином, закон розвитку в межах стратегічного механізму в аналітичному вигляді має вигляд:

$$\begin{aligned} \text{СПП}_z &= \sum_{i=1}^n (\text{СП}_{iz}); \\ \sum_{z=1}^5 (K_z \cdot \text{СПП}_z) &\rightarrow C^k_{\text{СПП}}; \\ K_z &= F_z(K_{z+1}, \dots, K_5), \end{aligned} \quad (1)$$

де СПП_z – стратегічний потенціал підприємства на z -му етапі ЖЦ;

СП_{iz} – потенціал ключових елементів стратегічного потенціалу в i -й характеристиці (кадри, виробництво, фінанси, науково-технічний розвиток) на z -му етапі.

K_z – ваговий коефіцієнт впливу кожного попереднього значення потенціалу на наступні;

$F_z(K_{z+1}, \dots, K_5)$ – функція подібного впливу;

$C^k_{\text{СПП}}$ – конкурентоспроможність стратегічного потенціалу підприємства АТКУ, зумовлена стратегією розвитку.

За першою формулою співвідношення (1) розраховується стратегічний потенціал на кожному етапі ЖЦ. Варто відзначити певну умовність у цьому співвідношенні, оскільки тут стратегічний потенціал являє собою суму всіх потенціалів, насправді існує також залежність, що визначає параметри впливу кожної зі складових. Друга і третя формули співвідношення (1) визначають найбільш прийнятний коефіцієнт впливу K_z величини кожного попереднього значення потенціалу конкретного етапу ЖЦ підприємства АТКУ на наступні періоди добиранням функції F_z .

Характер і ступінь взаємовпливу елементів стратегічного потенціалу

На різних стадіях ЖЦ підприємства АТКУ вплив конкретного елемента стратегічного потенціалу різний (див. таблицю). Водночас, крім диференціації за етапами ЖЦ, оцінка стратегічного потенціалу має враховувати певне співвідношення в структурі стратегічного потенціалу за елементами, видами і ступенем відповідності цілям розвитку, а також значущість факторів зовнішнього та внутрішнього середовищ [13; 15].

Не менш значущою є проблема необхідності визначення найкращого варіанта композиційних комбінацій з множини припустимих рішень, що

задовольняють вимоги до рівня стратегічного потенціалу підприємства АТКУ в межах стратегічного механізму розвитку. У межах стратегічного потенціалу підприємства АТКУ виділено систему взаємозалежних потенціалів різної спрямованості. Їх об'єднання дозволяє сформулювати спільність напрямку розвитку, що забезпечує збільшення сукупного стратегічного потенціалу. За такої постановки проблема формування оптимальної структури стратегічного потенціалу полягає у визначенні вектора оптимальних параметрів розвитку формованого об'єкта на підставі критеріїв оптимальності й обраних обмежень.

Характер взаємовпливу елементів стратегічного потенціалу на основних стадіях ЖЦ підприємства АТКУ

