

**РОЗРОБКА КОНЦЕПЦІЇ ІННОВАЦІЙНО-ІНВЕСТИЦІЙНОГО РОЗВИТКУ  
ТЕРИТОРІАЛЬНИХ АВІАВИБРОБНИЧИХ КОМПЛЕКСІВ**

Ключовим чинником інтенсифікації процесів загальноекономічного зростання є формування й підвищення рівня інвестиційно-інноваційної (ІІ) привабливості економічної системи держави та її регіонів [2]. Характерними рисами сучасного стану розвитку України є нестабільність економічної сфери та нестійкість ринкових відносин, що виявилось в результаті проведення реформ, які призвели до значних трансформаційних зрушень у структурі регіональних господарських комплексів, у тому числі авіаційного виробництва. Світові процеси глобалізації та пов'язана з ними безперервна трансформація авіаційних виробничих підприємств призвели до необхідності вирішення нових складних завдань з реформування як загальної національної авіавиробничої структури, так і для окремих її елементів – підприємств та організацій – складових територіального авіавиробничого комплексу (ТАВК).

Незважаючи на те що подібні процеси регіональних трансформацій проявлялися в багатьох країнах, економіці України властива певна специфіка, що зумовлюється територіальними, історичними, демографічними та іншими факторами, а також глобальністю змін, які відбуваються [8]. Так, встановлення інноваційно-інвестиційної орієнтованої моделі розвитку економіки вимагає структурних змін та оптимізації напрямів ефективного її використання в усіх сферах і рівнях шляхом удосконалення розвитку територіальних авіавиробничих комплексів.

Теорія інноваційного розвитку знайшла відображення у працях зарубіжних і вітчизняних учених В. Александрової, О. Амоші, Л. Антонюк, Л. Безчасного, Д. Бессанта, А. Гальчинського, В. Гейця, М. Данька, В. Денисюка, П. Друкера, І. Єгорова, Н. Іванової, А. Кузнецової, Н. Краснокутської, О. Лапко, Б. Лундвалла, І. Макаренка, Б. Маліцького, В. Мельника, Л. Нейкової, Р. Нель-

сона, С. Онишко, В. Онищенко, В. Онікієнка, В. Осецького, К. Павітта, Й. Парка, О. Поважного, В. Соловйова, А. Сухорукова, Д. Тіда, Л. Федулової, К. Фрімена, В. Семиноженка, М. Шарко, Й. Шумпетера, Ю. Яковця та багатьох інших. Регіональну проблематику інноваційно-інвестиційного розвитку України досліджували П. Бубенко, З. Варналій, В. Василенко, З. Герасимчук, В. Гришко, М. Долішній, С. Дорогунцов, В. Дубіщев, Я. Жаліло, Т. Заяць, С. Злупко, С. Іщук, В. Куценко, В. Пила, О. Сологуб, Д. Стеченко, Д. Черваньов, Л. Чернюк, О. Чмир, В. Чужиков, Л. Яковенко.

Теоретичні та практичні аспекти проблеми регіонального розвитку, створення сучасних організаційних структур у галузі цивільної авіації розглядалися в наукових працях учених О. Ареф'євої, В. Афанасьєва, Б. Балашова, Б. Буркинського, В. Гейця, Ю. Голляка, В. Загорулька, В. Єлагіна, Ю. Кулаєва, С. Подрези, В. Прохорової, І. Соколи, В. Щелкунова, Г. Юна та інших.

Незважаючи на високий рівень і характер існуючих теоретичних і прикладних розробок з регіональної політики, саме недостатність комплексних напрацювань з теорії, методології і практики формування інноваційно-інвестиційної концепції, орієнтованої на параметри, критерії та детермінанти регіонального розвитку територіальних авіавиробничих комплексів, обумовлює їх додаткове ґрунтовне дослідження.

*Метою* статті є розробка теоретичних основ функціонування територіальних авіавиробничих комплексів у регіонах України, спрямованих на забезпечення умов прискореного інноваційно-інвестиційного розвитку регіонів і країни в цілому.

