

5. Садеков А. А. Управление предприятием в условиях кризиса : монография [Текст] / А. А. Садеков, В. В. Цурик. – Донецк : ДонГУЭТ, 2006. – 178 с.

6. Фролова Л. В. Логістичне управління підприємством: теоретико-методологічні аспекти : монографія [Текст] / Л. В. Фролова. – Донецьк : ДонДУЕТ ім. М. Туган-Барановського, 2004. – 261 с.

7. Бурков В. Н. Теория активных систем: состояние и перспективы [Текст] / В. Н. Бурков, Д. А. Новиков. – М. : СИНТЕГ, 1999. – 128 с.

УДК 656.7.01.078.13 (045)

А.С. Назаренко

ФУНКЦІОНАЛЬНО-ЦІЛЬОВИЙ МЕХАНІЗМ УПРАВЛІННЯ ЕКОНОМІЧНИМ ПОТЕНЦІАЛОМ АЕРОПОРТІВ

У статті розкрито сутність та структуру функціонально-цільового механізму управління економічним потенціалом аеропортів.

Ключові слова: економічний потенціал, аеропорт, механізм управління, система управління, економічні можливості.

В статье раскрыто сущность и структуру функционально-целевого механизма управления экономическим потенциалом аэропортов.

Ключевые слова: экономический потенциал, аэропорт, механизм управления, система управления, экономические возможности.

The essence and structure of a functional-targeted mechanism of airports' economic potential management is considered in this article.

Key words: an economic potential, an airport, a management mechanism, a management system, economic abilities.

Постановка проблеми. Відсутність єдності в економічних та управлінських аспектах діяльності аеропортів, невідповідність тактичних дій стратегічним цілям, низька конкурентоспроможність та значна частина нереалізованих економічних можливостей в загальній структурі економічного потенціалу аеропортів країн СНД – все це свідчить про необхідність застосування системного підходу до управління економічним потенціалом аеропортів, виразником якого є механізм управління.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Запропонований у даній статті підхід до управління економічним потенціалом аеропортів можна розглядати як продовження наукових розробок таких українських та зарубіжних вчених як: Райан Б., Ансофф І., Щелкунов В. І., Ареф'єва О. В., Ареф'єв С. О., Коренков О.В., Лапін Є.В., Краснокутська Н. С., Олексюк О. І., Воронкова А. Е., Бачевський Б. Є., Добикіна О. К., Рижиков В. С., Должанський І. З., Загорна Т. О., Пузирьова П. В., Бикова В. Г., Сердюк-Копчекі Ю. В. та інші.

Економічні проблеми розвитку авіаційного транспорту досліджували у своїх роботах такі українські вчені як Кулаєв Ю. Ф., Діброва Г.С., Мова В.В., Коба В. Г., Сич Є. М., Юн Г., Загорулько В. М., Городецька Л. О.,

Мізюк С.Г., Дмитренко Е.Д., Перевозчикова Л.І., Кулик Н.С., Садловська І.П. та інші. Питанням підвищення економічної ефективності функціонування аеропортів займались Матвєєв В. В., Григорак М. Ю., Парій В. М., Соколова О. Е., Паламарчук Ю. А., Юр'єва Т. Г., Катерна О. К. та інші.

Невирішена раніше частина загальної проблеми. Незважаючи на наявність величезної наукової бази з економічних проблем цивільної авіації, питання підвищення економічної ефективності функціонування аеропортів через нарощування та реалізацію їхнього економічного потенціалу залишилось невирішеним.

Мета статті полягає у розкритті сутності та структури функціонально-цільового механізму управління економічним потенціалом аеропортів.

Виклад основного матеріалу. Ефективне управління економічним потенціалом є, на думку автора, найбільш ефективним шляхом розв'язання існуючих фінансово-економічних проблем аеропортів, адже економічний потенціал, як система, включає всі елементи, що задіяні в господарській діяльності аеропорту, враховує макро-, мікро- та внутрішні фактори впливу на економічний потенціал та відображає процес формування та реалізації економічних можливостей аеропорту; як вектор - спрямований на динамічний стратегічний розвиток аеропорту, підвищення його конкурентоспроможності та задоволення інтересів зацікавлених в аеропортовому бізнесі груп; як індикатор – відображає питому вагу реалізованих та нереалізованих економічних можливостей в загальній структурі потенціалу, дозволяє оцінити вплив оперативних та тактичних рішень на досягнення стратегічних цілей розвитку, відображає причини зниження або підвищення рівня економічного потенціалу, виявляє обмежуючі та стимулюючі фактори впливу та резерви майбутнього розвитку [1-2].

