

**Висновки.** Ресурсне обґрунтування економічної безпеки в динамічних умовах ринкового середовища відповідає сучасним поглядам на стратегічне управління підприємством. Принципово новим, на наш погляд, аспектом цього напрямку розвитку концепції менеджменту безпеки підприємства є твердження, що досягнення підприємством високого рівня конкурентоспроможності та формування стійких конкурентних переваг є можливим на основі постійного пошуку унікальних ресурсних комбінацій та компетенцій. Водночас, здатність підприємства захистити джерела ресурсних переваг характеризує існуючий стан його економічної безпеки. При цьому, основна увага повинна бути зосереджена на захисті від копіювання, поширення та відтворення суперниками тих видів ресурсів і їх комбінацій, які мають стратегічне значення для підприємства.

До основних питань, що потребують подальшого наукового дослідження та прикладного розпрацювання, слід віднести розробку та обґрунтування інструментарію оцінювання стратегічного рівня ресурсів та моделювання їх впливу на рівень економічної безпеки підприємства у довгостроковому періоді.

#### ЛІТЕРАТУРА

1. Забродский В.І. Теоретические основы оценки экономической безопасности отрасли и фирмы // Забродский В.І., Капустин Н./ [Текст] Бизнес-информ. – 1999. – № 13. – С. 27-30.
2. Иванов А. Экономическая безопасность предприятия / А. Иванов, В. Шлыков. [Текст] – М., 1995. – 265 с.
3. Ковалев Д. Экономическая безопасность предприятия/ Д. Ковалев, Т. Сухорукова / [Текст] Экономика Украины. – 1998. – № 10. – С. 48-51.
4. Козаченко А.В. Экономическая безопасность предприятия: сущность и механизм обеспечения: Монография. / Козаченко А.В., Пономарев В.П., Ляшенко А.Н. [Текст] – К.: Либра, 2003. – 280 с.
5. Основы экономической безопасности (Государство, регион, предприятие, личность) / Под ред. Е.А. Олейникова. [Текст] – М.: ЗАО «Бизнес-школа «Интел-синтез», 1997. – 288 с.
6. Соловьев Э. Коммерческая тайна и ее защита/ Э. Соловьев. [Текст] – М., 1995. – 112 с.
7. Тамбовцев В.Л. Экономическая безопасность хозяйственных систем: структура проблемы/ В. Л. Тамбовцев/ [Текст] Вестник московского гос. ун-та. Сер. 6. Экономика. – 1995. – № 3. – С. 3-9.
8. Шлыков В. В. Комплексное обеспечение экономической безопасности предприятия/ В. В. Шлыков. [Текст] – СПб., 1999. – 138 с.

УДК 656.7.078:629.73(045)

В.А. Василенко

### **ФОРМУВАННЯ МОДЕЛІ УПРАВЛІННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНІСТЮ ПІДПРИЄМСТВ МАЛОЇ АВІАЦІЇ НА ЗАСАДАХ СТРАТЕГІЧНОГО АЛЬЯНСУ**

*В статті була сформована модель процесу управління конкурентоспроможністю підприємств малої авіації на засадах стратегічного альянсу та запропоновано інтегральний показник розрахунку рівня конкурентоспроможності підприємства малої авіації*

*Ключові слова: мала авіація, стратегічний альянс, моделювання об'єкту, конкурентний потенціал, конкурентна позиція підприємства.*

*В статье была сформирована модель процесса управления конкурентоспособностью предприятий малой авиации на основе стратегического альянса и предложенный интегральный показатель расчета конкурентоспособности предприятия малой авиации*

*Ключевые слова: малая авиация, стратегический альянс, моделирование объекта, конкурентный потенциал, конкурентная позиция предприятия.*

*The article was generated model of the process of competitiveness of small aircraft on the basis of strategic alliance and proposed integral indicator calculation competitiveness of small aircraft*

*Keywords: small aircraft, strategic alliance, object modeling, competitive potential and competitive position of enterprises.*

**Постановка проблеми.** Головною задачею впровадження системи підвищення управління конкурентоспроможністю є пошук напрямів та формування ефективно функціонуючого економічного механізму підвищення конкурентоспроможності підприємств малої авіації, який має базуватися на засадах стратегічного альянсу, в основу якого буде покладено виявлення та раціональне використання резервів конкурентного потенціалу всіх авіапідприємств-партнерів.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Проблемами управління та формування конкурентоспроможності підприємств займалися такі вчені і практики, як: Г.Л. Азоєв, Л. В. Балабанова, М. Портер, Р. А. Фатхутдінов. Проблемами економічного розвитку авіації загального призначення, займались Кулаєв Ю.Ф., Загоруйко В.М., Максютенко І.С., Матвійчик М.П., Герасимов Р.О., Михайлов Г.М. та ін.