Стадії ЖЦ підприємства	Стратегічний потенціал			
	Виробничий	Кадровий	Фінансовий	Науково-технічний
Формування	Помірний вплив. Організація виробничого процесу й прагнення розширення виробничої потужності в умовах складності доступу на ринок збуту	Значний вплив у разі гострої нестачі кваліфікованого персоналу, ентузіазму й конфліктності інтересів у керівництві	Значний вплив у разі гострої нестачі власних джерел фінансування й пошуку додаткових можливостей для реалізації програм розвитку	Слабкий вплив у разі відсутності налагоджених каналів доступу інформації, невідпрацьованої системи нововведень, технологічної залежності
Розвиток	Значний вплив. Нарощування виробничої потужності. Гнучкість виробничого процесу в умовах складності доступу на нові ринки збуту й пошуку доступного ресурсного забезпечення	Значний вплив. Формування основ організаційної культури. Невирішені (здебільшого) проблеми із кваліфікованим персоналом, формування програм розвитку кадрів	Помірний вплив. Пошук каналів додаткового фінансування програм розвитку. Стабілізація фінансового стану	Значний вплив. Підтримка інновацій. Спроба пошуку додаткових каналів надходження інформації. Технологічна стабілізація. Новаторські розробки
Зрілість	Помірний вплив. Пошук інтенсивних методів нарощування виробничої потужності. Оптимізація виробничої програми. Налагодження партнерства. Доступ до джерел сировини	Помірний вплив. Ослаблення ентузіазму. Ризик зростання конфліктних ситуацій. Відсутність ефективної системи розвитку персоналу й системи мотивації	Слабкий вплив. Збереження відносної фінансової стабільності. Спроба формування ефективних інвестиційних проектів	Помірний вплив. Спроба формування й реалізації напрямів технічного розвитку. Технологічна стійкість
Стагнація	Слабкий вплив за відсутності інтенсивного розвитку і спроби збереження екстенсивного розвитку. Втрата «виробничої ініціативи»	Слабкий вплив. Пасивність керівництва. Нездатність швидкого реагування на зміни ринку. Подальше наростання внутрішніх протиріч	Значний вплив. Спроба реанімування за рахунок власних і запозичених засобів за відсутності ефективної фінансової стратегії	Слабкий вплив. Відсутність підтримки інновацій. Складність надходження інформації через зайву формалізованість комунікаційних каналів
Занепад	Слабкий вплив. Відсутність програм розвитку виробництва за відсутності можливості адекватної реакції на ринкову кон'юнктуру. Ризик «поглинання» конкурентами	Слабкий вплив. Консерватизм в управлінні	Значний вплив. Гостра нестача засобів. Відсутність програм фінансування й формування програм виходу із кризи	Слабкий вплив. Втрата технологічної конкурентоспроможності. Відсутність нововведень

Будь-який складний механізм для вибору на-пряму розвитку неминуче стикається з певними обмеженнями. Обмеження накладаються на ті параметри, які через об'єктивні і суб'єктивні об-ставини не дозволяють збільшувати, наскільки існує потреба, усі ті характеристики, зростання яких підвищує ефективність виробничого проце-су, і зменшувати до межі всі ті параметри, міні-мізація яких бажана.

Таким чином, обмеження і зв'язки між окре-мими елементами потенціалу підприємства АТКУ в межах стратегічного механізму розвитку приводять до необхідності вибору для кожної характеристики, елемента не максимально мож-ливого значення, а такого, за якого й інші ключові елементи потенціалу також будуть набувати прийнятних значень. Вибираючи варіант рівня розвитку сукупності складових стратегічного потенціалу, не можна обмежуватися порівнянням винятково за однією характеристикою, а необ-хідно брати до уваги всю сукупність, тобто ви-никає завдання векторної оптимізації.

Усі відомі та використовувані натеper методи векторної оптимізації безпосередньо або побічно зводять вирішення завдання до завдань скалярної оптимізації, тобто в межах конкретної проблеми критерії

$$C_{СП}^k = F_t(СП), I = \bar{1}, \bar{n}$$

поєднуються в складений критерій і мають такий вигляд:

$$F(СП) = \otimes(F_1(СП), F_2(СП), \dots, F_n(СП)),$$

який надалі максимізується або мінімізується.

Складений критерій зазвичай утворюється шляхом формального об'єднання критеріїв, що однак призводить до суб'єктивності одержувано-го оптимального розв'язку.

Важлива особливість формування складеного критерію і визначення оптимальної області розви-тку: залежно від того, яким чином часткові крите-рії розвитку ключових складових стратегічного потенціалу поєднуються в узагальненому крите-рії, виходять із різним ступенем імовірності опти-мальні характеристики рівня стратегічного потен-ціалу, визначаючи таким чином ефективність усього організаційно-стратегічного механізму йо-го розвитку [13; 24]. Вибір оптимальної області розвитку стратегічного потенціалу є складною проблемою й може вирішуватися неоднозначно, а визначення способів істотно позначається на про-цесі досягнення цілей підприємства АТКУ й фор-муванні його стратегічних завдань.

Основна складність цієї проблеми полягає на-самперед у суперечливості цілей підприємства АТКУ в цілому, що часом виражається в супереч-ливості напрямів розвитку елементів самого стратегічного потенціалу. Відтак виникає потре-ба у виборі основного складеного критерію та-ким чином, щоб одержати його в результаті про-никнення в суть процесу функціонування під-приємства АТКУ, його стратегічних цілей і стра-тегічного потенціалу, покликаною забезпечити реалізацію подібних цілей у довгостроковій пер-спективі.