Ефективне управління економічним потенціалом аеропортів неможливе без застосування системного підходу, що дає можливість виявити, оцінити взаємозв'язок та об'єднати елементи системи управління у таку структуру, яка б спрямовувала діяльність кожного елемента на досягнення загальної мети шляхом узгодження приватних конфлікуючих інтересів складових підсистем та створювала певний економічний результат синергічної взаємодії цих елементів. Системний підхід в управлінні дозволяє уникнути ситуації, коли прийняте рішення в одній галузі перетворюється у проблему для іншої, оскільки даний підхід передбачає, що будь-яке рішення або дія має наслідок для всієї системи.

Під управлінням економічним потенціалом аеропортів слід розуміти процес цілеспрямованого впливу на елементи економічного потенціалу з метою нарощування та максимальної реалізації існуючих економічних

можливостей, що дозволить задовольнити інтереси зацікавлених у функціонуванні аеропорту груп.

Управління економічним потенціалом аеропорту повинно забезпечувати збереження стану та структури системи, якою є економічний потенціал аеропорту, підтримку процесу формування та реалізації економічних можливостей аеропорту та реалізацію стратегічних цілей розвитку аеропорту в умовах впливів зовнішніх та внутрішніх факторів.

Систему управління економічним потенціалом аеропорту, що представляє собою сукупність всіх елементів, підсистем та комунікацій між ними, а також процесів, що забезпечують процес формування та реалізації економічних можливостей аеропорту, запропоновано не розчленовувати на найелементарніші частинки, а представити як сукупність укрупнених компонентів, принципово необхідних для існування та функціонування досліджуваної системи (рис. 1). Такими необхідними компонентами є керована підсистема, керуюча підсистема та механізм їх взаємодії.

Керуюча підсистема представлена суб'єктом управління - адміністративно-управлінським апаратом аеропорту, тобто органами управління, особою або групою осіб з певними масштабами своєї діяльності, компетенцією і специфікою виконуваних функцій, що мають право приймати кінцеве рішення щодо вибору одного або кількох управлінських впливів.

Керуюча підсистема визначає місію, цілі та задачі діяльності аеропорту, розробляє стратегію розвитку аеропорту, формує і передає управлінські рішення, здійснює управлінський вплив на керовану підсистему.

Керованою підсистемою (об'єктом управління) виступає економічний потенціал аеропорту. Виходячи зі структури економічного потенціалу аеропорту, керована підсистема складається з таких основних блоків, на які спрямовується управлінський вплив: ресурсна складова, управлінська складова та фактори, що впливають на економічний потенціал аеропорту.

Взаємодія керованої та керуючої підсистем забезпечується завдяки функціонально-цільовому механізму управління, спрямованого на реалізацію управлінських функцій адміністративно-управлінського апарату аеропорту.

Функціонально-цільовий механізм управління економічним потенціалом аеропорту являє собою інтегровану сукупність елементів, взаємопов'язаних реалізацією загальних функцій управління економічним потенціалом з метою досягнення стратегічних цілей розвитку аеропорту (рис. 2). Він є найбільш активною частиною системи управління економічним потенціалом аеропорту, що забезпечує вплив на елементи економічного потенціалу, від стану та взаємозв'язку яких залежить економічний результат функціонування аеропорту.

Виконання механізмом функцій планування, контролю та регулювання здійснюється через методичну та забезпечуючу складові, принципи, важелі, індикатори та інструменти підсистеми забезпечення реалізації функцій

функціональної підсистеми механізму. Реалізація комплексу методів здійснюється через відповідні важелі та принципи; потребує узгодження із діючим нормативно-правовим забезпеченням, врахування та формування відповідного інформаційно-комунікаційного, ресурсного та організаційного забезпечення. Результати виконання механізмом його функцій – індикатори вказують на досягнення цілей створення даного механізму.

