

**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
УКРАЇНСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ЗАЛІЗНИЧНОГО
ТРАНСПОРТУ**

АРЕФ'ЄВ СЕРГІЙ ОЛЕГОВИЧ

УДК 658.0168:656.7

**МЕТОДОЛОГІЧНІ ЗАСАДИ УПРАВЛІННЯ
РЕСТРУКТУРИЗАЦІЄЮ АВІАПІДПРИЄМСТВ**

**Спеціальність 08.00.04 – економіка та управління підприємствами
(за видами економічної діяльності)**

**АВТОРЕФЕРАТ
на здобуття наукового ступеня доктора
економічних наук**

Харків – 2015

Дисертацією є рукопис.

Робота виконана у Національному авіаційному університеті Міністерства освіти і науки України.

**Науковий
консультант:**

доктор економічних наук, професор
Астапова Галина Вікторівна
Національний авіаційний університет, професор
кафедри фінансів, обліку і аудиту.

Офіційні опоненти:

доктор економічних наук, професор
Лепейко Тетяна Іванівна
Харківський національний економічний
університет ім. Семена Кузнеця, завідувач
кафедри менеджменту і бізнесу;

доктор економічних наук, професор
Мних Ольга Богданівна
Національний університет «Львівська
політехніка», професор кафедри маркетингу і
логістики;

доктор економічних наук, професор
Прохорова Вікторія Володимирівна
Українська інженерно-педагогічна академія,
завідувач кафедри економіки та організації
діяльності суб'єктів господарювання.

Захист відбудеться «26» листопада 2015 р. о 13⁰⁰ годині на засіданні спеціалізованої вченої ради Д 64.820.05 в Українському державному університеті залізничного транспорту за адресою: 61050, м. Харків, майдан Фейєрбаха, 7; ауд. 3.501.

З дисертацією можна ознайомитись у бібліотеці Українського державного університету залізничного транспорту за адресою: 61050, м. Харків, майдан Фейєрбаха, 7; ауд. 2.209 та на сайті Українського державного університету залізничного транспорту: <http://kart.edu.ua>.

Автореферат розісланий «26» жовтня 2015 р.

Учений секретар
спеціалізованої вченої ради

І. В. Чорнобровка

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

Актуальність теми. Розвиток ринкової економіки супроводжується бурхливими змінами в діяльності підприємств, що вимагає від них постійного пошуку шляхів відповідної адаптації. Авіаційна галузь може уникнути тривалої рецесії виключно за умов проведення ефективної реструктуризації. Саме в процесі реструктурування авіапідприємств можна усунути протиріччя між зовнішнім та внутрішнім середовищами, оздоровити відносини, нівелювати суперечності, сформувані конкурентоспроможні суб'єкти господарювання, здатні надавати якісні послуги.

Успіх проведення реструктуризації залежить від адекватності оцінки економічних потреб кожного конкретного підприємства-авіаперевізника та аеропорту при визначенні пріоритетності напрямів структурних змін. Для ефективного управління аеропортами як крупномасштабними інфраструктурними об'єктами, для відновлення їхньої життєздатності необхідне ретельне обґрунтування пріоритетності напрямів, шляхів і засобів реструктуризації. Це обумовлює необхідність вирішення численних проблем, пов'язаних з управлінням змінами авіапідприємств, подоланням суперечностей між організаційною системою управління підприємством і тенденціями розвитку його зовнішнього середовища, з підвищенням ринкової вартості, задоволенням економічних інтересів власників та забезпеченням збалансованого відновлення і відтворення їхніх ресурсів, формуванням передумов задля стійкого розвитку і зростання ефективності діяльності авіапідприємств.

Важливу роль у здійсненні перетворень відіграє необхідність формування багаторівневої системи управління підприємством, здатної вибирати серед наявної ієрархії концепцій управління саме ті, які спроможні задовольняти потреби конкретного підприємства. Прийняття вчасних управлінських рішень має ґрунтуватися на врахуванні взаємозв'язків між вибраними напрямками змін, між сферами функціональної відповідальності, на формуванні відповідних критеріїв, методів, технологій, моделей, механізмів реагування і взаємодії.

Проблему управління структурними змінами підприємств з урахуванням змін синергічного ефекту досліджували такі автори, як Бланка І.А., Блакита Г.В., Кулик О.В., Маршалл Дж., Бансал В., Микитась М. В., Сулевський В.В., Сич Є.М., Томіліна Е. та ін. Заслужують на увагу дослідження, присвячені розробці інструментів підтримки сталого розвитку сучасних авіатранспортних підприємств авторів Жаворонкова Г. В., Матвеєва В.В., Мови В.В., Разнової Н.В. Філімоненка І.В., Устінова О.В.

Основні аспекти підвищення ефективності реструктуризаційних заходів знайшли відображення у працях Іванова В.Л., Коваленко Є.С., Ковальова А.І., Мних О.Б., Прохорової В.В., Щелкунова В.І. Проблема удосконалення управління бізнес-процесами авіакомпаній висвітлена у працях Жаворонкова Г.В., Лотоцької С. В., Пілецької С. Т., Садловської І. П. та ін. Однак чіткі

критерії ефективності антикризового управління змінами авіаперевізників однозначно не окреслені.

Разом з тим, потребують подальшого вдосконалення і методологічні засади щодо визначення напрямків реструктуризації в системі управління авіапідприємствами з урахуванням ієрархії їх потреб, науково-методичні підходи до комплексного оцінювання із визначенням рівня забезпеченості та використання відповідних ресурсів авіакомпаній і аеропортів, розробка підходів до створення належної основи для обґрунтування стратегій змін.

Актуальність означених проблем, гостра необхідність теоретичного обґрунтування та розвитку підходів щодо дієвого управління реструктуризацією авіапідприємств, їхня недостатня розробленість обумовили вибір теми, визначення мети і основних напрямів наукового пошуку, а також логіку дисертаційного дослідження.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Дисертаційне дослідження виконано згідно з планами наукових досліджень Національного авіаційного університету у 2011–2014 рр. в рамках державних бюджетних і господарських договірних робіт за темами: «Управління суб'єктами міжнародного авіаринку в умовах змін у глобальному середовищі» (номер державної реєстрації №0112U007298; *особистий внесок автора*: теоретико-методичний підхід формування інформаційного забезпечення гнучкого бюджетування, розроблений на підставі глибокого статистичного аналізу діяльності аеропортів, динамічних змін їхнього фінансового стану та ділової активності); «Маркетингове забезпечення формування конкурентних стратегій підприємств авіатранспортної галузі» (номер державної реєстрації № 31/11.01.03; *особистий внесок автора*: економетрична модель управління операційною діяльністю авіакомпаній у процесі маркетингової реструктуризації); «Формування стратегії розвитку авіатранспортної галузі України» (номер державної реєстрації № 0215U000594; *особистий внесок автора*: дослідження формування корпоративного сектору авіаційної галузі в Україні як головного важеля стратегії її розвитку); «Фінансове планування та інституціональне забезпечення управління якістю власності авіапідприємств в умовах глобалізації» (номер державної реєстрації № 0113U000584; *особистий внесок автора*: механізм досягнення цілей реструктуризації на основі кількісних показників взаємодії окремих підсистем аеропорту у наскрізному бізнес-процесі); Проблеми ефективного функціонування та розвитку ринку транспортних послуг (номер державної реєстрації № 0112U008113; *особистий внесок автора*: підхід до вибору чинників та критеріїв при обґрунтуванні типу реструктуризації підприємств авіаційної галузі).

Мета і завдання дослідження. Мета дисертаційної роботи – розроблення методологічних засад управління реструктуризацією авіапідприємств, уточнення теоретичних положень та формування теоретико-методичних рекомендації щодо їхньої реалізації задля усунення суперечностей при визначенні потреб реструктуризації, виборі відповідних типів та напрямків залежно від тенденцій розвитку зовнішнього середовища.

Для досягнення визначеної мети поставлено та вирішено такі завдання дослідження:

розглянуто підходи до тлумачення поняття «реструктуризація підприємства», поглиблено понятійний апарат щодо процесу управління реструктуризацією підприємств в системі споріднених дефініцій;

визначено поняття, зміст та структуру системи реструктуризації підприємства, узагальнено теоретичні основи управління реструктуризацією підприємств, запропоновано науковий підхід до здійснення декомпозиції реструктуризації підприємств на підставі виокремлення трьох фундаментальних напрямків;

систематизовано науково-теоретичні концепції управління реструктуризацією підприємств та сформовано методологічні засади управління реструктуризацією авіапідприємств на органічному поєднанні визначених базових концепцій управління;

обґрунтовано ієрархію потреб підприємств та сформульовано сутнісне навантаження напрямків та типів реструктуризації підприємств;

досліджено та удосконалено загальнотеоретичні засади управління реструктуризацією функціональних підсистем підприємств;

визначено макроекономічні передумови реструктуризації авіапідприємств;

обґрунтовано методичні підходи до визначення потреб аеропортів та авіакомпаній у реструктуризації та встановлення пріоритетних напрямків реструктуризації;

удосконалено методичні підходи до оцінювання ефективності управління організаційними змінами авіапідприємств;

визначено інструментальне забезпечення процесу управління ресурсно-технологічною реструктуризацією аеропортів;

удосконалено науково-методичний підхід до оцінювання економічної ефективності інвестиційних проектів реструктуризації аеропортів;

обґрунтовано механізм самоідентифікаційної реструктуризації авіакомпаній;

запропоновано концепцію управління реорганізацією авіакомпаній на засадах посилення економічної безпеки та максимізації строку отримання синергічного ефекту;

запропоновано методичний інструментарій оптимізації механізму вартісно-орієнтованої реструктуризації авіакомпаній;

запропоновано систему інтелектуальної підтримки контролю ефективності реорганізаційних заходів авіакомпаній.

Об'єктом дослідження є процеси управління реструктуризацією авіапідприємств.

Предмет дослідження – теоретичні, методологічні та практичні засади управління реструктуризацією авіапідприємств задля забезпечення збалансованості їхніх економічних пропорцій на підставі задоволення потреб при виборі типу і напрямів реструктуризації.

Методи дослідження. Теоретичною і методологічною основою дисертаційного дослідження стали фундаментальні положення економічної теорії і сучасні наукові дослідження вітчизняних та зарубіжних учених-економістів з проблем удосконалення управління реструктуризацією авіапідприємств. Виконання поставлених у роботі завдань та досягнення мети дослідження стало можливим в результаті застосування методичного інструментарію: системно-логічних, науково-аналітичних та історичних методів – під час опрацювання, узагальнення і систематизації наукових підходів щодо визначення сутності, складових та чинників реструктуризації як процесу; діалектичного методу пізнання та абстрактно-логічного методу – при узагальненні теоретичних положень організаційно-економічного механізму реструктуризації; порівняння, статистичного аналізу – при дослідженні тенденцій розвитку авіатранспортного комплексу України, авіакомпаній та аеропортів як ділових підприємств; багатомірного статистичного аналізу, кореляційно-регресійного та економіко-математичного моделювання – при визначенні основних напрямів реструктуризації авіапідприємств, розробки інструментарію управління реорганізаційними процесами; методів інтелектуального аналізу даних, зокрема побудови дерев класифікації, нечітких множин та нечіткої арифметики при розробці інноваційного інструментарію для контролю ефективності реорганізаційних заходів авіакомпаній; графічного методу – для наочного зображення теоретичного матеріалу та забезпечення зіставності аналітичних результатів, отриманих в ході дисертаційного дослідження.