Об'єктивно існують взаємозалежності між елементами стратегічного потенціалу, а саме: розвиток інноваційного потенціалу неможливий без відповідного розвитку персоналу, у свою чергу, розвиток виробничого потенціалу щодо нарощування виробничої потужності неможли-вий без відповідного рівня фінансового потенці-алу і т.д. У результаті, розміщуючи частками критерії, отримуємо можливість побудувати оп-тимальний критерій для формування моделі пріоритетного напрямку розвитку стратегічного потенціалу (рис. 2).

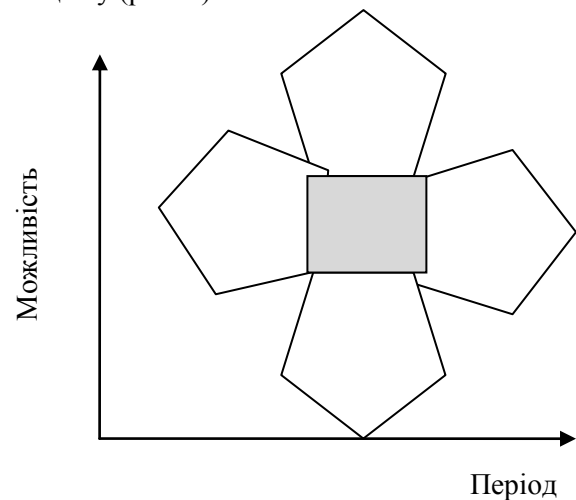


Рис. 2. Напрямок розвитку стратегічного потенціалу підприємства АТКУ

Побудова подібної моделі в реальному маш-табі часу в умовах нестабільного зовнішнього середовища з урахуванням застережної взаємозалежності досить складна. Оптимальну модель розвитку можна сконструювати з множини управлінських рішень, які аналізуються, агрегу-ються й оптимізуються на основі множини:

$$U_{СП} = \{U_{СП1} \cup U_{СП2} \cup U_{СП3} \cup U_{СП4}\}, \quad (2)$$

що і становить стратегію поведінки підприємства АТКУ при визначенні розвитку стратегічного

потенціалу на кожному з етапів його виробничо-господарської діяльності. Необхідним критерієм буде область перетинання зазначених чотирьох множин (рис. 2).

Усвідомлюючи всю складність і значущість формування критеріїв вибору пріоритетності стратегічного розвитку в межах стратегічного механізму, вважаємо за можливе відзначити, що проблема вибору подібного напрямку повинна ґрунтуватися не лише на оцінці статичної значущості того або іншого елемента, але й урахувати фактори трансформації зовнішнього середовища, вплив яких може відчутно позначитися на конкурентоспроможності підприємства АТКУ в майбутньому [11]. Зміна пріоритетів, крім зовнішніх факторів, також трансформується залежно від етапу ЖЦ підприємства АТКУ.

Висновки

Завдання виявлення особливостей методологічного підходу до оцінювання потенціалу підприємства АТКУ в межах стратегічного механізму розвинуто і полягає не лише у виділенні існуючих підходів до оцінювання потенціалу, але і в розробленні принципів основ побудови системи критеріїв оцінювання елементів стратегічного потенціалу, визначенні структури й складу елементів механізму розвитку стратегічного потенціалу підприємства АТКУ. Висуваючи як теоретичну основу однойменну концепцію розвитку, зроблено принципове припущення про неможливість ігнорування взаємовпливу елементів стратегічного потенціалу нерівнозначного в процесі реалізації механізму розвитку на різних стадіях ЖЦ підприємства АТКУ. Крім того, оцінюючи стратегічний потенціал, потрібно враховувати певне внутрішнє співвідношення в його структурі за елементами, видами і ступенем відповідності цілям розвитку, а також значущість факторів зовнішнього середовища підприємства АТКУ. Звідси обґрунтування ефективності вироблення стратегії розвитку потенціалу підприємства АТКУ будуватиметься на основі оцінки впливу факторів зовнішнього впливу й пріоритетності розвитку основних складових стратегічного потенціалу.