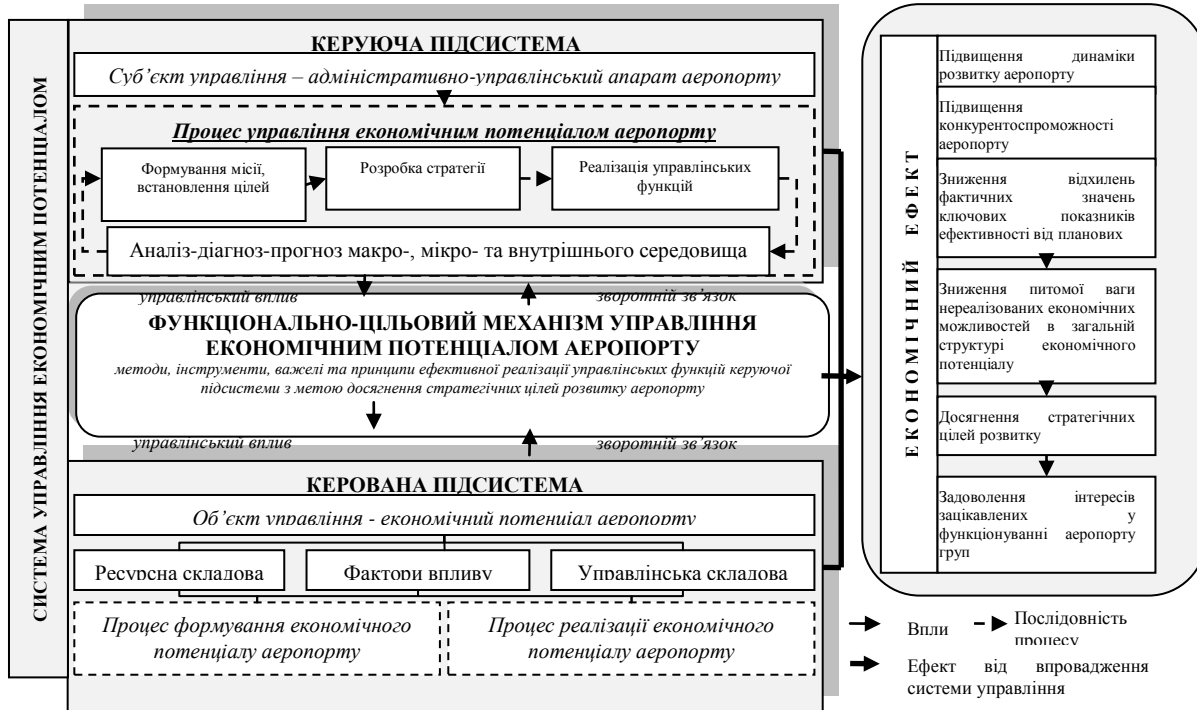
Найважливішим елементом запропонованого механізму є методична складова, оскільки саме через неї забезпечується дія інших елементів механізму. Методика балансування інтересів зацікавлених у функціонуванні аеропорту груп удосконалює функцію планування в управлінні економічним потенціалом аеропортів; система контролінгу та мультиплікативно-індексна модель оцінки економічного потенціалу аеропортів [3], що базуються на застосуванні збалансованої системи показників [4], є інструментами для реалізації функцій планування, контролю та регулювання.

Методична складова може бути реалізована за наявності необхідного забезпечення. Правове забезпечення складається з Конституції, законів, постанов, наказів та розпоряджень законодавчих органів влади країни базування аеропорту. До правового забезпечення також можна віднести статутні документи, процедури, правила та програми розвитку авіаційної галузі. Нормативне забезпечення складається також з протоколів, конвенцій, норм та нормативів з безпеки, якості та екологічності здійснення авіаційної діяльності, що встановлюються такими міжнародними організаціями як Міжнародна організація цивільної авіації (ICAO), Міжнародна асоціація повітряного транспорту (IATA), Міжнародна рада аеропортів (ACI) та ін.

Інформаційно-комунікаційне забезпечення активізує процес реалізації функцій планування, контролю та регулювання в управлінні економічним потенціалом аеропортів за рахунок ефективної системи збору, обміну, накопичення та передачі інформації. Воно може бути втілено у програмному забезпеченні, що надаватиме швидкий доступ адміністративно-управлінському персоналу до достовірної та повної інформації щодо ступеня реалізації стратегічних цілей розвитку аеропорту; динаміки зміни, сили та характеру впливу факторів макро- та мікросередовища на формування та реалізацію економічного потенціалу аеропорту; щодо ступеня відповідності поточних рішень досягненню стратегічних цілей розвитку аеропорту; щодо причин зміни рівня економічного потенціалу.