Наукова новизна одержаних результатів полягає у розробці нових методологічних положень, в узагальненні теоретичних засад; розробці інструментарію та теоретико-методичних підходів щодо управління реструктуризацією авіапідприємств. Основні елементи наукової новизни, винесені на захист:

Вперше:

розроблено науковий підхід до здійснення декомпозиції реструктуризації підприємств на підставі виокремлення трьох фундаментальних напрямків: принципасійного, онтологічного та імперативного та відповідних типів, що представляє науково обґрунтоване, економічно доцільне, надійне, довгострокове підґрунтя для вибору типу реструктуризації з урахуванням ієрархії економічних потреб підприємства як системоутворюючого чинника зміни масштабів діяльності, підвищення підприємницького потенціалу та зростання компетентнісних характеристик керівництва;

сформульовано методологічні засади управління реструктуризацією авіапідприємств, які ґрунтуються на комплексному поєднанні методів, інструментів, систем забезпечення таких концепцій як: управління змінами, антикризове управління, фінансовий менеджмент, управління потенціалом, вартісно-орієнтоване управління, що дало можливість визначити систему виникнення і відтворення потреб підприємства через вибір типу

реструктуризації, пов'язану з відповідними якісними характеристиками, що дозволить перейти від наявного рівня до наступного в ієрархії потреб;

запропоновано концепцію інтегрованого управління реструктуризацією авіапідприємств, спрямовану на забезпечення гнучкого контролінгу за відновленням вартісного потенціалу авіапідприємств, в основу чого покладено механізм втрати економічної рентабельності авіакомпаніями, який складається з двох основних важелів послаблення загроз втрати потенціалу самофінансування авіакомпаніями: скорочення витратомісткості авіапідприємств та частки витрат на утримання персоналу в операційних витратах, що забезпечує гнучкість планування та контролінгу завдяки своєчасній розробці та застосуванню системи коригуючих заходів;

розроблено концептуальний підхід до інституційного управління реструктуризацією авіапідприємств на підставі обґрунтування стратегій реалізації змін на підприємстві через вибір типу реструктуризації (ресурсно-технологічний, маркетинговий, логістичний корпоративно-організаційний, капітало-майновий, компетентно-інтелектуальний, самоідентифікаційний), що обумовлено системою складових за функціональною ознакою, яка визначена можливістю ефективного використання ресурсів, що беруть участь у виробничо-комерційній діяльності, забезпеченні стійкості і надійності, який дає можливість формувати відповідні стратегії;

набули подальшого розвитку:

методологічне забезпечення вартісно-орієнтованого управління реструктуризацією авіапідприємств, основою якого, на відміну від існуючих, є запропонований методологічний базис, що ґрунтується на системі сформульованих принципів, враховує як вартість реструктуризації так і окремі складові вартості підприємства та капіталу; включає системний, комплексний, функціональний, ситуаційний, витратний, дохідний, капіталізацій, порівняльний методи здійснення оцінки, що можуть бути використані як в комплексі, на підставі поєднання окремих складових, так і самостійно, та дозволяє своєчасно встановлювати еквівалентність між вартістю і цінністю реструктуризованих активів, дозволить зменшити опір та протидію в даному процесі;

запропоновано механізм управління операційною діяльністю авіакомпаній в процесі маркетингової реструктуризації, який, на відміну від існуючих, включає розроблену модель управління операційною діяльністю авіакомпаній та враховує мультиплікативну залежність операційного доходу авіакомпанії від здійснених нею операційних витрат, а також якісні показники економічного розвитку авіакомпаній, що дає змогу обґрунтувати економічну доцільність реорганізації авіакомпаній за критеріями економічної рентабельності та спроможності новоствореної бізнес-структури до синергічного ефекту;

науково-методичні засади обґрунтування заходів з ресурсно-технологічної реструктуризації на підставі уточненої оцінки чистої теперішньої вартості проектів реструктуризації аеропортів, що, на відміну від існуючих, ґрунтується на модифікації критерію NPV з урахуванням опціонального підходу та враховує особливості фінансово-економічного механізму цих підприємств в

частині підвищеного ризику недоотримання запланованих грошових потоків та високої імовірності неможливості введення в експлуатацію об'єкта капітальних вкладень, що дає можливість більш точно визначити економічний ефект від здійснення цих заходів та уникнути високоризикових, економічно недоцільних інвестиційних витрат;

двоетапний механізм реструктуризації авіакомпаній, який, на відміну від існуючих, ґрунтується на критеріальних показниках ефективності реструктуризації, адаптованих до сучасних умов діяльності авіапідприємств, завдяки використанню технології дейтамайнінгу, включає теоретико-методичний підхід до уточнення вартісних розривів у капіталі аеропортів і авіакомпаній до та після реструктуризації та дозволяє забезпечити окупність капіталу, інвестованого в реструктуризацію авіакомпаній; та дає можливість передбачити розбіжності цілей та пріоритетних напрямків реорганізації у середньо- та довгостроковій перспективі;

теоретико-методичний підхід до обґрунтування пріоритетних типів реструктуризації авіакомпаній та аеропортів, який, на відміну від існуючих, враховує динаміку фінансових співвідношень-індикаторів рівня незадоволеності економічних потреб підприємств внаслідок нестабільності макроекономічних кругопотоків і збоїв у механізмах формування, розподілу й перерозподілу доходів між учасниками ринку повітряних перевезень, що дозволяє уникнути необґрунтоване витрачання обмежених фінансових та інвестиційних ресурсів на неефективні, високоризикові реорганізаційні заходи;

удосконалено:

теоретичні підходи до здійснення корпоративно-організаційної та ресурсно-технологічної реструктуризації, які, на відміну від існуючих, базуються на взаємозв'язках між рівнем матеріально-технічного, кадрово-організаційного забезпечення підприємства та його здатності до виживання у несприятливих економічних умовах, що забезпечує довгострокову фінансову стійкість за рахунок раціонального поєднання відкритої та закритої кадрової політики підприємства із політикою мінімізації витрачання матеріальних ресурсів та вартості експлуатації машин і механізмів, спрямованих на посилення конкурентних переваг авіакомпанії;

теоретико-методичний підхід до оцінювання ступеню достатності реалізації типів та визначення потреб аеропортів та авіакомпаній у реструктуризації, який, на відміну від існуючих, передбачає обґрунтування і оцінювання пріоритетних напрямків реструктуризації та враховує зміни випереджаючих індикаторів порушення макроекономічної стабільності, встановлених між динамікою заощаджень населення та капіталовкладень, освоєних за всіма видами економічної діяльності, що дає можливість передбачити зміни обсягів пасажиропотоку, чистого доходу, інших фінансових результатів і руху коштів та обирати адекватну стратегію організаційних змін авіапідприємства;

понятійний базис формування управління реструктуризацією підприємств шляхом уточнення сутності поняття "реструктуризація підприємства", що, на

відміну від існуючих визначень, доповнює та встановлює логічні зв'язки між базовими поняттями завдяки поглибленому розумінню сутності понять: «система реструктуризації», «напрями реструктуризації», «передумови реструктуризації», «управління реструктуризацією», а також спеціальними поняттями – «самоідентифікаційна реструктуризація», «компетентнісно-інтелектуальна», «капіталово-майнова», «корпоративно-організаційна» з визначенням типів реструктуризацій за імперативними напрямками, ґрунтується на представленні базису через сукупність неоднорідних за складом, структурованих у багаторівневій ієрархічній класифікації, ідентифікується певними межами у часі та просторі, а також характеризується рівнявою залежністю спрямованості на зростання та поведінкою окремих суб'єктів, обумовленою наявністю істотних регулярних системних взаємозв'язків;

теоретико-методичний підхід до оцінювання комплексу реорганізаційних заходів аеропортів і авіакомпаній залежно від типу реструктуризації, який, на відміну від існуючих, включає обґрунтування показників для кожного з типів реструктуризації, обчислення агрегованих напрямків розвитку обчислення інтегральних показників, які агрегують лінгвістичні оцінки, що дає змогу інтегровано оцінити якість управління, спрямованого на одночасне узгодження суперечливих економічних інтересів;

методологічне забезпечення системи управління діяльності авіакомпаній, що, на відміну від існуючих, базується на координаційному механізмі реструктуризації авіакомпаній, науковому підході до оптимізації побудови архітектури процесів управління реструктуризацією задля нівелювання системних суперечностей між економічними інтересами авіакомпаній та умовами експлуатації авіаліній на основі синхронізації виробничої та управлінської діяльності, оптимізації інформаційних потоків, що дозволило визначити спектр методів оцінювання, їх ієрархічність, взаємозв'язок та послідовність практичного застосування в рамках прийняття й реалізації управлінських рішень відповідно до оптимізаційної задачі максимізації витрат на персонал за низки обмежень на економію ресурсів, зумовлених специфікою виконання пасажирських авіап перевезень; що дає змогу забезпечити конкурентну позицію на ринку повітряних перевезень, максимізувати економічну ефективність трудового капіталу й забезпечити можливість зростання вартості реорганізованої авіакомпанії.

Практичне значення одержаних результатів полягає у тому, що розроблені методологічні положення доведені до рівня обґрунтованих теоретико-методичних підходів та рекомендацій щодо управління реструктуризацією авіапідприємств. Вони передбачають: визначення нових напрямів та типів реструктуризації з урахуванням потреби забезпечення життєдіяльності авіакомпаній, аеропортів задля вдосконалення управлінської діяльності при розбудові нових сфер діяльності, оновлення асортименту виробництва; опанування нових ринків збуту; впровадження якісно нової техніки та технології; удосконалення структури та процесу прийняття

управлінських рішень з використанням нових знань та вмій, а також переосмислення працівниками свого місця у трансформаційних процесах авіапідприємства.

Розроблені у дисертаційній роботі базові положення, методологічні підходи, рекомендації та висновки були використані при розробці заходів щодо удосконалення управління реструктуризацією авіапідприємств та впроваджені у практику діяльності таких державних установ і підприємств: Київська міська державна адміністрація Департамент промисловості та розвитку підприємництва (довідка № 052-5633 від 23.09.2014 р.); Департамент фінансів та економіки Державіаслужби (довідка від 05.03.2015 р.); Державна установа науково-дослідний інститут соціально-трудова відносин (довідка № 01/14-к від 11.02.2015 р.); ТОВ «Дарт» (довідка № 474 від 10.11.2014 р.); КП Міжнародний аеропорт «Київ» (Жуляни) (довідка № 5.2-1.8-714 від 13.11. 2014 р.); ТОВ «Авіакомпанія «Авіатранс К» (довідка № 01/12-2 від 01.12.2014 р.); ТзОВ «Авіакомпанія «Атласджет Україна» (довідка № 54-КВ від 20.11.2014 р.); ПАТ «Авіакомпанія «Міжнародні Авіалінії України» (довідка від 08.12.2014 р.); ТОВ «Авіакомпанія «Хорс» (довідка № 440/1 від 02.12.2014 р.).

Отримані результати досліджень мають також практичну цінність для органів державної влади, що регулюють діяльність авіаційних підприємств.

Особистий внесок здобувача. Дисертаційне дослідження є самостійно виконаною науковою працею. Робоча гіпотеза, програма досліджень, її реалізація та обробка результатів розроблялися та здійснювалися здобувачем самостійно. Наукові положення, методичні розробки і висновки дисертаційного дослідження є результатом самостійної роботи автора. У публікаціях висвітлені основні положення та новизна дисертаційної роботи. Результати теоретичного обґрунтування доцільності реалізації розроблених напрямів, концептуальних засад, економіко-організаційного інструментарію реструктуризації авіапідприємств сформульовані автором особисто і знайшли відображення у публікаціях. Внесок автора у праці, написані у співавторстві наведені у списку опублікованих праць (3, 19).