На сьогодні Україна є однією з небагатьох держав світу, де здійснюється замкнений цикл розробки, випробувань та серійного виробництва повітряних суден, двигунів і

головних систем літаків, тому впровадження регіональної політики інноваційно-інвестиційного розвитку (ІІР) в системі соціально-економічного розвитку регіонів України можливо завдяки здійсненню тісної скоординованої праці підприємств у рамках територіальних авіавиробничих комплексів. Існуючі на сьогодні обмеження для авіавиробничої бази та використання методів щодо організації авіавиробництва роблять ускладненою реалізацію регіональної політики в контексті інноваційно-інвестиційного розвитку територіальних авіавиробничих комплексів, тому це має бути об'єктом для розгляду різних варіантів щодо змін. Розробка стратегічного плану ПРТАВК має включаючи такі ключові процедури [7]:

аналіз стартових умов і вихідних передумов стратегічного комплексного інноваційно-інвестиційного розвитку регіону;

обґрунтування цілей стратегічного розвитку регіону й механізм їх реалізації;

підготовка управлінських рішень щодо досягнення намічених цілей у формі концепції ПРТАВК стратегічного розвитку регіону, програм, планів і проектів.

У ході реалізації цих процедур здійснюється розробка стратегічного задуму регіонального розвитку, проводиться обґрунту-

вання пріоритетних функцій, які регіон буде виконувати у майбутньому, визначення основних цілей і пріоритетів ПРТАВК, механізмів їх практичної реалізації.

Образне позначення регіону як квазікорпорації дозволяє провести аналогію між структурою циклу стратегічного планування компанії і структурою формування й реалізації стратегії розвитку авіапромисловості регіону. Природно, що повної аналогії в цьому випадку бути не може, необхідна модифікація названих структур для адекватного відбиття досліджуваних процесів. При цьому за основу можливо брати найбільш розгорнутий вид структури циклу стратегічного планування, який наведений у роботі [6].

Звичайно, приватні стратегії розвитку ТАВК не можуть збігатися із приватними стратегіями компаній в силу того, що мета й основні напрямки їх розвитку не тотожні. У той же час вони досить близькі, але зміст їх концепції розвитку повністю не тотожний. У концепцію ПРТАВК регіону вводяться цілі регіональної політики і стратегічного плану розвитку регіону, а також результати аналізу стартових умов. На рисунку наведена розроблена структура циклу формування й реалізації стратегії ПРТАВК регіону.