Література

1. *Адимбаев Т.А.* Экономический потенциал и эффективность его использования / Т.А. Адимбаев. – Алма-Ата: Наука, 1990. – 369 с.
2. *Ареф'єва О.В.* Управление развитием экономических систем: теория, механизмы регулирования

та управління: монографія / О.В. Ареф'єва, В.В. Прохорова. – Харків: УкрДАЗТ, 2010. – 301 с.

3. *Астапова Г.В.* Організаційно-економічний механізм корпоративного управління авіапідприємством на основі права трудової власності: монографія / Г.В. Астапова: наук. ред. В.І. Щелкунов. – К.: НАУ, 2006. – 244 с.

4. *Жаворонкова Г.В.* Стратегічне управління авіатранспортними підприємствами: монографія / Г.В. Жаворонкова, І.П. Садловська; за ред. Г.В. Жаворонкової. – К.: Кондор-Видавництво, 2012. – 676 с.

5. *Загорюлько В.М.* Організація відтворення матеріальних ресурсів авіаційного транспорту: монографія / В.М. Загорюлько. – К.: КМУЦА, 1997. – 136 с.

6. *Краснокутська Н.С.* Потенціал підприємства: формування та оцінка / Н.С. Краснокутська. – К.: Центр навч. літератури, 2005. – 352 с.

7. *Кулаєв Ю.Ф.* Экономика гражданской авиации Украины: монографія / Ю.Ф. Кулаєв, В.И. Щелкунов. – К.: Феникс, 2010. – 736 с.

8. *Ложачевська О.М.* Управление функціонуванням та розвитком транспортного комплексу регіону: монографія / О. М. Ложачевська. – К.: НАУ, 2002. – 248 с.

9. *Новікова А.М.* Україна в системі міжнародних транспортних коридорів / А.М. Новікова. – К.: НІПМБ. – 2003. – 494 с.

10. *Новикова М.В.* Організаційно-економічне забезпечення формування ефективних умов функціонування інституту власності для підприємств авіаційного комплексу в умовах глобальних змін / М.В. Новикова // Проблеми та перспективи організації авіаційних перевезень, застосування авіації в галузях економіки та розвитку транспортних систем / за заг. ред. Г.М. Юна. – К.: НАУ, 2011. – С. 14–30.

11. *Новикова М.В.* Сучасні тенденції діяльності авіаційної галузі України / М.В. Новикова // Формування ринкових відносин в Україні: період. зб. – 2008. – Вип. 1 (80). – С. 163–165.

12. *Новикова М.В.* Формування регіональної політики інноваційно-інвестиційного розвитку підприємств територіальних авіавиробничих комплексів України: монографія / М.В. Новикова. – К.: П.П. «СердюкВ.Л.», 2012. – 299 с.

13. *Новикова М.В.* Управление власністю в інтегрованих корпоративних структурах / М.В. Новикова, В.В. Матвеев // Актуальні проблеми економіки: наук. екон. журн. – К.: Національна академія управління, 2010. – Вип. 6 (108). – С. 132–143.

14. Новикова М.В. Перспективи та пріоритети економічного розвитку авіаційної галузі України у контексті глобального конкурентного середовища / М.В. Новикова, О.С. Решетило // Проблеми підвищення ефективності інфраструктури: зб. наук. пр. – К.: НАУ, 2008. – Вип. 20. – С.11–14.

15. Новикова М.В. Напрями вдосконалення системи взаємодії суб'єктів авіаційної галузі за сучасних умов господарювання / М.В. Новикова, Є.М. Сич // Проблеми економіки і управління на залізничному транспорті: Матеріали III Міжнарод. науч.-практ. конф. – К.: Гос. екон.-технол. ун-т транспорту, 2008. – С. 396–399.

16. Подреза С.М. Перспективное планирование авиаремонтного производства и экономическая оценка его эффективности: монография / С.М. Подреза, А.П. Кудрин. – К.: КМУГА, 1997. – 156 с.

17. Райан Б. Стратегический учет для руководителя / пер. с англ.; под. ред. В.А. Микрюкова. – Москва: Аудит, ЮНИТИ, 1998. – 616 с.

18. Садловська І.П. Стратегічні напрями розвитку авіатранспортних підприємств: монографія / І.П. Садловська. – К.: НАУ, 2005. – 148 с.