Апробація результатів дослідження. Основні положення, висновки та рекомендації оприлюднені і схвалені на наукових конференціях: II Міжнародній науково-практичній конференції «Розвиток механізмів функціонування економіки та фінансово-кредитного сектору в умовах євроінтеграційних процесів» (м. Сімферополь, 2012р.); 15-а Всеукраїнській науковій інтернет-конференції «Інтердисциплінарні дослідження в галузях інформаційних технологій, економіки, математики і техніки» (м. Тернопіль, 2012р.); Міжнародній науково-практичній конференції «Сценарії та середньостроковий прогноз розвитку економіки України» (м. Одеса, 2013р.); XI Міжнародній науково-технічній конференції «АВІА-2013» (м. Київ, 2013р.); VIII Міжнародній науково-практичній конференції «Сучасні проблеми глобальних процесів у світовій економіці» (м. Київ, 2013р.);

Міжвузівській науково-практичній конференції професорсько-викладацького складу «Экономические и организационные проблемы управления в современных условиях» (м. Брянск, 2014р.); Міжнародній науково-практичній конференції «Перспективи розвитку ринкової економіки на засадах конкурентоспроможності, інноваційності та сталості» (м. Дніпропетровськ, 2014р.); Міжнародній науково-практичній конференції «Актуальні проблеми економіки та управління сучасної України» (м. Ужгород, 2014р.); V Міжнародній науково-практичній конференції «Актуальні питання економічних наук» (м. Донецьк, 2014р.); Міжнародній науково-практичній конференції для студентів, аспірантів та молодих вчених «Теоретичні та практичні аспекти розвитку національної економіки в умовах глобальної нестабільності» (м. Київ, 2014р.); Міжнародній науково-практичній конференції «Соціально-економічна інтеграція України у глобальну інноваційну економіку: досвід підприємств і регіонів» (м. Черкаси, 2014р.); Міжнародній науково-практичній інтернет-конференції «Управління функціонуванням та розвитком економічних систем в умовах глобальних перетворень» (м. Харків, 2014р.); Міжнародній науково-практичній конференції «Економічні аспекти розвитку держави: стан, проблеми, перспективи» (м. Хмельницький, 2014р.); Міжнародній науково-практичній конференції «Фінанси: теорія і практика» (м. Київ, 2014 р.); Міжнародній науково-практичній конференції «Ефективна економіка та менеджмент: теорія і практика» (м. Дніпропетровськ, 2014р.); Міжнародній науково-практичній конференції «Корпоративні фінанси: соціально-економічні, організаційно-правові та інституціональні аспекти» (м. Київ, 2014 р.); III Міжнародній науково-практичній конференції «Інноваційно-інвестиційні проблеми розвитку економіки України» (м. Київ, 2014 р.); Міжнародній науково-практичній конференції «Формування інноваційної економіки: світовий досвід та вітчизняні реалії» (м. Херсон, 2014р.).

Публікації. Основні положення дисертації висвітлені у 53 основних наукових роботах. Загальний обсяг, що належить автору, становить 51,29 ум.-друк. арк. Серед них: 1 одноосібна монографія обсягом 29,92 ум.-друк. арк.; 2 колективні монографії (особисто автору належить 1,13 ум.-друк. арк.); 30 статей у наукових фахових виданнях загальним обсягом 19,52 ум.-друк. арк. (із них 1 стаття у співавторстві), з яких автору належить 18,27 ум.-друк. арк.; тези та матеріали доповідей до 17 конференцій загальним авторським внеском 3,86 ум.-друк. арк.

Структура та обсяг роботи. Дисертація складається зі вступу, шести розділів, висновків, додатків, списку використаних літературних джерел. Загальний обсяг роботи – 498 сторінок машинописного тексту. Робота містить: 60 таблиць, з них 13 займають 14 повних сторінок; 61 рисунок, з них 29 займають 29 повних сторінок; 4 додатків; список використаних джерел з 548. Обсяг основного тексту дисертації становить 397 сторінок.

ОСНОВНИЙ ЗМІСТ РОБОТИ

У **вступі** обґрунтовано: актуальність теми, її зв'язок з науковими програмами, планами, визначено мету, завдання, об'єкт та предмет дослідження, названо використані методи дослідження; сформульовано наукову проблему, розкрито особистий внесок здобувача, подано відомості щодо апробації результатів.

У **першому розділі** - «Теоретичні основи реструктуризації підприємств» - проаналізовано та обґрунтовано місце реструктуризації в трансформаційних процесах на підприємстві, узагальнено теоретичні та підходи до визначення поняття «реструктуризація», запропоновано понятійний базис формування управління реструктуризацією підприємств, проведено генезис основних напрямів реструктуризації підприємств, розроблено науковий підхід до здійснення декомпозиції реструктуризації підприємств.

Запропоновано процес реформування підприємства поділити на три напрямки проведення перетворень: відсікання зайвого, спрямований на ліквідацію «вузьких місць»; створення або приєднання, до яких вдаються з метою посилення й розширення «вузьких місць»; трансформація, яка використовується при бажанні керівного складу зберегти існуючі надбання підприємства у всіх сферах його діяльності. Встановлено, що трансформація підприємств, у свою чергу, здійснюється за такими трьома напрямками: реорганізація, реструктуризація, реінжиніринг.

Визначено розбіжності у трактуванні сутності поняття «реструктуризація» в існуючих підходах з позицій економічної теорії, теорій стратегічного управління, фінансів, менеджменту, а також причину та наповнення реструктуризації, що, здебільшого, зумовлено невідповідністю між цілями здійснення змін, що визнаються пріоритетними згідно з постулатами кожної наукової теорії, що ускладнює процеси виділення типів, видів реструктуризації через їх сутність, об'єктну приналежність, поелементну зв'язковість та унеможливує розробку дієвого інструментарію, які спираються на ієрархію потреб підприємства, які змінюються в процесі його розвитку та збільшення масштабів. Тому, запропоновано удосконалення методологічного базису шляхом уточнення сутності понять: "реструктуризація підприємства", що доповнює та встановлює логічні зв'язки між базовими категоріями завдяки поглибленому розумінню сутності понять: «система реструктуризації», «напрями реструктуризації», «передумови реструктуризації», «управління реструктуризацією» та «ефективність реструктуризації».

В основу авторської наукової парадигми покладено ієрархію потреб підприємств, які змінюються в процесі розвитку шляхом зміни масштабів, підвищення підприємницького потенціалу та зростання компетентнісних характеристик керівництва. На цій підставі виокремлено три фундаментальних напрями реструктуризації: принципасійного, онтологічного та імперативного. Принципасійний напрям реструктуризації охарактеризовано в роботі як симбіоз інших виділених типів нижчого рівня, що акумулює в собі на різних етапах

розвитку підприємства актуальні напрями та види діяльності і переважно використовується лідерами галузі. Онтологічний напрям реструктуризації ґрунтується на удосконаленні та розбудові нових сфер діяльності, на оновленні асортименту виробництва, опануванні нових ринків збуту, впровадженні якісно нової техніки та технології, удосконаленні структури та процесу прийняття управлінських рішень з використанням нових знань та умінь, а також на переосмисленні працівниками свого місця у системі розвитку підприємства. До імперативного напрямку слід віднести удосконалення процесу організації праці, підвищення якості вироблюваної продукції та послуг, підвищення кваліфікації кадрів та їхнього ставлення до праці (рис. 1).

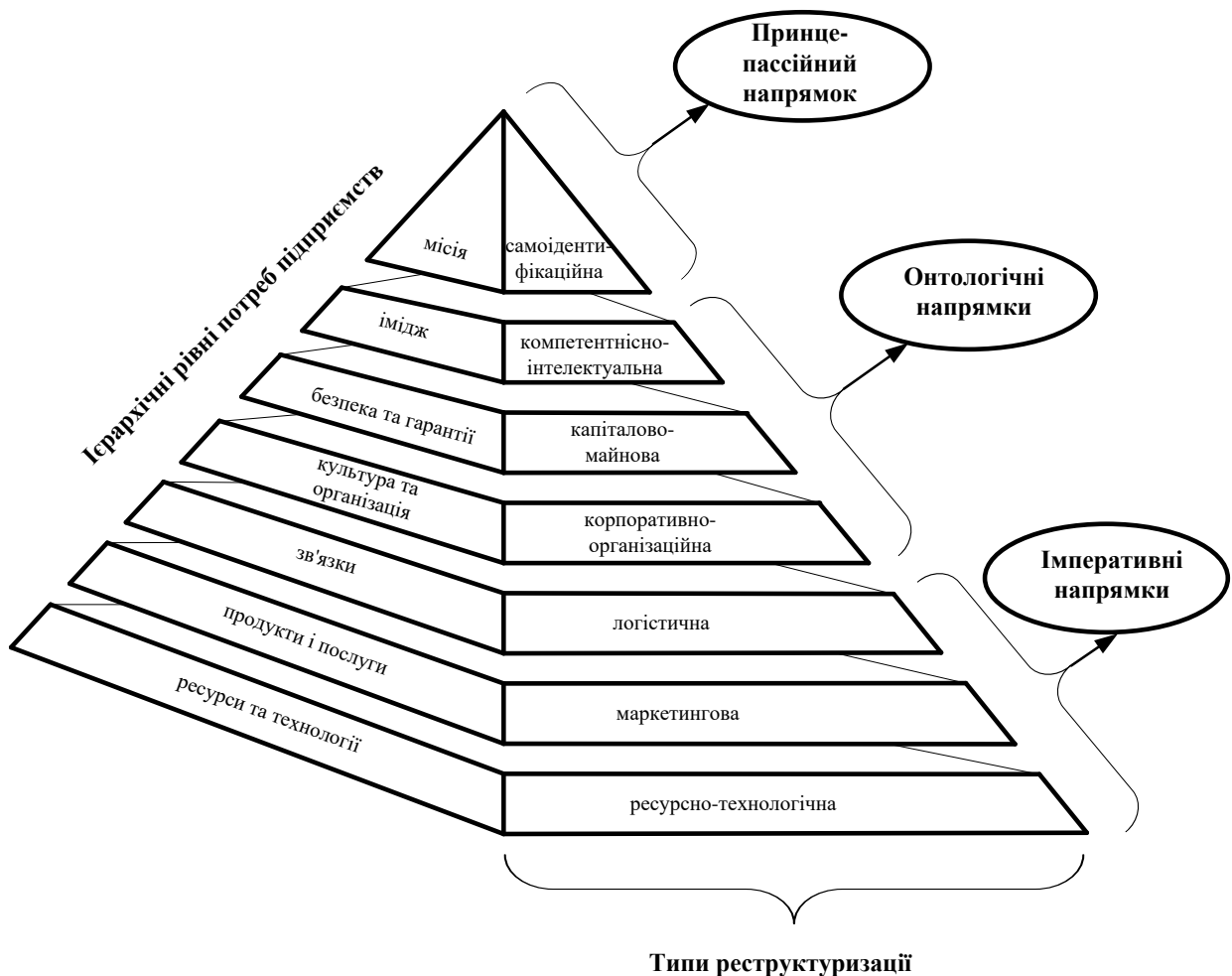


Рис. 1. Багаторівнева ієрархічна класифікація реструктуризації підприємства

Встановлено, що типи реструктуризації, які входять до імперативного напрямку потребують негайних змін та здійснення поточних заходів задля підвищення економічних показників та запобігання ризику втрати ліквідності. Вони спрямовані на зупинення дії негативних явищ та їх впливу на базові потреби підприємства у здійсненні комерційно-виробничої діяльності, та є основою формування бізнес-моделі діяльності підприємства.

До імперативних напрямів віднесено: ресурсно-технологічну реструктуризацію, маркетингову та логістичну, оскільки завдяки їм підприємство задовольняє свої базові потреби.