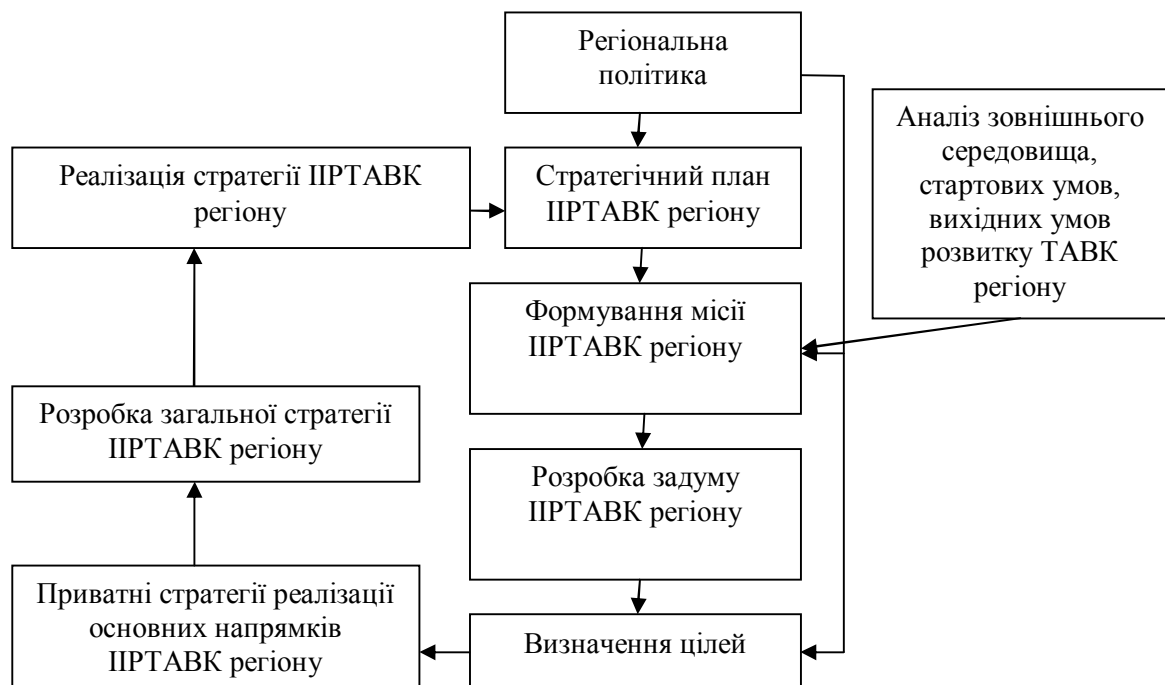


Рисунок. Структура циклу формування й реалізації стратегії ПРТАВК регіону

Дана структура може видозмінюватися в тих випадках, коли в регіоні не розроблена регіональна політика й/або стратегічний план розвитку регіону. За відсутності регіональної політики замість неї використовується загальна політика розвитку, особливо такі її складові частини, як структурна й П політики. Структурна політика характеризує систему заходів щодо підтримки й розвитку галузей економіки регіону, а П – включає заходи щодо залучення засобів і підтримки П активності регіону, їх суб'єктів господарювання й методи розподілу капіталовкладень. У цьому випадку зростає обсяг стартового аналізу. За відсутності стратегічного плану розвитку регіону аналіз стартових умов, вихідних передумов розвитку ТАВК регіону й зовнішнього середовища проводиться в рамках сформованої стратегії розвитку ТАВК регіону.

Розглянемо докладніше зміст компонентів структури циклу формування й реалізації стратегії ПРТАВК регіону. Концепція, точніше, її складові наведені на рисунку – правою частиною структури аналізованого циклу.

«Концепція» – це певний спосіб розуміння, трактування предмета, явища, процесу, основна точка зору на предмет, це ідея, що керує їх систематичним висвітленням. Термін «концепція» вживається також для позначення провідного задуму, конструктивного принципу в науковій, художній, технічній, політичній й інших видах діяльності» [4].

Під концепцією розвитку бізнесу розуміється загальне уявлення про майбутні ринки, конкурентів, продукцію й покупців компанії, її ключові компетенції (здатності), пріоритети цілей і шляхи їх дослідження. Л. Пельтек визначає концепцію як систему уявлень про стратегічні цілі і пріоритети соціально-економічного значення, найважливіші напрямки і засоби реалізації цілей [9].

Дані визначення концепції, хоча й на різних рівнях управління національним господарством, у різних працях мають загальні елементи: постановка цілей, розвиток системи, визначення найважливіших напрямків розвитку.

З урахуванням визначеного під концепцією ПРТАВК регіону будемо розуміти уяв-

лення про цілі цього розвитку, основні напрямки і засоби досягнення цих цілей. При цьому концепція ПРТАВК є складовою загальної стратегії розвитку регіону, що включає ланцюг приватних стратегій.

Одночасно з розкриттям змісту компонентів стратегічного планування компанії визначимо логічну доцільність їх переносу (з необхідною модифікацією) у структуру циклу розробки стратегії розвитку ПРТАВК регіону.

Бачення бізнесу – це прообраз майбутнього ТАВК, її інтуїтивна модель, яка перетворюється в підприємця. Вона включає принаймні три складові: стрижневі цінності; основні напрямки розвитку; більшу амбіційну мету.

Це означає, що в рамках концепції ПРТАВК регіону, опираючись на регіональну політику, а також аналіз вихідного (стартового) положення ТАВК і зовнішнього середовища, слід виробити її місію.