**Невирішена частина загальної проблеми.** Недостатній рівень теоретичних знань у даній науковій області, використання яких не дає можливість розробити методи підвищення конкурентоспроможності підприємств малої авіації в умовах економічної нестабільності

**Метою статті** є рекомендації щодо застосування моделі управління конкурентоспроможністю підприємств малої авіації в стратегічному альянсі для підвищення рівня конкурентоспроможності авіації підприємств-партнерів, як системи заходів щодо нівелювання протидій зовнішнього середовища та раціоналізації використання.

**Виклад основного матеріалу.** В основі моделювання процесу управління конкурентоспроможністю підприємств малої авіації має бути науково обґрунтована концепція, що враховує з одного боку ефективність

використання конкурентного потенціалу авіапідприємств та виявлення резервів, а з іншого, - положення авіапідприємств на цільових ринках та вплив зовнішнього середовища. Інформаційна модель процесу управління конкурентоспроможністю підприємств малої авіації на засадах стратегічного альянсу представлена на рис. 1.

На основі розробленої концепції моделі пропонується процедура підвищення управління конкурентоспроможністю підприємств альянсу малої авіації, яка включає послідовність проведення таких дій: формування структури конкурентного потенціалу, діагностика конкурентного потенціалу, оцінка локальних потенціалів підприємств-партнерів, інтегральна оцінка конкурентного потенціалу авіапідприємств, визначення синергетичного взаємовпливу елементів, виявлення невикористаних резервів, розробка економічного механізму щодо зміцнення та розвитку конкурентоспроможності підприємств малої авіації.

Формулювання принципів управління конкурентоспроможністю підприємств малої авіації передбачає не тільки розробку, але і дотримання певних правил ведення бізнесу, з метою підвищити його ефективність, а, отже, і конкурентоспроможність.

Систематизація факторів конкурентоспроможності підприємств малої авіації передбачає виділення відповідних груп, з метою посилити необхідні управлінські впливи з боку керівництва альянсу. На рівні дій здійснюватиметься виконання рішень по всіх ієрархічних рівнях організаційної структури альянсу, оскільки ефективність управління конкурентоспроможністю охоплюють всі підприємства-партнери.

Концептуальний підхід до підвищення ефективності управління конкурентоспроможністю підприємств альянсу малої авіації забезпечить умови і створить передумови до сталого і всебічного розвитку авіапідприємств-партнерів.

При такому розвитку підприємств малої авіації, клієнти зможуть максимально задовольняти свої потреби, за рахунок об'єднання конкурентних переваг, раніше авіапідприємств-суперників. В результаті чого підприємства альянсу малої авіації зможуть отримувати максимальний прибуток і досягати найкращої конкурентоспроможності.

Удосконалено методичний підхід до оцінки конкурентоспроможності підприємств малої авіації, заснований на розрахунку інтегрального показника рівня конкурентоспроможності через статичні та динамічні фактори конкурентоспроможності авіапідприємства.

В основу методичного підходу покладені експертні методи управління серед керівників вищої ланки різних авіапідприємств.

Розрахунок інтегрального показника рівня конкурентоспроможності підприємства малої авіації здійснюється за формулою:

$$K_{\text{ПМА}} = \left( \sum_{i=1}^n a_i x_i \right) \times 0,6 + \left( \sum_{i=1}^n a_i z_i \right) \times 0,4,$$

де  $K_{\text{ПМА}}$  – інтегральний показник рівня конкурентоспроможності підприємства малої авіації;

$a_i$  – вагові коефіцієнти факторів;

$x_i$  – значення  $i$ -го статичного фактора;

$z_i$  – значення  $i$ -го динамічного фактора;

$n$  – кількість факторів.

Одержані від експертів оцінки вагомості кожного  $i$ -го фактора усереднюються та нормуються з урахуванням компетентності експертів.