Дисертантом визначено інструментальні напрямки застосування реорганізаційних заходів, спрямованих на підвищення ефективності діяльності підприємств, зокрема для стабілізації економічних процесів всередині підприємства та за його межами, а також обґрунтовано вісім основоположних принципів управління реструктуризацією підприємств, а саме: комплексності, адаптивності, ітеративності, ефективності, обґрунтованості, зниження опору змінам, системності та інноваційності.

У другому розділі - **«Методологічне підґрунтя управління реструктуризацією підприємств»** - сформульовано методологічні засади управління реструктуризацією авіапідприємств; методологічне забезпечення вартісно-орієнтованого управління реструктуризацією авіапідприємств; визначено суперечності і конфлікти як передумови та джерела змін при управлінні реструктуризацією підприємств, запропоновано засоби їхньої нейтралізації.

Обґрунтовано, що управління реструктуризацією авіапідприємств передбачає комплексне поєднання методів, інструментів, систем забезпечення таких концепцій як: управління змінами, антикризове управління, фінансовий менеджмент, управління потенціалом, вартісно-орієнтоване управління. На цій підставі автор визначає систему виникнення і відтворення потреб підприємства шляхом вибору типу реструктуризації з відповідними якісними характеристиками, здатну забезпечити перехід від наявного до наступного рівня в ієрархії потреб (рис. 2).

Систематизовано наукові погляди на управління стратегіями реалізації змін на підприємстві та об'єднано їх у п'ять груп: активне впровадження заходів антикризового управління, спрямованих на запобігання кризових станів, на подолання кризових явищ та усунення наслідків криз; здійснення вартісно-орієнтованого управління з метою забезпечення максимальної ефективності бізнесу для його власників; інтенсифікація управління капіталом задля якнайповнішого використання усіх ресурсів, доступних підприємству у явному чи прихованому вигляді; поліпшення механізмів фінансового менеджменту найповнішого забезпечення процесів функціонування та розвитку підприємства фінансовими ресурсами при одночасному збереженні фінансової рівноваги; підвищення ефективності управління змінами, спрямованого на постійне пристосування підприємства до мінливого економічного середовища за рахунок максимізації віддачі інтелектуального та трудового капіталу.

Дослідження традиційних вітчизняних та закордонних концепцій вартісно-орієнтованого управління реструктуризацією показали, що суть основного постулату доцільності реорганізаційних перетворень зводиться до забезпечення зростання вартості виділених підприємств порівняно із вартістю материнської компанії до її реорганізації.

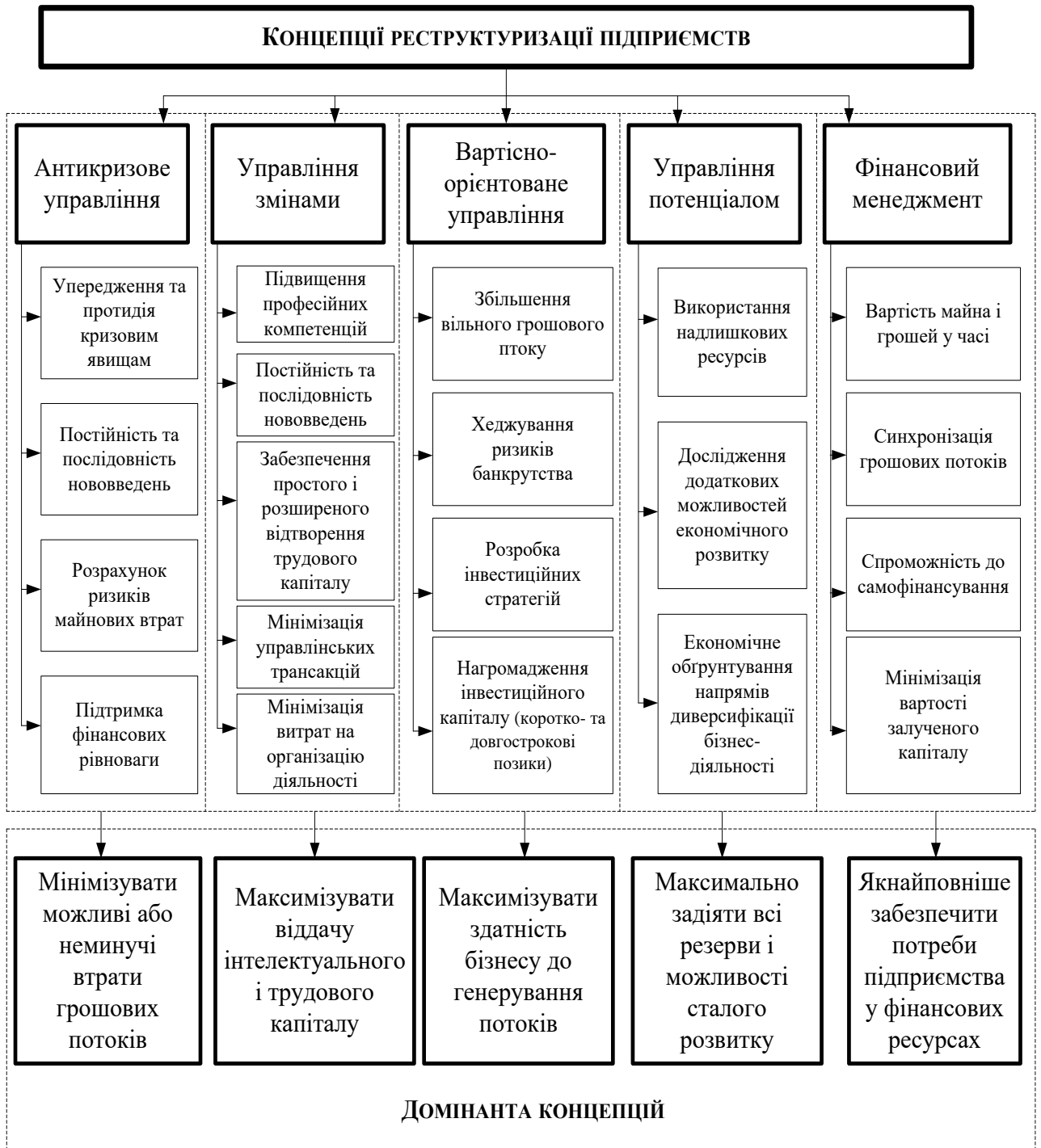


Рис. 2. Базові концепції управління реструктуризацією підприємств

Однак, у реальних умовах «ідеальна модель» ефективного поділу з позиції вартості потребує уточнень, що зумовлено необхідністю операційного регулювання процесами реструктуризації в умовах динамічного непередбачуваного оточення, у якому зростають загрози системних ризиків.

За таких умов вартісні розриви можуть набувати від'ємних значень, а відтак метою ефективного управління реструктуризацією стає мінімізація втрат вартості капіталу, спричинених трансформуванням чи, навпаки, його відсутністю.

Дисертантом доведено, що своєчасне встановлення еквівалентності між вартістю і цінністю реструктуризованих активів, дозволить зменшити опір та протидію в даному процесі. Наукове обґрунтування вибору методів оцінювання при цьому є дієвим засобом позитивного вирішення низки економічних суперечностей. Досліджено основні причини та форми прояву економічних конфліктів на виробництві і в акціонерних товариствах, найголовнішими з яких є порушення «справедливого» розподілу соціальних благ. Визначено три способи усунення зазначеної причини: перший — залежно від трудового внеску — пропорційно до зусиль і результату; другий — усім сторонам порівну; третій — за потребами кожного з учасників конфлікту.

Відповідно до авторського підходу щодо застосування реструктуризаційних заходів як засобу задоволення економічних потреб підприємства початковим етапом розробки стратегії трансформаційних змін підприємства є ідентифікація пріоритетного типу реструктуризації та сукупності заходів, спрямованих на вирішення найгостріших проблем. Головним джерелом системних суперечностей розвитку підприємства як економічної системи встановлено несинхронність настання фізичного функціонального та економічного зношування окремих активів: так фізично придатні засоби праці можуть не відповідати сучасним вимогам техніки, технології, організації діяльності підприємства.

Запропоновано авторську класифікацію факторів трансформації функціонуючих бізнес-систем з виділенням 5 груп факторів: ієрархічний рівень економічних збурень; національні та міжнародні особливості ведення бізнесу; системні чинники процесу розвитку; природа походження; поведінкові фактори нераціональної поведінки осіб, відповідальних за прийняття рішень, відповідальних виконавців та споживачів продукції (послуг) підприємств. Вплив поведінкових чинників разом із сукупним впливом чинників решти груп призводить до того, що розвиток економічних систем відбувається не спіралеподібно, а відповідно до траєкторії модифікованої логарифмічної спіралі.

Дисертантом встановлено, що формування методологічних особливостей вартісно-орієнтованого управління реструктуризацією авіапідприємств не зводяться лише до оцінки вартості підприємства, остання є лише однією з двох частин такої реструктуризації (рис.3). Визначення другої частини проведення реструктуризаційних перетворень вартісно-орієнтованого спрямування представленої вартістю капіталу, потрібне для повного та чіткого формування методологічних особливостей управління нею. Автором запропоновано методологічний базис вартісно-орієнтованого управління авіапідприємством, який ґрунтується на системі запропонованих принципів і враховує як вартість реструктуризації, так і окремі складові вартості підприємства та відповідного капіталу, а також охоплює системний, комплексний, функціональний, ситуаційний, витратний, дохідний, порівняльний та капіталізаційний методи оцінювання, що можуть використовуватись як комплексно, на підставі поєднання окремих складових, так і самотійно.