Зміст місії ТАВК можливо відповідним чином трансформувати й доповнити, щоб сформувати місію ПРТАВК регіону. Вона має включати ряд полів:

виробниче поле (галузі промисловості, що ввійшли в стратегію ПРТАВК регіону і їх вихідний стан: лідируючі, стабільні, що відстають);

поле виробничих потенціалів ТАВК, що ввійшли в регіональну стратегію ПРТАВК;

поле продукції та напрямів діяльності (діапазон продукції, що випускається галузями, і напрямків їх діяльності);

поле інтеграції (ступінь інтеграції галузей ТАВК);

поле географії ринків (діапазон регіонів, у які постачає продукцію регіональна ТАВК).

За наявності регіональної політики місія регіональної ТАВК має враховувати поставлені в ній цілі. Названі складові визначають соціальне призначення ТАВК, цінності, традиції, звичаї, а також відносини з клієнтами, постачальниками, дистриб'юторами.

Вважаємо, що соціальне призначення має ввійти в місію ТАВК регіону із двох причин. По-перше, вже на етапі формування місії стратегія ПРТАВК має враховувати ме-

ту соціально-економічної стратегії і, по-друге, відображати не тільки виробничі, але й соціальні завдання, поставлені в регіональній політиці. Задум стратегії ПРТАВК регіону, на наш погляд, повинен містити основні (ключові) напрямки розвитку, тобто характер перетворення галузей, а також джерела фінансування стратегічних ініціатив. Магістральним напрямком розвитку регіональної ТАВК є розвиток корпоративного сектору авіапромисловості з наступною диверсифікованістю на базі трансформації компанії (злиттів, поглинань і т.д.) і охопленням при цьому авіапідприємства – точок економічного зростання [7]. Уточнимо, що в сукупності всіх можливих точок зростання виділяють:

території (як складові країни в цілому або регіонів усередині неї);

галузі (більш перспективні й менш витратні для конкретної території);

підприємства (базові для галузей або просто стабільно функціонуючі);

програми (спрямовані на економічну стабілізацію).

Активізація точок економічного зростання і розвиток ТАВК повинні суттєво змінити виробничу структуру авіапромисловості регіону: зробити її більш гнучкою й ефективною. Приватні стратегії ПРТАВК формулюються на основі задуму загальної стратегії розвитку регіональної авіапромисловості і являють собою способи реалізації основних напрямків її розвитку.

Визначення цілей. Поняття «ціль» визначається в широкому й вузькому розумінні. З погляду кібернетики під ціллю розуміють деякий кінцевий стан, до якого прагне система. Однак при такому широкому підході до мети випускається з уваги, що в цілеспрямованих системах мета все-таки ставиться людиною. У вузькому розумінні слова ціль – це ідеальний стан, майбутній результат [3]. Система як ціле має особливі цілі: прагнення до рівноваги й виживання.

Найбільш повна класифікація цілей наведена в роботі [9]. Беремо її за основу, але доповнимо поділ цілей на монетарні й немонетарні у зв'язку з тим, що останнім часом ТАВК стали активно використовувати у своїй практиці саме немонетарні цілі поряд із

фінансовими. До немонетарних цілей ТАВК відносять:

1. Зростання частки ринку.
2. Більш надійне і сильне становище у своїй галузі.
3. Підвищення якості продукції.
4. Зниження витрат авіавиробництва у порівнянні з основними конкурентами.
5. Підвищення репутації організації серед клієнтів.
6. Поліпшення обслуговування клієнтів.
7. Розширення номенклатури продукції.
8. Визнання ТАВК лідером у сфері авіатехнологій і/або інновацій.
9. Підвищення конкурентоспроможності на глобальному авіаринку.
10. Повне задоволення запитів споживачів.

