

ності зміщуються від матеріальних до нематеріальних, варто, здійснюючи комплексну оцінку, враховувати ефективність використання інтелектуального капіталу (чи його окремих складових) як одного із найважливіших факторів конкурентоспроможності підприємства. При формуванні стратегії розвитку інтелектуального капіталу необхідно дотримуватись таких етапів, які можна подати у вигляді певної алгоритмічної структури, що складається з таких елементів :

- аналіз ринку (сегментація, оцінка місткості ринку і його сегментів, динаміка ринку, аналіз конкуренції і т. д.);
- аналіз внутрішнього середовища підприємства (в т. ч. аудит інтелектуального капіталу);
- формування альтернативних стратегій розвитку інтелектуального капіталу підприємства та вибір найприйнятнішої альтернативи;
- оцінка вартості інтелектуального капіталу;
- реалізація обраної стратегії та оцінка конкурентоспроможності підприємства.

Отримані результати дослідження, які висвітлені у даній статті, поглиблюють теоретико-методологічні та методичні основи управління інтелектуальним капіталом підприємства в частині формування і реалізації стратегії розвитку інтелектуального капіталу з метою підвищення конкурентоспроможності підприємства.

Павелко В. Ю.,
аспірант,
Запорізька державна
інженерна академія, Україна

Pavelko Vitaly,
postgraduate,
Zaporozhye State Engineering
Academy, Ukraine

**СУЧАСНІ ТЕХНОЛОГІЇ
УПРАВЛІННЯ АЕРОПОРТОВИМИ
КОМПЛЕКСАМИ:
ЗАРУБІЖНИЙ ДОСВІД
ДЛЯ УКРАЇНИ**

**MODERN TECHNOLOGY
OF MANAGEMENT AIRPORT
OF COMPLEXES: ABROAD
FOR UKRAINE**

Проаналізовано зарубіжний досвід управління аеропортовими комплексами на основі створення «ХАБ-центрів», приватизації та оренди майнових комплексів, концесій та управління за контрактами. Запропоновано організаційно-правові форми регулювання економіки аеропортових комплексів для України

Proanalizivan foreign management experience of the airport complex by creating a «hub-centers.» privatization and leasing of property complexes, concessions and contracts. Proposed legal forms of economic regulation of airport facilities for Ukraine.

Серед сучасних тенденцій світового досвіду управління аеропортами цивільної авіації визначаються новачі у сфері планування, організації, делегування, контролю та аналізу зміни стану середовища функціонування бізнесу.

На основі аналізу літературних джерел стосовно економіки аеропортів встановлено, що то тут найбільш масштабними є організаційні зміни та заходи щодо контролю та підвищення безпеки обслуговування пасажирів і вантажів. Організаційна складова управління аеропортами цивільної авіації в багатьох економічно розвинених країнах характеризується стійкою тенденцією побудови систем транспортних перевезень з урахуванням західно-європейської концепції розвитку надвеликих транспортних вузлів. Сутність даної концепції полягає в тому, що з метою оптимізації необхідного переміщення людських ресурсів, джерел виробництва та продуктів виробництва в місцях перетину магістральних напрямків їх перевезення створюються спеціалізовані транзитні перевалочні пункти.

Враховуючи істотний транзитний потенціал України у напрямку з півночі на південь і заходу на схід, вітчизняна транспортна система в частині надання транзитних послуг може стати конкурентоспроможною на арені міжнародних транзитних авіаперевезень, чому сприяла розбудова аеропортового господарства, транспортної наземної інфраструктури портів над усе Києва, Донецька, Харкова, викликана підготовкою та проведенням фінальної частини футбольного чемпіонату Євро-2012.

Разом із розвитком світогосподарських зв'язків в умовах глобалізації, коли економіка транснаціональних корпорацій має наднаціональний характер, зростає попит на обслуговування транзитного та трансферного пасажиро-і вантажопотоку, що вимагає розробки нових технологічних, організаційних рішень. До їх числа відносяться «ХАБ-центри» — надвеликі авіаційні транспортні вузли, які виконують функцію обслуговування великих маршрутних мереж з урахуванням принципу «hub and spoke network» («зіркоподібна мережа»). Розбудова транспортної інфраструктури вітчизняних аеропортів дозволила б Україні розраховувати на включення її транзитного потенціалу в орбіту трансконтинентальних авіаційних транспортних коридорів.

В Росії також активізуються інтеграційні процеси: «Базовий елемент» з активами – аеропорти Краснодар, Сочі, Анапи, Геленджика і Єйська понад 500 млн. дол. – першим залучив до управ-

ління ними іноземного оператора, підписавши угоду про створення спільного підприємства із «Сбербанком» и сингапурською «Changi Airports International», що приймає участь в управлінні 25 аеропортами світу. Загальна ринкова капіталізація альянсу перевищила 820 млн дол.

Наступний досвід для України — розвиток аеропортів через механізм власності (володіння) чи розпорядженнями майновими аеропортовими комплексами (управління). За останні 15 років посилилася тенденція приватизації перебувають у державній або муніципальній власності пакетів акцій акціонерних товариств, до статутного капіталу яких внесені аеропорти цивільної авіації. Першою європейською державою, яка здійснила в кінці 80-х — початку 90-х років масштабну й системну приватизацію аеропортів, була Великобританія. Надалі, приватизація аеропортів стала інструментом економічної політики Німеччини, Італії, Данії, Австрії. Фахівцями та експертами зазначається, що основною причиною інтенсифікації процесів приватизації аеропортів цивільної авіації є поступове і неухильне скорочення можливостей урядів країн здійснювати бюджетні інвестування в проекти розвитку та модернізації аеропортової інфраструктури.

Поряд з приватизацією у багатьох економічно розвинених країнах активно використовуються й інші способи залучення приватного сектора економіки в управління аеропортами цивільної авіації: аеропорти (частина аеропортового майна) передаються спеціалізованим приватним компаніям за договорами оренди, на умовах концесії або в управління за контрактами.

Перспективними в розвитку економіки аеропортів та інфраструктури, формування на цій основі центрів ділової активності в Україні може стати державно-приватне партнерство, враховуючи, що для цього створена правова основа. При стимулюючій державній політиці преференцій для авіакомпаній створюватиметься конкурентний ринок послуг з наземного обслуговування авіаційних перевезень, що стане більш вагомим джерелом надходжень до бюджету валютних надходжень, ніж нині енергомістський металургійний сектор національної економіки.

Отже, в більшості економічно розвинених країн розширюються форми й способи участі організаційних, фінансових, інформаційних ресурсів приватного сектору економіки в безпосередньому управлінні і розвитку аеропортів цивільної авіації.