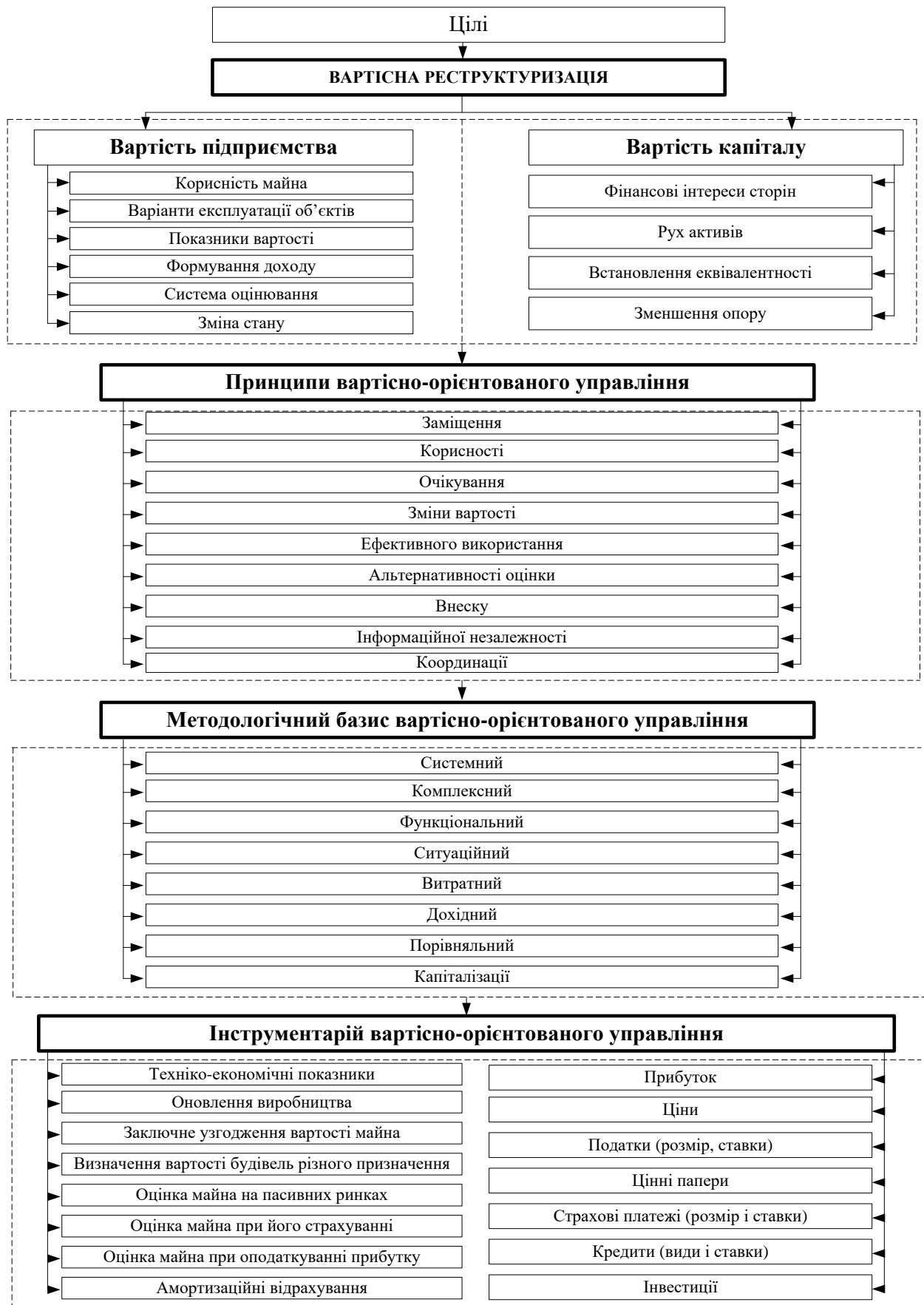


Рис. 3. Структурно-логічна схема методологічного забезпечення вартісно-орієнтованого управління реструктуризацією підприємств

Доведено, що управління реструктуризацією підприємства потребує сучасних підходів для вибору типу реструктуризації, що обумовлена системою складових за функціональною ознакою, яка визначає можливість ефективного використання ресурсів і капіталу.

Виходячи з цього, автором розроблені методологічні основи формування відповідності значущості що становлять реструктуризації за типами: ресурсно-технологічним, маркетинговим, логістичним, корпоративно-організаційним, капітало-майновим, компетентно-інтелектуальним, самоідентифікаційним. Для кожного з них запропоновано ієрархічне наповнення структурної приналежності функціональних ресурсів і капіталів, які є основою для формування тих, які прийнято для формування відповідних стратегій.

У третьому розділі - «Діагностика інституційних детермінант та передумов здійснення реструктуризації авіапідприємств» - діагностовано макроекономічні детермінанти реструктуризації авіапідприємств, сформовано концептуальний підхід до інституційного управління реструктуризацією авіапідприємств досліджено та обґрунтовано передумови їхньої реструктуризації; розроблено теоретично-методичні підходи до оцінювання ступеню достатності реалізації типів та визначення потреб аеропортів, авіакомпаній у реструктуризації та пріоритетність напрямів реструктуризації.

Дисертантом діагностовано макроекономічні детермінанти реструктуризації авіапідприємств (рис.4), за результатами чого встановлено, що видатки основних інституційних секторів економіки є вагомими чинниками дохідності авіап перевезень — насамперед це стосується таких макроекономічних показників, як заощадження населення та капітальні інвестиції в галузі економіки.

Розроблено теоретично-методичні підходи до оцінювання ступеню достатності реалізації типів та визначення потреб аеропортів та авіакомпаній у реструктуризації та пріоритетність напрямів реструктуризації на єдиному підґрунті та використанні відповідних методів.

Для кожного з типів реструктуризації обґрунтовано систему показників та побудовано інтегральний показник. Значущість реструктуризаційних напрямків аеропортів обґрунтована у роботі відповідно до результатів аналізу головних факторів мінливості фінансових співвідношень.

В основу обґрунтування першочерговості певного типу реструктуризації покладено коефіцієнти асиметрії темпів зростання фінансових співвідношень авіакомпаній з урахуванням випадків від'ємної асиметрії, яка відображає домінування негативних тенденцій економічного розвитку галузі.

На підставі оцінювання встановлено принципові розбіжності щодо діагностування рівня незадоволеності економічних потреб та якості управління структурними змінами аеропортів і авіакомпаній.

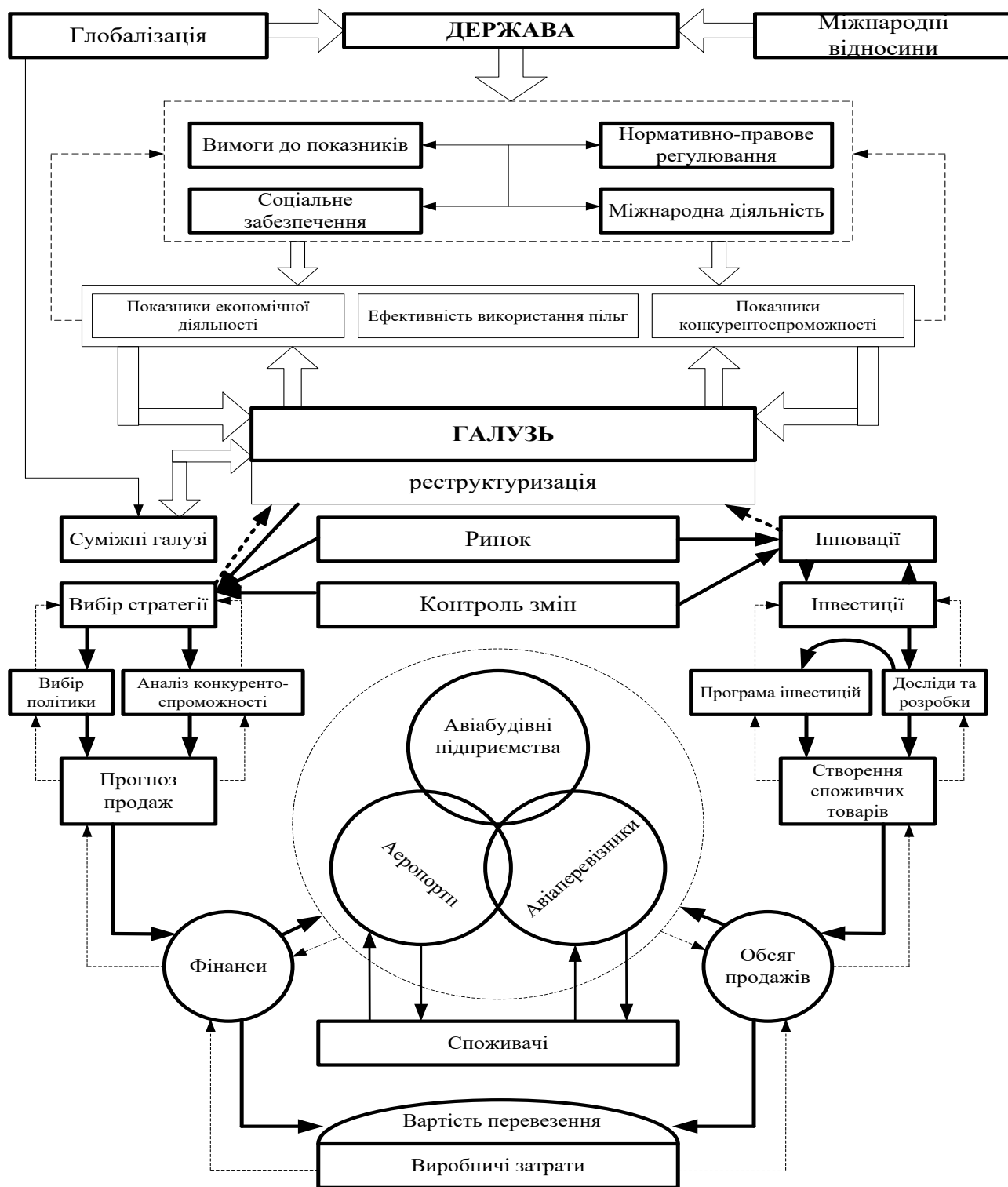


Рис. 4. Концептуальний підхід до інституційного управління реструктуризацією авіапідприємств

За авторським теоретико-методичним підходом виявлені принципи розбіжності між проявами незадоволеності економічних потреб, вказують на необхідність визначення пріоритетності кожного з типів реструктуризаційних стратегій для авіакомпаній, аеропортів та оцінювання ефективності управління трансформаціями на основі інтегрального показника (рис. 5).

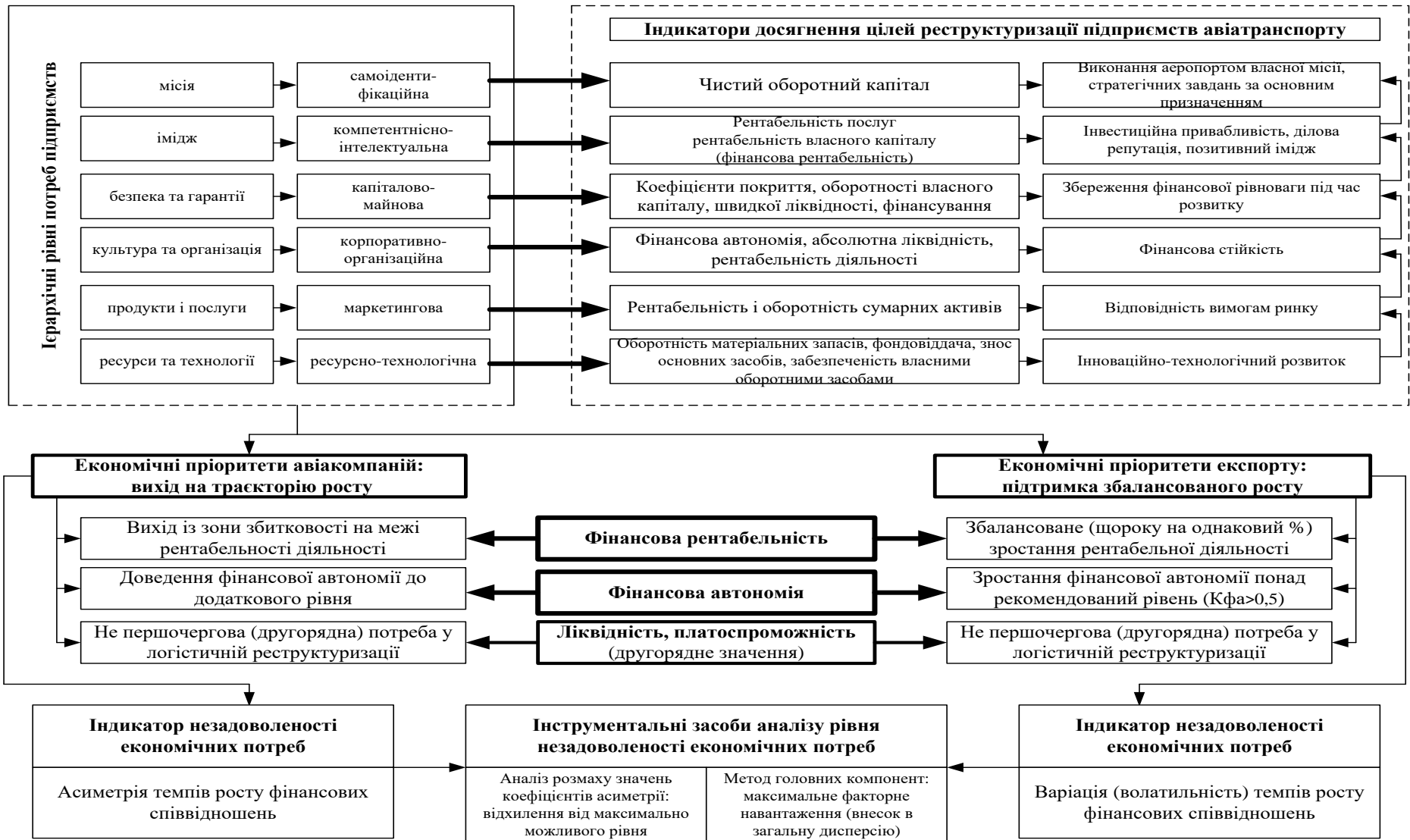


Рис. 5. Теоретико-методичний підхід до оцінювання напрямів та типів реструктуризації авіакомпаній і аеропортів

У відповідності до теоретико-методичного підходу оцінювання обчислено рівень незадоволеності економічних потреб досліджуваних авіапідприємств, запропоновано інтегральний показник для оцінювання ефективності управління процесами реструктуризації на основі середньозваженого ланцюгового індексу задоволеності економічних потреб.