На рівні регіону до немонетарних цілей відносяться такі важливі показники, як поліпшення якості життя й екологічного благополуччя. Саме ці показники визначають сталий розвиток регіону й національного господарства. У цьому випадку поділ цілей на монетарні й немонетарні частково перетинається з їх поділом на соціальні, економічні й політичні. Монетарні цілі ТАВК широко відомі – це максимізація довгострокового прибутку, зростання обсягу продажів, рентабельність капіталу і т.д.

На рівні регіону – це мета підвищення: рівня економічного розвитку, вимірюваного обсягом валового регіонального продукту (ВРП) на душу населення; рівня споживання у фактичних цінах (кінцевого споживання на душу населення); рівня продуктивності праці (ВРП на одного зайнятого). Крім того, дані про кінцеве споживання корегуються з урахуванням регіональних відмінностей купівельної спроможності, тобто визначається показник відношення кінцевого споживання до прожиткового мінімуму населення [5].

Слід зазначити, що в стратегії ПРТАВК регіону можуть бути використані поряд з вищезгаданими цільовими показниками немонетарного типу також немонетарні цілі №3, №4, №6, №7, №9 і №10. Відзначимо ще одне зауваження щодо класифікації цілей: нами розширено ознаки «організаційної

ієрархії», назвавши її «за ієрархією управління національним господарством». У таблиці

наводиться змінена й доповнена класифікація цілей національних систем.

Таблиця

Класифікація цілей національних систем

№	Підстава класифікації	Цілі соціально-економічної системи
1	Суспільні цілі, що характеризують траєкторію її функціонування й розвитку	Вживання і зростання
2	За змістом	Економічні, соціальні, політичні
3	За формою вираження	Монетарні, немонетарні
4	За характером інтересів	Зовнішні і внутрішні
5	За ступенем наближення до бажаного результату	Кінцеві і проміжні (підцілі)
6	За ієрархією управління національним господарством	Національні, регіональні, корпоративні, загальні, внутрішні
7	За горизонтом планування	Короткострокові, середньострокові, довгострокові
8	За способом формування	Точкові і траєкторні
9	За масштабністю	Екстремальні й рівневі
10	За значущістю і ступенем конкретизації	Стратегічні, тактичні, операційні

За змістом цілі підрозділяються на економічні, соціальні, політичні залежно тих інтересів, які вони реалізують. Розподіл цілей на монетарні й немонетарні розглянутий вище. Тут лише відзначимо, що постановка соціально-економічних систем немонетарних цілей відбиває загальну тенденцію, властиву ТАВК і національному господарству в цілому: посилення акценту у їх діяльності на інтереси споживачів, в остаточному підсумку – на соціальні аспекти функціонування й розвитку соціально-економічних систем. За характером інтересів, відбиваних цілями, їх підрозділяють на зовнішні для системи і внутрішні. Ясно, що розбивка цілей за назвою ознакою відносна. Так, внутрішні цілі регіону є зовнішніми для ТАВК.

За ієрархією управління національним господарством цілі підрозділяються на національні, регіональні, корпоративні, загальні, внутрішні. Нарешті, можливо говорити про групові й індивідуальні інтереси.

За вибором планування розрізняють короткострокові, середньострокові й довгострокові цілі. За способом формування розрізняють цілі, що досягаються на певний момент (точкові) і діючі протягом певного періоду (траєкторні).

За масштабністю цілі розділяють на екстремальні (тобто які прагнуть до максимального або мінімального значення) і рівневі, що змінюються на деяку величину. По-іншому їх можливо назвати оптимальними й раціональними. За значущістю для системи й ступенем деталізації (або, навпаки узагальнення) цілі підрозділяють на стратегічні, тактичні й операційні або операційні в термінології Р. Акоффа [1]. Рішення, пов'язані з операціями, традиційно називають операційними. Однак є й деяка «тонкість», яку враховує Р. Акофф, називаючи їх операційними. В операційному менеджменті операції обмежуються в більшості випадків чотирма видами діяльності: виробництвом, постачанням, транспортуванням і сервісом. Операційні рішення охоплюють усі види діяльності компанії. Проте нами збережено традиційну назву аналізованого виду рішень.