19. Сич Є.М. Інноваційно – інвестиційні комплекси транспортної галузі: методологія формування та розвитку: монографія / Є.М. Сич, В.П. Ільчук. – К.: Логос, 2006. – 264 с.

20. Спирин В.С. Анализ экономического потенциала предприятия / В.С. Спирин. – Москва: Финансы и статистика, 1994.

21. Управління потенціалом підприємства / Должанський І.З., Загорна Т.О., Удалих О.О. та ін. – К.: Центр навч. літ-ри, 2006. – 362 с.

22. Федонін О.С. Потенціал підприємства: формування та оцінка / О.С. Федонін, І.М. Репіна, О.І. Олексюк. – К.: КНЕУ, 2004. – 316 с.

23. Щелкунов В.И. Производственный потенциал Украины. Стратегия формирования и использования / В.И. Щелкунов. – К.: КМУГА, 1999. – 245 с.

24. Lozhachevska, O.M.; Matveev, V.V.; Novykova, M.V. 2010. *Current trends and main directions for development in the aviation industry world integration groups*. Of the fourth world congress "Aviation in the XXI-st century". Kyiv: 61.9–61.12.

References

1. Adimbaev, T.A. 1990. *Economic potential and efficiency of its use*. Alma-Ata, Nauka. 369 p. (in Russian).

2. Arefyeva, O.; Prokhorova, V.V. 2010. *Management of development economic systems: theory,*

mechanisms of regulation and control. Monograph. Kharkiv, UkrDAZT. 301 p. (in Ukrainian).

3. Astapova, G.V. 2006. *Organizational and economic mechanism of corporate governance airline based labor rights of property*. Monograph. Science ed. V.I. Shchelkunov. Kyiv, National Aviation University. 244 p. (in Ukrainian).

4. Zhavoronkova, G.V.; Sadlovskyy, I.P. 2012. *Strategic management of air transport enterprise*. Monograph. Edited G.V. Zhavoronkova. Kyiv, Condor Publishing. 676 p. (in Ukrainian).

5. Zagorulko, V.M. 1997. *Organization reproduction of material resources Aircraft*. Monograph. Kyiv, KMUTSA. 136 p. (in Ukrainian).

6. Krasnokutska, N.S. 2005. *Potential business: development and evaluation*. Kyiv, Center of textbooks. 352 p. (in Ukrainian).

7. Kulayev, Y.F.; Shchelkunov, V.I. 2010. *Economics of Civil Aviation of Ukraine*. Monograph. Kyiv, Phoenix. 736 p. (in Russian).

8. Lozhachevska, A.M. 2002. *Management the operation and development of the transport sector in the region*. Monograph. Kyiv, National Aviation University. 248 p. (in Ukrainian).

9. Novikova, A.M. 2003. *Ukraine in the international transport corridors*. Kyiv, NIPMB. 494 p. (in Ukrainian).

10. Novykova, M. 2011. *Organizational and economic conditions of the formation of effective functioning of ownership for business aviation complex in conditions of global change*. Problems and Prospects of air transportation, use aviation industries and the development of transport systems. The Society. yet. G.M. Yun. K, National Aviation University: 14–30 (in Ukrainian).

11. Novykova, M.V. 2008. *Current trends of the aviation industry of Ukraine*. Formation of market economy in Ukraine period. collection. Issue 1 (80): 163–165. (in Ukrainian).

12. Novykova, M. 2012. *Formation of regional policy innovation and investment development companies territorial aviavyrobnychyh complexes Ukraine*. Monograph. Kyiv, PP "Serdyuk V.L." 299 p. (in Ukrainian).

13. Novykova, M.V.; Matvyeyev, V.V. 2010. *Property Management in integrated corporate structures*. Actual problems of economy: Science. Econ. Chem. National Academy of Management. Vol. 6 (108): 132–143. (in Ukrainian).

14. Novykova, M.V.; Reshetylo, O.S. 2008. *Perspectives and priorities for economic development of the aviation industry of Ukraine in*

the context of the global competitive environment. Problems of improving the efficiency of infrastructure: Proceedings. Kyiv, National Aviation University. Vol. 20: 11–14 (in Ukrainian).