Згідно з проведеним дослідженням виявлено найвищу результативність від реструктуризаційних заходів, проведених у 2013 р. ПАТ Міжнародним аеропортом «Одеса». Середньозважений темп зростання задоволеності економічних потреб аеропорту у 2013 р. становив 24-кратну величину. Натомість через неефективне управління структурними змінами в ПАТ Міжнародний аеропорт «Харків» середньозважений темп зростання задоволеності економічних потреб у 2013 р. виявився мінімальним для всієї вибірки й склав 0,79 рази. При цьому у всіх досліджуваних аеропортах, за винятком ПАТ МА «Харків», досягнуто зростання рівня задоволеності економічних потреб у 2013 р. серед авіакомпаній спостерігалася зворотна тенденція — у 2013 р. у всіх, без винятку, авіаперевізників рівень задоволення економічних потреб знизився, найбільше — у АТ «Константа», «Авіалінії України» та «ХДАВП». Зростання задоволеності економічних потреб ПАТ «Мотор Січ» можна пояснити тим, що пасажирські перевезення не є основною діяльністю цього підприємства.

Доведено, що цілі і заходи у рамках ресурсно-технічної реструктуризації, яка є пріоритетною для забезпечення діяльності аеропортів, часто суперечать цілям і заходам, які здійснюються під час корпоративно-організаційної та капітало-майнової реструктуризації, оскільки обидва типи реструктуризаційних стратегій спрямовані на скорочення потреб підприємства у фінансових ресурсах, насамперед позикових.

Відповідно до розрахунків, найбільш статистично значущі розбіжності між фінансовими коефіцієнтами були характерними для аеропортів з різним рівнем придатності основних засобів. З метою визначення придатності авіапідприємства до управління збалансованим задоволенням цілей реорганізаційних процесів запропоновано теоретико-методичний підхід оцінювання ефективності управління реструктуризаційними процесами та рівня узгодженості цілей ресурсно-технологічної і корпоративно-організаційної реструктуризації аеропортів. В основу нього покладено побудову функцій належності на основі статистично значущих та досяжних показників фінансового стану і ділової активності аеропортів.

Тому набір індикаторів ефективності трансформаційних перетворень авіакомпанії було розширено за рахунок використання таких 5 економічних співвідношень як витратомісткість реалізованих послуг, рентабельність сумарних активів за нерозподіленим прибутком (потенціал самофінансування), структура операційних витрат авіакомпанії, представлена показниками питомої ваги в операційних витратах трьох її складових — амортизація нематеріальних активів, витрат на персонал, матеріальні витрати.

Згідно з факторним навантаженням первинних фінансових індикаторів та з урахуванням їхнього внеску в загальну дисперсію оцінок було обчислено рівень

незадоволеності економічних потреб для вибірки підприємств авіаційного транспорту (5 аеропортів і 9 авіакомпаній), а також запропоновано інтегральний показник для оцінювання ефективності управління процесами реструктуризації у 2008 — 2013 рр. на основі середньозваженого ланцюгового індексу задоволеності економічних потреб. З використанням запропонованої інструментарію встановлено основні причини та прояви деформації ієрархії економічних потреб досліджуваних авіакомпаній і аеропортів, окреслено пріоритетність проведення ними реструктуризаційних заходів.

У четвертому розділі - «Методологічний інструментарій управління реструктуризацією авіапідприємств» - здійснено компаративний аналіз ефективності управління трансформаційними процесами авіакомпаній та аеропортів, запропоновано теоретико-методичний підхід до оцінювання комплексу реорганізаційних заходів аеропортів і авіакомпаній залежно від типу реструктуризації; деталізовано механізм досягнення цілей реструктуризації аеропортів; запропоновано низку прикладних моделей, спрямованих на максимізацію економічного й синергічного ефектів від реструктуризаційних змін авіапідприємств.

Проведений компаративний аналіз ефективності управління трансформаційними процесами авіакомпаній та аеропортів охоплює вибірку із 5 аеропортів і 14 авіакомпаній, що у період 2008 — 2013 рр здійснювали операційну діяльність. Обґрунтовано для кожного із запропонованих типів реструктуризації 21 фінансовий індикатор (табл. 1). Так, проведені дослідження дозволили встановити, що економічна діяльність аеропортів, яка, крім обслуговування авіа-перельотів містить ще й низку супутніх послуг, торговельних та фінансових операцій, пов'язаних із забезпеченням комфортного перебування пасажирів в очікуванні наступного етапу транспортного переміщення, технічним обслуговуванням транспортних засобів характеризується значно кращими фінансовими результатами, аніж діяльність аеропортів.

Зроблено висновок, що широка номенклатура видів діяльності та розгалужена мережа фінансових потоків цих ділових підприємств, що являють собою потужні об'єкти транспортної інфраструктури, забезпечує у деяких з них позитивну динаміку, однак більшість досліджуваних аеропортів не спроможні повністю реалізувати свій економічний потенціал. В основу стратегії реструктуризації продукції, послуг, цін, тарифів, матеріальних і фінансових потоків, на наш погляд, має бути покладений аналіз чутливості фінансових результатів, дебіторської заборгованості та обсягів продуктивності праці персоналу аеропортів від обсягів перевезень, які, в свою чергу, детермінуються рівнем еластичності попиту на відповідні послуги хабів від ціни пропонування таких послуг.

За результатами факторного аналізу їхньої волатильності впродовж 2008 — 2013 рр. стало можливим обґрунтувати значимість кожного із типів реструктуризації для забезпечення розвитку досліджуваних аеропортів і авіакомпаній у довгостроковій перспективі.

Динаміка індикаторів потреб аеропортів у ресурсно-технологічній реструктуризації

Показники, що характеризують тип реструктуризації	Рік	ПАТ МА «Сімферополь»	ПАТ МА «Одеса»	ПАТ МА «Харків»	ПАТ МА «Львів»	ПАТ МА «Київ»
Фондовіддача	2008	0,172	1,084	0,72	1,597	0,03
	2009	0,005	1,073	1,573	0,277	0,025
	2010	0,005	1,22	0,385	0,167	0,048
	2011	0,005	1,696	0,284	0,114	0,136
	2012	0,009	1,008	0,192	0,239	0,093
	2013	0,1044	1,122	1,0998	1,0546	0,019
Коефіцієнт оборотності матеріальних запасів	2008	44477,754	2297,549	2136,097	3953,528	57,236
	2009	1997,196	3124,769	3974,155	3943,408	28,386
	2010	915,813	1091,261	3453,755	2558,814	17,043
	2011	604,83	16,978	3556,035	697,121	15,651
	2012	383,385	8,218	3964,853	904,439	14,31
	2013	27592,0164	2845,0456	2769,1006	4280,355	46,2426
Коефіцієнт забезпеченості власними оборотними засобами	2008	0,621	0,902	-0,291	0,634	-0,328
	2009	0,773	0,879	-1,777	0,599	-1,36
	2010	0,885	0,945	0,043	0,75	-1,015
	2011	0,901	0,805	0,013	0,498	-0,554
	2012	0,718	0,878	0,138	0,694	-0,074
	2013	0,7152	0,9062	-0,9044	0,6312	-0,929
Знос основних засобів, %	2008	97	33,7	53,4	61,4	82,3
	2009	97	41,6	44,2	60,8	83,7
	2010	96,9	49,8	34,4	62,7	83,4
	2011	96,8	60,8	33,1	68,8	82,8
	2012	49,7	54,7	58,2	71,9	54,2
	2013	96	35,88	44,96	59,32	88,7

У дисертаційній роботі застосовано розроблений єдиний підхід до визначення задоволення економічних потреб аеропортів та авіакомпаній, завдяки чому з'ясовано їхній ступінь деформації, що обумовила невідповідність умовам господарювання заходів проведення змін, обґрунтовано необхідні стратегії реструктуризації задля вирівнювання економічних пропорцій. В результаті встановлено, що найважливішою причиною деформації ієрархії задоволення економічних потреб аеропортів є загострення їхньої потреби у безпеці та гарантіях. Переміщення цих потреб на другу за важливістю сходинку призводить до суттєвої деформації пірамідальної конфігурації системи економічних потреб. Для аеропортів та авіакомпаній визначено макро-чинники (агреговані напрямки) незадоволеності їх економічних потреб. Окремим етапом стала розробка окремого інтегрального показника ефективності управління процесами реорганізації.

Виконана згідно з теоретико-методичним підходом діагностика потреб авіакомпаній у реструктуризації виявило диспропорції в ієрархії їх економічних потреб, подібно до того, як це було встановлено раніше для аеропортів. Тобто «деформована піраміда» (рис. 6.) авіакомпаній суттєво відрізняється від класичного варіанту — її конструкція відображає реальне положення щодо значущості кожної потреби у розвиткових процесах авіакомпаній.