Курс дій соціально-економічних систем, а також їх згуртованість, а отже, ефективність діяльності залежить насамперед від правильності постановки цілей.

Індикативний характер регіональних стратегій ПРТАВК обумовлює актуальність формування й регулювання цілей ТАВК.

Вважаємо, що в умовах регіональної ТАВК, коли основні цілі вже задані регіона-

льною політикою, а завдання стратегії ПРТАВК полягає у їх деталізації й доповненні, найбільш підходящим методом цілепокладання є метод мізкової атаки. При цьому учасникам «мізкової атаки» попередньо повідомляють ті цілі, які містить регіональна політика, а потім починається процес їх деталізації і доповнення. Нижче цей процес описується більш докладно, причому ми модифікували його для умов розробки стратегії ПРТАВК.

Таким чином, регіональна політика стає основною для розробки цілей стратегії ПРТАВК. Хоча в тих випадках, коли названа стратегія розробляється індивідуально, тобто за наявності стратегічного плану розвитку ТАВК, останній також служить базою для постановки цілей стратегії ПРТАВК.

Автором розроблена схема формування цілей регіональної політики, у якій переважають соціальні цілі, починаючи із загальної – підвищення якості життя населення, яке на верхньому рівні розпадається на дві підцілі: поліпшення загальних умов життя за рахунок оптимізації використання бюджетних коштів і підвищення доходів та зайнятості за рахунок розвитку авіавиробництва. У свою чергу, підвищення доходів і зайнятості за рахунок розвитку авіавиробництва на наступному рівні цього дерева цілей дезагрегується в такі напрямки: підвищення заробітної плати в авіапромисловості; створення нових високооплачуваних робочих місць; ліквідація низькооплачуваних робочих місць; підвищення зайнятості населення. Нарешті, на останньому рівні цільової ієрархії передбачається: розвиток малого підприємництва; створення й розвиток експортоорієнтованих ТАВК; розвиток авіавиробництв на підприємствах ВПК; створення й розвиток наукоємних ТАВК.

Із цього можна зробити два висновки. По-перше, соціальні цілі розвитку регіону містить політика його авіапромислового розвитку і в стратегіях можливо їх лише врахувати. По-друге, загальні цілі розвитку ТАВК також утримуються в регіональній політиці. Стратегія уточнює й деталізує їх. Таким чином, «поле» розвитку регіональних ТАВК окреслене. У рамках цього поля, виходячи з місії ТАВК регіону, її стартових передумов розвитку й зовнішніх умов, ви-

значаються цілі регіонального розвитку на рівні стратегії.

При постановці економічної мети розвитку регіональних ТАВК будь-яких труднощів розроблювачі стратегії її розвитку не відчують. У загальному вигляді ця мета формулюється як прагнення до підвищення ефективності авіавиробництва за рахунок поліпшення організації виробництва й управління ТАВК, а також упровадження нових технологій, устаткування, інформаційних систем. Складніше з постановкою і деталізацією соціальних і екологічних стратегій, хоча вони й утримуються в регіональній політиці та стратегічному плані ПРТАВК регіону. Корисно з'ясувати, які ж реальні можливості у плані деталізації екологічних і соціальних цілей є в розробників стратегії ПРТАВК?

У стратегії розвитку регіональних ТАВК екологічні проблеми мають ставитися більш конкретно (наприклад, поліпшення стану очисних споруджень). У зв'язку з тим, що вони задаються регіональною політикою і стратегічним планом ПРТАВК регіону, екологічні цілі носять досить загальний характер, тобто задаються у вигляді дотримання стандартів, що охоплюють стан атмосферного повітря, водного середовища, шумового фону.