На підставі експертних оцінок побудована наступна залежність інтегрального показника конкурентоспроможності підприємств малої авіації:

$$K_{\text{ПМА}} = (0,20x_1 + 0,20x_2 + 0,13x_3 + 0,15x_4 + 0,07x_5 + 0,11x_6 + 0,14x_7) * 0,6 + (0,15z_1 + 0,25z_2 + 0,40z_3 + 0,20z_4) * 0,4$$

де,  $x_1$  – рівень витрат;

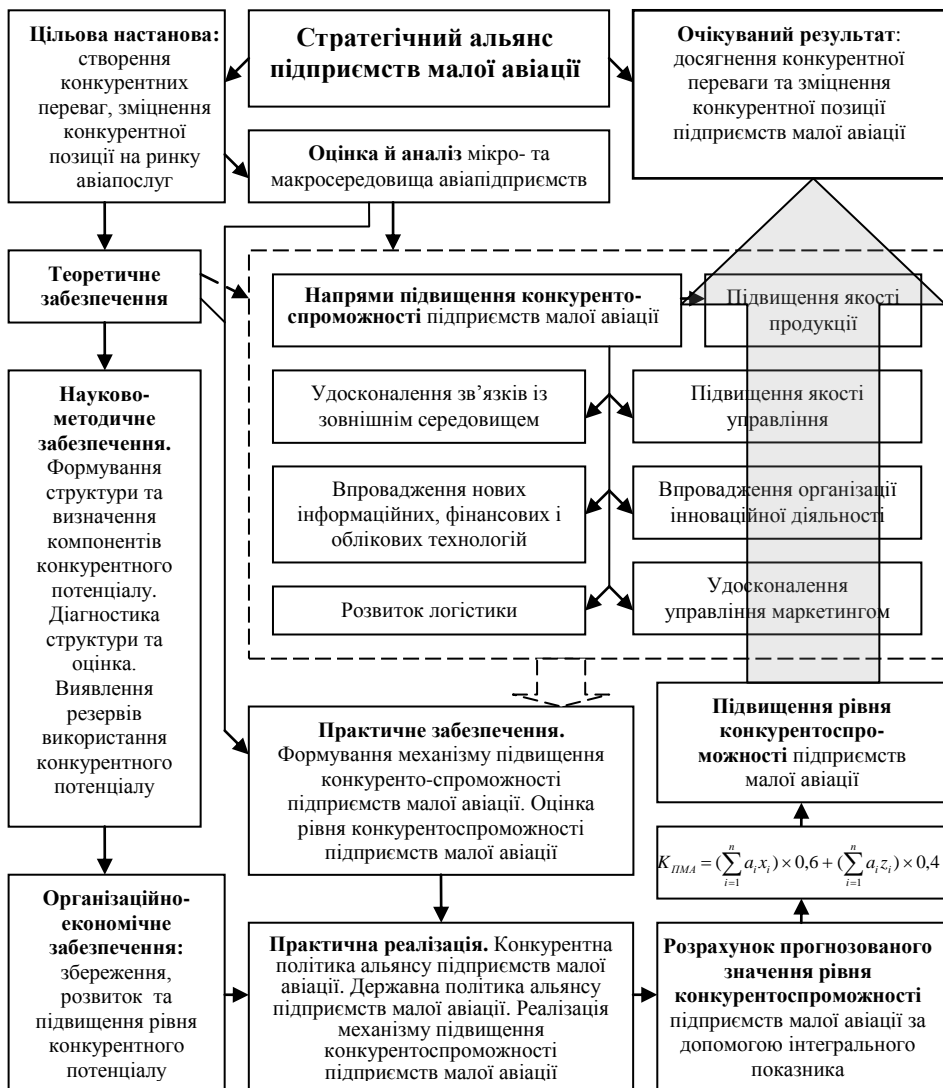
$x_2$  – технічні переваги літальних апаратів малої авіації;

$x_3$  – рівень цін;

$x_4$  – рівень якості та безпеки авіаційних послуг;

$x_5$  – наявність спеціальних пропозицій та дієвість системи знижок;

$x_6$  – рівень авіаконсалтингу;



**Рисунок 1. Інформаційна модель процесу управління конкурентоспроможністю підприємств малої авіації на засадах стратегічного альянсу**

$x_7$  – прихильність (довіра) до авіапідприємств, займана частка цільового ринку та її зростання;

$z_1$  – чинники часу: скорочення тривалості життєвого циклу літальних апаратів та випередження конкурентів у вирішенні будь-яких проблем;

$z_2$  – фактори синергичності: рівень організованості і паралельності виконуваних робіт, пропорційність часткових процесів, їх узгодженість і ритмічність;

$z_3$  – фактори невизначеності зовнішнього середовища підприємств малої авіації: нестійкість політичної ситуації, невизначеність податкової системи, корумпованість суспільства та низький рівень законодавчої бази;

$z_4$  – фактори неетичності партнерів: порушення ними контрактів і договорів, промислове шпигунство та ін.