15. Novykova, M.V.; Sych, Y.M. 2008. *Areas of improvement of the interaction of the airline industry in the current economic environment*. Problems of Economics and management on rail: Proceedings of the III International Conference. Kyiv, State Economy and Technology University of Transport: 396–399 (in Ukrainian).

16. Podreza, S.M.; Kudrin, A.P. 1997. *Planning ahead aircraft repair production and economic evaluation of its efficiency*. Monograph. Kyiv, KMUGA. 156 p. (in Russian).

17. Ryan, B. 1998. *Strategic accounting for the head*. Translated from English. Ed. V.A. Mikryukov. Moscow, Audit, Unity. 616 p. (in Russian).

18. Sadlovskyy, I.P. 2005. *Strategic directions of development of air transport enterprises*. Monograph. Kyiv, National Aviation University. 148 p. (in Ukrainian).

19. Sych, E.M.; Ilchuk, V.P. 2006. *Innovation - Investment systems transport industry: methods of*

formation and development. Monograph. Kyiv, Logos. 264 p. (in Ukrainian).

20. Spirin, V.S. 1994. *Analysis of the economic potential of the company*. Moscow, Finance and Statistics. (in Russian).

21. Dolzhansky, I.Z.; Zagorny, T.O.; Gerasimenko, I.M.; Raschupkina, V.M. 2006. *Management of potential business*. Kyiv, Center of textbooks. 362 p. (in Ukrainian).

22. Fedonin O.S.; Repina, I.M.; Oleksyuk, O.I. 2004. *Enterprise potential: development and evaluation*. Kyiv, KNEU. 316 p. (in Ukrainian).

23. Schelkunov, V.I. 1999. *Production potential of Ukraine. Strategy formation and use*. Kyiv, Kyiv International University of Civil Aviation. 245 p. (in Russian).

24. Lozhachevska, O.M.; Matveev, V.V.; Novykova, M.V. 2010. *Current trends and main directions for development in the aviation industry world integration groups*. Of the fourth world congress "Aviation in the XXI-st century". Kyiv: 61.9–61.12.

Стаття надійшла до редакції 29.05.2013.

Новикова Марина Владиславівна. Кандидат економічних наук. Доцент.

Заступник директора Інституту економіки та менеджменту, Національний авіаційний університет, Київ, Україна.

Кафедра міжнародної економіки, Національний авіаційний університет, Київ, Україна.

E-mail: novykova@mail.ru

M. Novykova. Peculiarities of methodological approach to assessing potential enterprise air transport complex of Ukraine

National Aviation University, Kosmonavta Komarova avenue, 1, Kyiv, Ukraine, 03680

E-mail: novykova@mail.ru

The peculiarities of management potential business aviation transport sector. The character and degree of interaction elements of strategic capacities at different stages of the life cycle. The structure and composition of the elements of the mechanism of strategic enterprise potential air transport complex. Formed methodological approach to the evaluation of potential business aviation transport complex.

Keywords: business aviation transport complex; development mechanism; life cycle; strategic potential.

Novykova Maryna. Candidate of Economics. Associated Professor.

Deputy Director, Institute of Economics and Management, National Aviation University, Kyiv, Ukraine.

International Economy Department, National Aviation University, Kyiv, Ukraine.

E-mail: novykova@mail.ru

М.В. Новикова. Особенности методологического подхода к оценке потенциала предприятия авиационного транспортного комплекса Украины

Національний авіаційний університет, просп. Космонавта Комарова, 1, Київ, Україна, 03680

E-mail: novykova@mail.ru

Исследованы особенности управления потенциалом предприятий авиатранспортного комплекса. Определены характер и степень взаимовлияния элементов стратегического потенциала на разных этапах жизненного цикла. Разработаны структура и состав элементов механизма развития стратегического потенциала предприятия авиатранспортного комплекса. Сформирован методологический подход к оценке потенциала предприятия авиатранспортного комплекса.

Ключевые слова: жизненный цикл; механизм развития; предприятия авиационного транспортного комплекса; стратегический потенциал.

Новикова Марина Владиславовна. Кандидат экономических наук. Доцент.

Заместитель директора Института экономики и менеджмента, Национальный авиационный университет, Киев, Украина.

Кафедра международной экономики, Национальный авиационный университет, Киев, Украина.

E-mail: novykova@mail.ru