Ще складніше з постановкою мети поліпшення якості життя населення. Для оцінки впливу створеної структури економіки регіону на якість життя населення використовують такі показники [5]:

тривалість життя, років, у тому числі чоловіків, жінок;

дитяча смертність, чол./1000 народжених;

смертність населення у працездатному віці, чол./1000 осіб населення відповідного віку;

усього померлих від усіх причин (на 10000 осіб населення), у тому числі від хвороб;

чисельність населення з доходами нижче величини прожиткового мінімуму в регіоні, у відсотках до всього населення міста;

питома вага витрат на проживання в доходах населення;

«індекс Джині», що характеризує співвідношення в рівнях доходів 10% найбільш і 10% найменш забезпеченого населення;  
рівень безробіття у відсотках;  
забезпечення споживання продуктів харчування відповідно до медичних норм споживання.

Чотири перших із числа перерахованих показників складаються під багаторічним впливом негативних факторів у структурі економіки, і їх позитивна зміна не може ставитися як компоненти мети підвищення якості життя населення в рамках стратегії ПРТАВК.

Інші показники із числа аналізованих характеризуються комплексним (напівгалузевим) впливом на них (крім 8-го) і з цієї причини також не можуть відбивати вплив на якість життя, відбиваючи тільки стан авіапромисловості. У зв'язку із цим стратегія розвитку ПРТАВК безпосередньо впливає в основному на два показники: рівень доходів працівників авіапромисловості й рівень безробіття.

Щоб мати уявлення про соціальні цілі регіону, а потім перейти до соціальних цілей стратегії ПРТАВК, має сенс навести структуру регіональної соціальної політики, яка розкривається в рамках трьох основних напрямків діяльності:

1) політика підвищення рівня життя населення;

2) політика забезпечення здоров'я і тривалості періоду активної життєдіяльності населення;

3) політика формування здоровішого способу життя населення.

Відповідно до вищезгаданих напрямків соціальної політики розробляються такі розділи соціальної складової стратегічного плану ПРТАВК регіону:

1. У рамках політики рівня життя населення:

грошові доходи населення і прожитковий мінімум;

ціни й тарифи на основні види товарів і послуг, купівельна спроможність населення, структура грошових доходів і витрат;

споживання населенням продуктів харчування, непродовольчих товарів, соціально-побутових і соціально-культурних послуг, соціальний захист вразливих груп населення.

2. У рамках політики забезпечення здоров'я і тривалості періоду активної життєдіяльності населення:

соціально-демографічна політика;  
стан здоров'я і захворюваність населення;

охорона здоров'я і медичне обслуговування населення;

екологічна безпека.

3. У рамках політики формування здоровішого способу життя населення:

житлово-комунальне господарство і транспорт;

охорона навколишнього середовища.

Наведений перелік соціальних розділів стратегічної політики виконується в основному системами виробничого і соціального обслуговування. Перша з них включає:

енергопостачання;

газопостачання;

парове опалення;

водопостачання;

транспортні підприємства;

дорожнє будівництво;

каналізація і стоки.

Друга система (соціального обслуговування) охоплює:

соціальне забезпечення (вирішується разом із державними програмами);

збирання сміття й очищення вулиць, дитячі будинки і будинки для людей похилого віку (вирішується разом з державними органами);

спортивні спорудження;

охорона здоров'я (включаючи лікарні);

установи культури.

Таким чином, переважна більшість соціальних цілей має формувати й реалізувати системи виробничого і соціального обслуговування [11]. Що ж стосується авіапромисловості й інших сфер національного господарства, то на їх частку припадають скоріше соціально-економічні цілі, подібні тим, які наведені в складі регіональної політики: створення нових високооплачуваних місць; ліквідація низькооплачуваних робочих місць; підвищення зайнятості населення [12]. Цей перелік можна доповнити такими цілями: мінімізація професійної захворюваності; поліпшення санітарно-гігієнічних умов; своєчасна виплата заробітної плати і підвищення її рівня.

Необхідно відновити механізм трудової мотивації, відтворювальну і стимулюючу функцію заробітної плати. При цьому всі заходи щодо вдосконалення оплати повинні погоджуватися з державною політикою зайнятості та загальнонаціональною програмою зростання ефективності виробництва. Нова соціальна стратегія і політична ситуація вимагає оптимально розділити відповідальність за стан соціальної сфери між державною й регіональною владою, створити в регіонах повноцінну ресурсну базу.