Особливу роль в забезпеченні реалізації функцій механізму управління відведено ресурсному забезпеченню.

Рисунк 1. Місце функціонально-цільового механізму в управлінні



Рисунком 2. Функціонально-цільовий механізм управління економічним потенціалом аеропорту



По-перше, ресурсна складова є елементом і необхідною умовою виникнення економічного потенціалу аеропортів, тому стратегічний план розвитку аеропорту повинен базуватись на наявній ресурсній базі. Якщо не буде узгодженості між перспективними планами розвитку та фактичним рівнем ресурсного забезпечення аеропорту, то досягнення стратегічних цілей буде неможливим.

По-друге, для ефективного практичного впровадження методичної складової механізму управління економічним потенціалом аеропортів необхідно також сформувати відповідну ресурсну базу: кадрові ресурси, що будуть задіяні у процес реалізації управлінських функцій; фінансові та матеріальні ресурси, які витратимуться на впровадження методик та розробку програмного забезпечення.

Впровадження системи контролінгу вимагає також внесення певних змін в організаційну структуру аеропорту, що можуть виражатись у створенні додаткової структурної одиниці – відділу контролінгу, або у розширенні функцій існуючих організаційних підрозділів. Також до організаційного забезпечення реалізації функцій планування, контролю та регулювання віднесено органи корпоративного управління, що визначають місію та цілі діяльності аеропорту, розробляють стратегію розвитку, формують управлінські рішення, а також державні органи регулювання діяльності аеропортів.

Необхідно підкреслити також особливу роль економічних важелів, що включаються до складу функціонально-цільового механізму управління економічним потенціалом аеропортів. До них віднесено матеріальні стимули, пільги, санкції, заохочення та планові показники. Кожен із зазначених важелів має свою характеристику та виконує визначену функцію, а у своїй сукупності вони є взаємозалежними. Такі важелі як матеріальні стимули, пільги, санкції та заохочення спрямовані на підвищення відповідальності персоналу за результати своєї діяльності, формування у них зацікавленості та прагнення до виконання та перевиконання планів. Встановлення планових показників для кожного співробітника аеропорту дозволяє визначити місце та важливість діяльності кожного співробітника у досягненні аеропортом загального результату. Також планові показники виконують інформаційну функцію, повідомляючи про необхідні строки та обсяг виконаної роботи.

Основними принципами управління економічним потенціалом аеропортів є принципи стратегічної орієнтованості, плановості, системності, цільової спрямованості, інтеграції, адаптивності та гнучкості.

Індикатори відображають результати виконання механізмом його функцій та є інструментом контролю за ефективністю здійснення оперативної діяльності, ступенем реалізації економічних можливостей аеропорту та ступенем досягнення його стратегічних цілей розвитку. У якості індикаторів прийнято комплексні, блочні та одиничні показники збалансованої системи показників економічного потенціалу аеропорту. Рівень агрегованості

аналізованого показника залежить від ступеня відхилення фактичного значення показника від планового. Якщо відхилення комплексного показника незначне або дане відхилення не має великого впливу на досягнення стратегічних цілей розвитку, то подальший розклад показника не здійснюється, у іншому випадку – комплексні показники розкладаються до рівня блочних і т.д. Процес аналізу даних індикаторів здійснюється з метою виявлення причин відхилення. Також до індикаторів ефективності управління економічним потенціалом аеропортів належать показники реалізованих та нереалізованих економічних можливостей аеропорту та інтегральний показник економічного потенціалу аеропорту.

Метою реалізації функціональної підсистеми пропонованого механізму є здійснення управлінського впливу на елементи об'єкта управління – економічного потенціалу аеропорту. Даний вплив може виявлятися у ефективності розподілу та формуванні економічних ресурсів, що беруть участь у господарській діяльності аеропорту, у подоланні або зниженні негативного впливу факторів внутрішнього та зовнішнього середовища, що перешкоджають розвитку економічного потенціалу аеропорту, у ефективному використанні сприятливих впливів факторів та удосконаленні системи управління господарською діяльністю аеропорту.