Значимість окремих типів реструктуризації для авіакомпаній

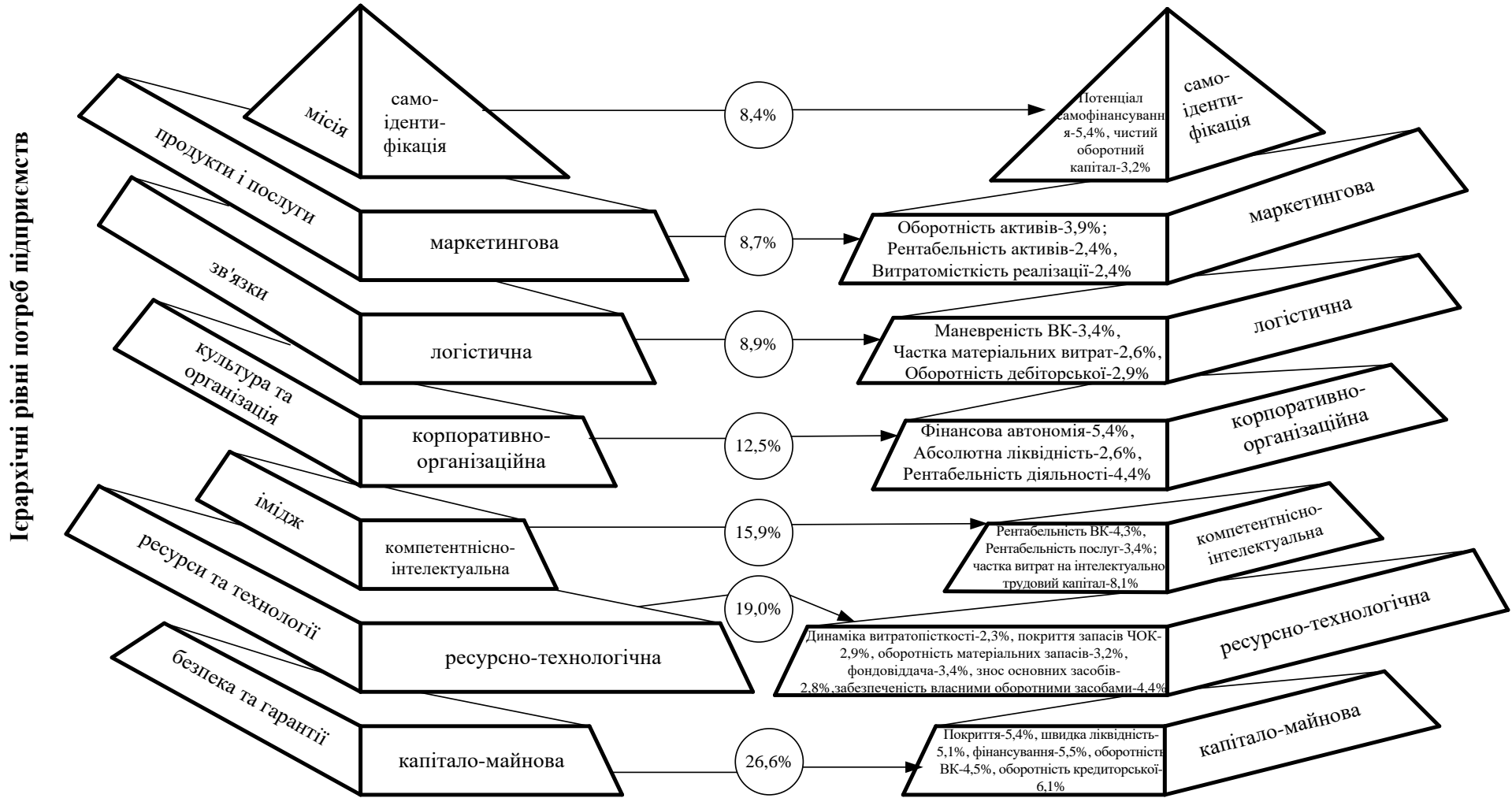


Рис. 6. Деформація ієрархічної системи економічних потреб авіакомпаній

З'ясовано, що викривлення пірамідальної конфігурації ієрархії економічних потреб авіакомпаній відбувається через те, що найважливіша потреба у місії, задоволення якої досягається лише компанією – лідером ринку, авіаперевізниками стала сприймається як друга за значущістю, оскільки досліджувані авіакомпанії мають задовольняти свої потреби у зв'язках в свою чергу. Отже, вагові множники, потрібні для обчислення інтегрального показника, ми визначили, враховуючи значення кореляції 5-ти додаткових економічних показників із першим головним фактором, визначеним для всієї вибірки авіакомпаній. Розрахунок значення вагових множників (табл. 2) було здійснено шляхом нормалізації значень квадратів факторних навантажень.

Таблиця 2

Розрахунок вагових множників для інтегрального показника задоволеності економічних потреб авіакомпаній (розраховано автором)

Індикатори	Факторні навантаження (вся вибірка)	Квадрати факторних навантажень	Розрахунок коефіцієнту значимості (α_i)
Витрати на 1 грн. реалізованої продукції, коп./грн.	0,474	0,225	14,0%
Питома вага амортизації нематеріальних активів в операційних витратах	-0,071	0,005	0,3%
Питома вага матеріальних витрат в операційних витратах	-0,750	0,563	35,0%
Питома вага витрат на персонал в операційних витратах	0,363	0,132	8,2%
Рентабельність активів за нерозподіленим прибутком	-0,826	0,682	42,5%
Разом		1,607	100%

Формула для обчислення інтегрального показника ефективності управління процесами реорганізації авіакомпаній має наступний вигляд:

$$I_{\text{ЕПак}} = 0,425 \cdot I_{R_{\text{самоф}}} + 0,003 \cdot I_{a_{\text{на}}} + 0,082 \cdot I_{a_{\text{п}}} + 0,14 \cdot \frac{1}{I_{B1CP}} + 0,35 \cdot \frac{1}{I_{a_{\text{м}}}}, \quad (1)$$

де $I_{R_{\text{самоф}}}$, $I_{a_{\text{на}}}$, $I_{a_{\text{п}}}$, $I_{a_{\text{м}}}$, I_{B1CP} , — індекси змін рентабельності активів за нерозподіленим прибутком, часток амортизації нематеріальних активів, витрат на персонал й матеріальних витрат, витратомісткості реалізованих послуг, які обчислюються для певної авіакомпанії на основі даних її фінансової звітності за поточний та попередній чи базовий період, або ж на основі контрольних значень плану реструктуризації та фактично досягнутих фінансових співвідношень.

Значення інтегрального показника ефективності управління реструктуризаційними заходами розраховано для тих авіакомпаній, що працювали на ринку пасажирських повітряних перевезень у 2013 р. (рис.7).

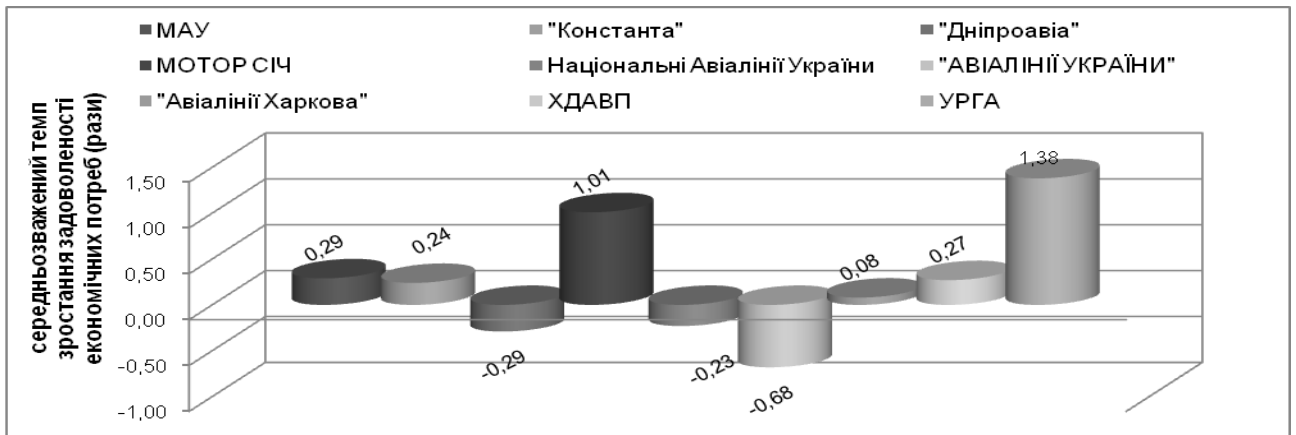


Рис.7. Значення інтегрального показника задоволеності економічних потреб авіакомпаній у 2013 р.

Можна зробити висновок, що лише два досліджувані підприємства МААК «УРГА» та ПАТ "Мотор Січ" підвищили свій інтегральний рівень задоволеності економічних потреб, причому основна діяльність ПАТ "Мотор Січ" — «блакитної фішки» українського фондового ринку — машинобудування, в тому числі й авіаційне, а здійснення комерційних польотів є одним із неосновних видів діяльності. Внаслідок вкрай неефективного управління структурними змінами таких акціонерних товариств, як ПАТ «Авіакомпанія «ДніпроАвіа», ВАТ Авіакомпанія "Національні авіалінії України" та ПРАТ «Авіакомпанія «Авіалінії України», їхні середньозважені темпи зростання задоволеності економічних потреб у 2013 р. набули від'ємних значень, що слід інтерпретувати як необхідність кардинальних змін обраної стратегії реструктуризації.

У п'ятому розділі - «Концептуальні засади управління реструктуризацією авіапідприємств» - запропоновано механізм управління операційною діяльністю авіакомпаній в процесі маркетингової реструктуризації обґрунтовано методологічний підхід до оптимізації операційних витрат авіакомпанії у процесі компетентісно-інтелектуальної реструктуризації, розроблено координаційний механізм реструктуризації авіакомпаній шляхом інтеграції капітало-майнових активів, розроблено механізм управління операційною діяльністю авіакомпаній в процесі маркетингової реструктуризації, що включає теоретико-методичний підхід до обґрунтування економічної доцільності реорганізації авіакомпаній за критеріями економічної безпеки.

Запропоновано теоретико-методичний підхід до уточнення вартісних розривів у капіталі аеропортів і авіакомпаній до та після реструктуризації, в тому числі й таких її варіантів, що передбачають поділ або виділення через уточнену оцінку чистої теперішньої вартості реалізованих проектів (рис. 8) з урахуванням особливостей запропонованого координаційного механізму реструктуризації їхньої реструктуризації, який доцільно розробляти для кожного з типів.

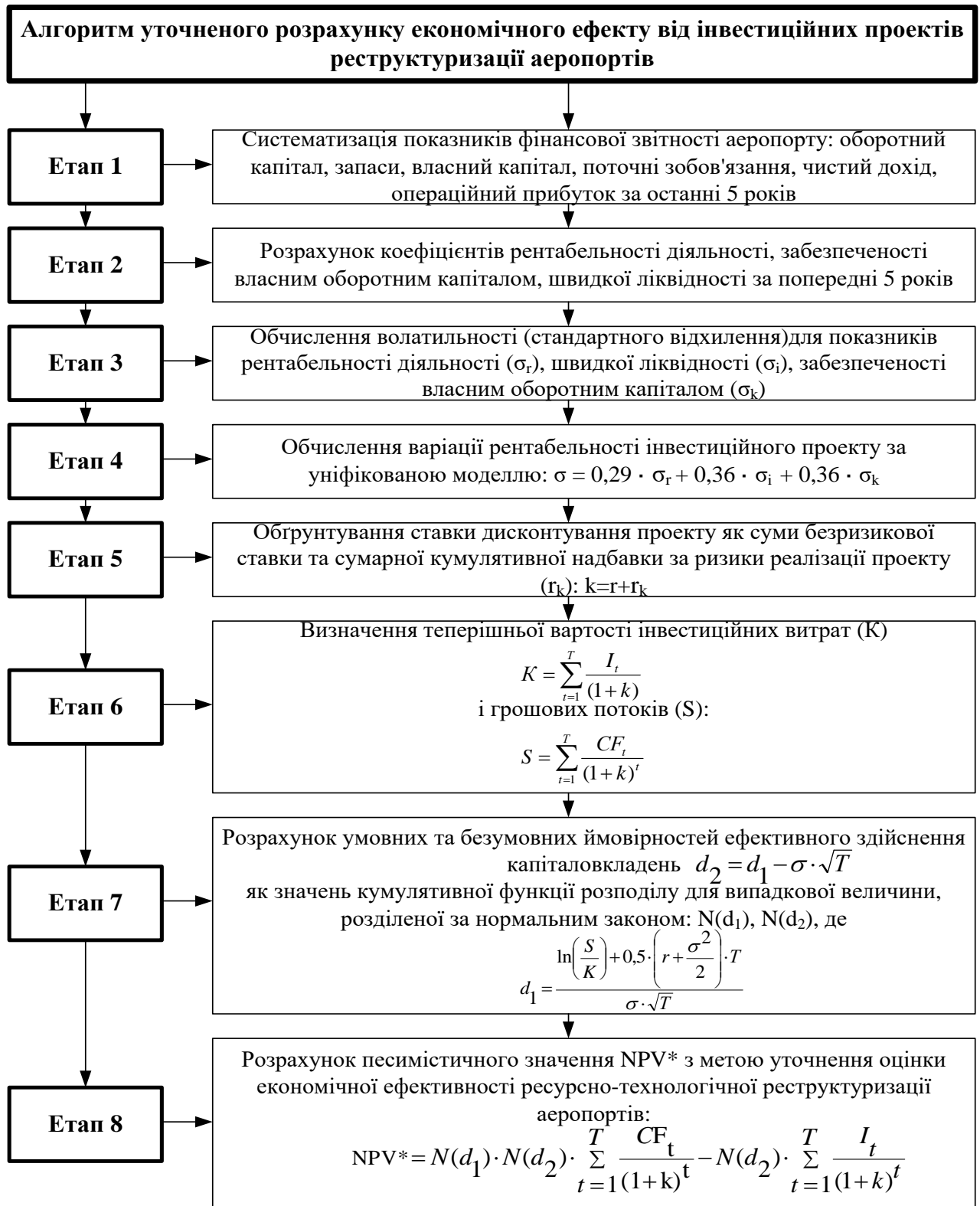


Рис. 8. Алгоритм оцінювання економічного ефекту від інвестиційних проектів реструктуризації аеропортів (авторська розробка)

На підставі проведеного дослідження запропоновано двоетапний механізм реструктуризації авіакомпаній. Його складовою є визначення показників щодо прийняття рішення стратегічної та тактичної реструктуризації.