З запропонованої емпіричної залежності випливає, що найбільший вплив на рівень конкурентоспроможності підприємств малої авіації будуть здійснювати статичні фактори (0,6) ніж динамічні (0,4). Чим налагодженіший ринковий механізм, тим менше будуть впливати на конкурентоспроможність авіапідприємства динамічні фактори. Для таких умов їх вагомість може становити близько 0,2, решта 0,8 частки конкурентоспроможності авіапідприємства будуть визначатися статичними чинниками. Для теперішніх умов, після впливу фінансово-економічної кризи на економіку країни, вплив динамічних чинників буде більше - коефіцієнт дорівнює 0,4.

Авіаконсалтинг має бути основним профілем діяльності тих, кому власник повітряного судна довірив координацію робіт, пов'язаних з життєдіяльністю свого літака. Для ділових перельотів бізнесмени використовують відносно невеликі повітряні судна спеціального виробництва або переобладнані магістральні літаки. Іноді пасажирський літак зазнає значної модифікації: у його конструкцію вносяться суттєві зміни, що виходять за рамки зміни салону. Таким чином, на базі звичайного літака будується лайнер для VIP-перевезень.

Консультант повинен бути потрібен з самих перших кроків при купівлі літака. Перш ніж вибрати ту або іншу модель, він врахує всі нюанси потреб клієнта, його бюджет і представить точну калькуляцію майбутніх витрат.

Рівень авіаконсалтингу (у використанні) при визначенні інтегрального показника конкурентоспроможності підприємств малої авіації, автор пропонує закріпити наступними коефіцієнтами: 0,00 – відсутній авіаконсалтинг; 0,01-0,25 – малий рівень; 0,26-0,50 – середній рівень; 0,51-0,75 – високий рівень; 0,76-1,00 – дуже високий рівень.

Авіаційне підприємство може мати досить високий рівень розвитку технології, трудові ресурси високої кваліфікації і при цьому низький рівень фінансового потенціалу, який є результатом неправильно розробленої стратегії ведення конкурентної боротьби на цільовому ринку або інших

управлінських рішень, пов'язаних з недостатньою кількістю наявних конкурентних переваг перед реальними і потенційними конкурентами.

**Висновки.** Оскільки ефективність управління визначається як характеристика, що відображає відношення між досягнутим та можливим результатом, то це дає можливість зробити висновок про те, що повний комплекс умов ефективного формування, розвитку та використання конкурентного потенціалу підприємств малої авіації можна забезпечити тільки за умови використання не єдиного підходу до управління, а комплексу підходів, які поєднує в собі запропонована автором модель концепції управління конкурентоспроможністю підприємств малої авіації на засадах стратегічного альянсу.

#### ЛІТЕРАТУРА

1. Дяченко Т.О. Логістика як чинник підвищення конкурентоспроможності авіотранспортних підприємств [Текст] / Т.О. Дяченко // Економіка України. – 2002. – №4. – С.89 – 92.

2. Злидень І.М. Конкурентоспроможність підприємства – основа забезпечення його конкурентного потенціалу [Текст] / І.М.Злидень // Вісник Харк. нац. техн. ун-ту сільського господарства: Економічні науки: Зб. наук. праць. - Харків: ХНТУСГ – 2006. – Вип. 35. - С. 133-137.

3. Котлик А. В. Модель управління конкурентоспроможністю підприємства на основі збалансованої системи показників [Текст] / А. В. Котлик // Науковий вісник. Одеський державний економічний університет. Всеукраїнська асоціація молодих науковців. – Науки: економіка, політологія, історія. – 2008. – №16 (72). – С. 82 – 91.

УДК 338.47:557.4:61.5(043.2)

С.М. Подреза, Г.С. Гуріна

### УПРАВЛІННЯ НАЦІОНАЛЬНОЮ ЕКОНОМІКОЮ В УМОВАХ ГЛОБАЛІЗАЦІЇ

*У статті досліджено особливості економічної глобалізації в контексті державного управління економікою України. Визначено етапи дослідження і прогнозування впливу глобалізації на національну економіку.*

*Ключові слова:* глобалізація, економіка, управління.

*В статье исследованы особенности экономической глобализации в контексте государственного управления экономикой Украины. Определены этапы исследования и прогнозирования влияния глобализации на национальную экономику.*

*Ключевые слова:* глобализация, экономика, управление.

*Features of economic globalization in the context of public administration were explored in the article. The stages of study and predict the effects of globalization on national economies were determined.*

*Keywords:* globalization, economic, management.

**Постановка проблеми.** Процес формування світового господарства окрім позитивних має і негативні соціально-економічні наслідки. Річ у тім, що паралельно з ним виникає і загострюється ряд проблем, які безпосередньо