Ефективний управлінський вплив керуючої підсистеми хоча б на один з елементів економічного потенціалу аеропорту дозволить зробити крок у напрямку реалізації цільової підсистеми механізму управління. Так, удосконалення ресурсної складової сприятиме нарощуванню економічного потенціалу аеропорту, вміння адаптуватись до несприятливих впливів та використовувати сприятливі впливи зовнішніх та внутрішніх факторів, а також удосконалення управлінської складової підвищать питому вагу реалізованих економічних можливостей в загальній структурі економічного потенціалу аеропорту.

Цільова підсистема відображає основну мету функціонування системи управління економічним потенціалом аеропорту – задоволення інтересів зацікавлених у функціонуванні аеропорту груп через нарощування та максимальну реалізацію економічних можливостей аеропорту.

Висновки. Функціонально-цільовий механізм управління економічним потенціалом аеропортів здійснює трансформацію управлінських сигналів, що надходять від адміністративно-управлінського апарату аеропорту, в конкретні способи, методи та інструменти їх реалізації. Запровадження запропонованої системи управління та функціонально-цільового механізму управління економічним потенціалом аеропорту матиме наступний економічний ефект: підвищення динаміки розвитку аеропорту, підвищення конкурентоспроможності аеропорту, зниження відхилень фактичних значень ключових показників ефективності від планових, зниження питомої ваги нереалізованих економічних можливостей в загальній структурі економічного потенціалу, що в кінцевому результаті дозволить досягти

стратегічних цілей розвитку та задовольнити інтереси зацікавлених у функціонуванні аеропорту груп.

ЛІТЕРАТУРА

1. Назаренко А.С. Теоретичні підходи до визначення сутності економічної категорії «фінансовий потенціал підприємства» [Текст] / А.С. Назаренко // Економіка, фінанси, право. - Вип. 8. – К. : Аналітик, 2009. – С. 22-29.

2. Назаренко А.С. Фінансовий потенціал аеропортів: сутність, структура та оцінка [Текст] / А.С. Назаренко // Проблеми підвищення ефективності інфраструктури: зб. наук. праць. - Вип. 27. – К. : НАУ, 2010. – С. 251-255.

3. Назаренко А.С. Модель оцінки фінансово-економічного потенціалу аеропортів [Текст] / А.С. Назаренко // Проблеми підвищення ефективності інфраструктури: зб. наук. праць. Вип. 30. – К. : НАУ, 2011. – С. 84-91.

4. Назаренко А. С. Використання концепції збалансованої системи показників в управлінні фінансово-економічним потенціалом аеропортів [Текст] / А.С. Назаренко // АВІА-2011: матеріали X Міжнародної науково-технічної конференції. – т. 4. – К. : НАУ, 2011. – С. 30.36-30.39.

УДК 330.332.01(045)

О.І. Хлопіна-Квіч

ПЕРЕДУМОВИ РОЗВИТКУ ВЕНЧУРНОГО БІЗНЕСУ У СФЕРІ ДІЛОВОЇ АВІАЦІЇ

Досліджено найефективніші джерела фінансування інноваційної діяльності підприємств з урахуванням особливостей розвитку венчурного бізнесу у сфері ділової авіації.

Ключові слова: джерела фінансування інноваційної діяльності, венчурний бізнес, ділова авіація

Исследовано наиболее эффективные источники финансирования инновационной деятельности предприятий с учетом особенностей развития венчурного бизнеса в сфере деловой авиации.

Ключевые слова: источники финансирования инновационной деятельности, венчурный бизнес, деловая авиация.

Have been researched the most effective sources of innovation activity of the enterprises taking into account features of development of venture business in sphere of business aviation

Key words: sources of innovation activity, venture business, business aviation

Постановка проблеми. Визначення джерел фінансування компанії та альтернативних варіантів формування структури капіталу, а також загроза рейдерських атак, які супроводжують усі процеси злиття та поглинання, потребують розробки окремих механізмів придбання власності..

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Отримані від аналітичних агентств дані свідчать про те, що подальший розвиток рейдерських методів придбання власності можуть негативно вплинути на розвиток бізнесу у