*Висновки.* У статті доведено, що реалізація концепції інноваційно-інвестиційного розвитку територіальних авіавиробничих комплексів регіону досягається через застосування запропонованої моделі, що, на відміну від існуючих, ґрунтується на основі: ініціатив, інновацій, інформації, інтеграції, інтересів, інфраструктури, інвестицій, де конкурентоспроможність внутрішніх ресурсів, пріоритетність напрямів економічної діяльності регіону визначають вектори розвитку інфраструктурного забезпечення з метою підвищення рівня життя населення. Слід зазначити, що на якість визначення цілей ТАВК регіону суттєво впливає сумлінна розробка задуму її розвитку. Після визначення цілей і встановлення величини розриву між бажаними значеннями цілей і їх рівнем, забезпечувані стратегічним маневром, вносяться необхідні корегування в набір основних напрямків розвитку регіональної ТАВК. Остаточні значення цілей устанавлюються після розгортання основних напрямків у відповідній стратегії ПРТАВК.

#### Література

1. Акофф Р. Идеализированное проектирование. Как предотвратить завтрашний кризис сегодня / Р. Акофф, Д. Магидсон, Г. Эддисон. – М.: Баланс Бизнес Букс, 2007. – 320 с.
2. Амоша О.І. Інноваційний шлях розвитку України: проблеми та рішення / О.І. Амоша // Економіст. – 2005. – № 6. – С. 28-32.
3. Геєць В.М. Інституційні перетворення і суспільний розвиток / В.М. Геєць // Економіка і прогнозування. – 2005. – № 2. – С. 9-36.
4. Данилишин Б.М. Соціально-економічні проблеми розвитку регіонів: методологія, практика / Б.М. Данилишин, Л.Г. Чернюк, М.І. Фащневський / за заг. ред. Б.М. Данилишина. – Черкаси: ЧДТУ, 2006. – 315 с.
5. Запоточний І.В. Державне регулювання регіональної економіки / І.В. Запоточний, В.І. Захарченко / за заг. ред. В.І. Захарченка. – Харків; Львів; Одеса: ТОВ „Одісей”, 2003. – 592 с.
6. Новикова М.В. Детермінанти регіональної авіапромислової політики України / М.В. Новикова // Проблеми системного підходу в економіці: зб. наук. праць. – К.: НАУ, 2012. – Вип. 41. – С. 211-218.
7. Новикова М.В. Управління власністю в інтегрованих корпоративних структурах / М.В. Новикова, В.В. Матвеев // Актуальні проблеми економіки: Науковий економічний журнал / Національна академія управління. – 2010. – Вип. 6 (108). – С. 132-143.
8. Новикова М.В. Особливості механізму здійснення інноваційної діяльності авіакомпаніями України в умовах глобалізації / М.В. Новикова, О.С. Решетило // Проблеми системного підходу в економіці: зб. наук. праць. – К.: НАУ, 2010. – Вип. 33. – С. 194-200.
9. Пельтек Л. В. Розвиток регіональної промислової політики держави: теорія, методологія, механізми: моногр. / Л.В. Пельтек. – Миколаїв: Вид-во ЧДУ ім. Петра Могили, 2010. – 268 с.
10. Промислова політика як чинник післякризового відновлення економіки України / за заг. ред. Я.А. Жаліла. – К.: НІСД, 2012. – 41 с.
11. Управління розвитком економічних систем: теорія, механізми регулювання та управління: моногр. / О.В. Ареф'єва, В.В. Прохорова. – Харків: УкрДАЗТ, 2010. – 301 с.
12. Кулаев Ю.Ф. Экономика гражданской авиации Украины: моногр. / Ю.Ф. Кулаев, В.И. Щелкунов. – 2-е изд., доп. и перераб. – К.: Феникс, 2010. – 736 с.

Надійшла до редакції 21.09.2012 р.