Так, максимізація показників ліквідності належить до цілей стратегічного рівня, реалізація яких забезпечується по досягненні тактичних задач, найголовніша серед яких — відновлення у перспективі прибутковості операційної діяльності та спроможності авіакомпанії до підвищення економічної ефективності.

Першим етапом організаційних змін, спрямованих на поліпшення економічних можливостей авіаперевізника, є самоідентифікація бізнес-системи на предмет доцільності продовження основної діяльності з надання послуг у галузі авіаперевезень. Критерієм такої самоідентифікації є рівень витратомісткості авіакомпанії, досягнутий на момент прийняття рішення. Спочатку доцільно розробити кілька варіантів проекту реструктуризації підприємства, розглянувши насамперед можливість злиття (поглинання) іншою, успішнішою авіакомпанією. Під час відбору певного проекту до реалізації слід врахувати таке: компанії не варто вдаватись до реструктуризації, якщо у неї витрати на 1 грн. операційного доходу перевищуватимуть 1,46 грн., при цьому за будь-яких умов щорічне 20%-ве зниження цього показника виявиться неможливим

У разі прийняття рішення на користь проведення реорганізації авіапідприємства варто чітко виокремити проміжні цілі тактичного етапу від кінцевих цілей стратегічного етапу. На першому етапі реструктуризації авіакомпанія має досягти найважливішої тактичної цілі — скоротити частку операційних витрат у доході від операційної діяльності до рівня 90 коп./грн. Якщо реорганізація авіакомпанії здійснюватиметься вдало, зазначена тактична мета має бути досягнутою за 1 рік — саме стільки часу необхідно для зниження витратомісткості з 1,13 грн./грн. до 0,9 грн./грн., при тому, що темп зміни частки операційних витрат у доході становитиме 0,8.

По завершенні тактичного етапу, спрямованого на відновлення здатності авіакомпанії до генерування прибутку в процесі операційної діяльності, необхідно зосередити всі зусилля на відновленні спроможності до прискорення чистого руху коштів від операційної діяльності. Зростання грошових надходжень забезпечується насамперед змінами структури активів, зокрема залученням додаткових інвестицій (в тому числі і за рахунок поповнення статутного капіталу), дезінвестуванням надлишкового майна, а також відтермінуванням розрахунків за зобов'язаннями і, в кращому випадку, списанням боргів.

Запропоновані заходи супроводжують тактичний етап реструктуризації, але по досягненні додатного значення економічної рентабельності реорганізована авіакомпанія повинна якнайскоріше досягти рекомендованих значень поточної та швидкої ліквідності, мінімізувавши проблеми із платоспроможністю у середньостроковій перспективі. У подальшому, здійснюючи логістичну реструктуризацію, авіапідприємству доцільно

забезпечити синхронність і достатність грошових потоків, а, отже, і платоспроможність у короткостроковому періоді. Успішна реструктуризація може трансформуватись у неперервну діяльність із реінжинірингу бізнес-процесів, націлену на якнайповнішу реалізацію місії авіакомпанії та нагромадження вартості її капіталу.

Задля нівелювання системних суперечностей між економічними інтересами авіакомпаній та умовами експлуатації авіаліній розроблено координаційний механізм реструктуризації авіакомпаній шляхом інтеграції капітало-майнових активів, який є частиною методологічного забезпечення управління їхньою реструктуризацією (рис.9).

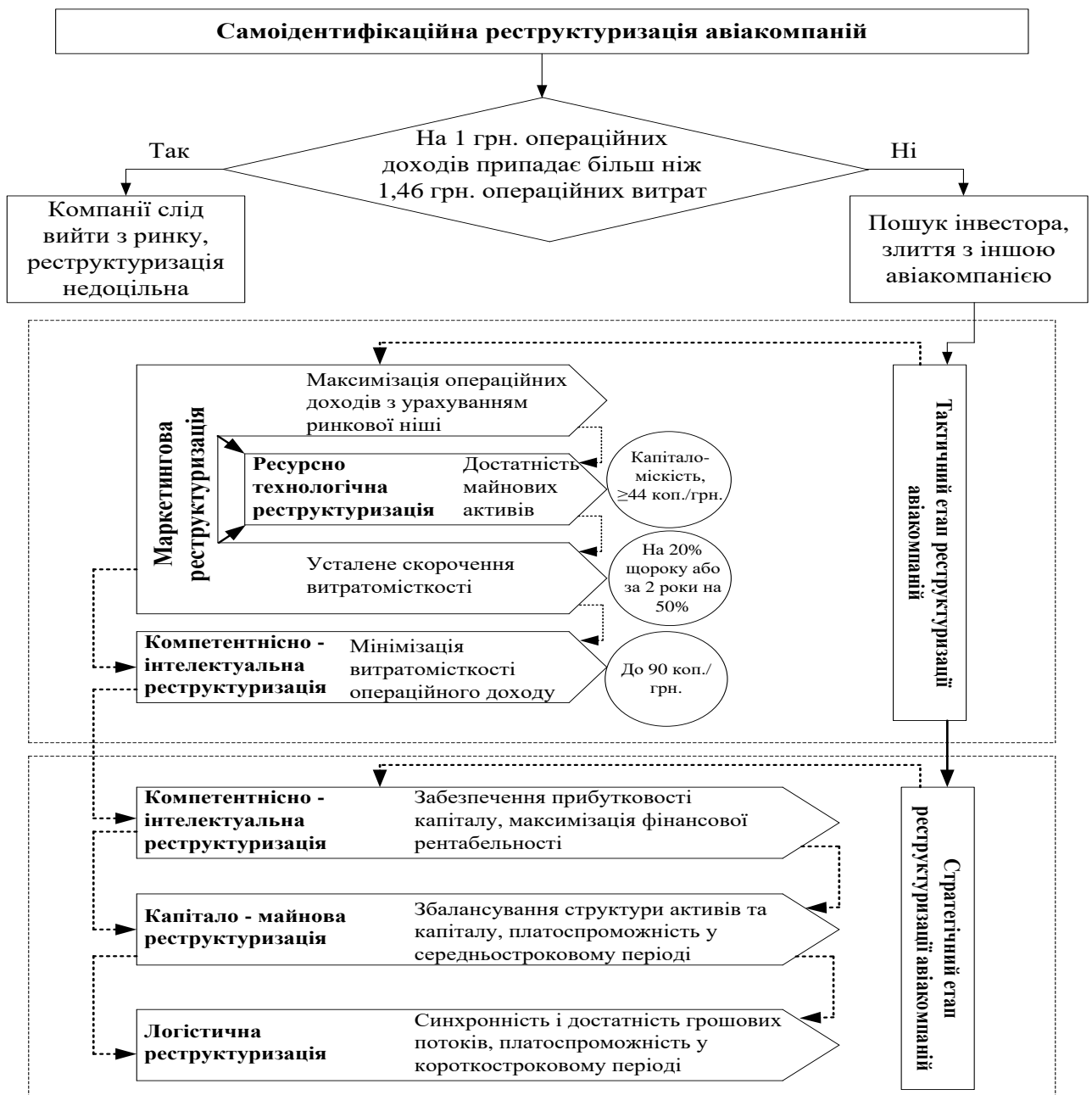


Рис. 9. Координаційний механізм реструктуризації авіакомпаній

Складовою механізму управління операційною діяльністю авіакомпаній в процесі маркетингової реструктуризації є запропонований теоретико-методичний підхід до обґрунтування економічної доцільності реорганізації авіакомпаній за критеріями економічної безпеки та спроможності новоствореної бізнес-структури до забезпечення синергічного ефекту на основі модифікації економетричних моделей авіакомпаній, побудованих на мультиплікативній залежності. З їх використанням визначена вартісна величина порогу економічної безпеки, що характеризується умовою беззбитковості ($TR=TC$), дає підстави для визначення запасу фінансової міцності авіакомпанії, сформованого за останній звітний період, та прийняття рішення про доцільність її реструктуризації чи якнайскорішого виходу з ринку (табл. 3).

Таблиця 3.

Мультиплікативні моделі управління витратами для розробки механізму маркетингової реструктуризації авіапідприємств (розраховано автором)

Підприємство	Мультиплікативна модель	F-критерій	Коефіцієнт множинної детермінації, R^2	Порогове значення операційного доходу для досягнення економічної безпеки (TR^*), тис. грн.
ХДАВП	$TC=312,8 \cdot TR^{0,57}$	2,4	0,57	591 705,1
ПАТ «Авіакомпанія «Авіалінії Харкова»	$TC=0,35 \cdot TR^{1,22}$	24,8	0,86	221 162,7
ПРАТ «Авіакомпанія «Авіалінії України»	$TC=0,53 \cdot TR^{1,16}$	8,1	0,62	2 164,1
ВАТ Авіакомпанія "Національні авіалінії України	$TC=4,03 \cdot TR^{0,86}$	13,4	0,73	280,0
МАОК «УРГА»	$TC=0,34 \cdot TR^{1,08}$	33,4	0,89	583 071,1
ПАТ "Мотор Сич"	$TC=0,015 \cdot TR^{1,24}$	26,2	0,84	40 779 106,7
ПРАТ «Авіакомпанія «АероСвіт»	$TC=0,06 \cdot TR^{1,19}$	400,5	0,99	2 653 470,5
ПРАТ «Авіакомпанія «Буковина»	$TC=6,63 \cdot TR^{0,81}$	16,1	0,84	17 673,5
ПАТ «Авіакомпанія «ДніпроАвіа»	$TC=5,30 \cdot TR^{0,90}$	35,5	0,88	9 124 160,8
ВАТ "Авіакомпанія "Одеські авіалінії"»	$TC=5,92 \cdot TR^{0,74}$	671,6	0,97	1 047,1
ПРАТ «Авіакомпанія «Константа»	$TC=944,7 \cdot TR^{0,24}$	2,3	0,58	8 262,2
ПАТ «Авіакомпанія «Міжнародні Авіалінії України»	$TC=0,52 \cdot TR^{1,04}$	390,8	0,98	2 775 323,3
ВАТ "Авіакомпанія "Миколаїв-Аеро "	$TC=84,0 \cdot TR^{0,47}$	3,1	0,63	4 041,6

Примітка: TC , TR — сумарні операційні витрати та доходи від операційної діяльності

На основі мультиплікативної моделі операційної діяльності авіапідприємства обґрунтовано підхід до визначення його спроможності досягти синергічного ефекту у процесі злиття-поглинання, який передбачає виконання трьох умов: або коефіцієнт гальмування зростання операційних витрат у моделі укрупненої бізнес-системи має бути меншим за 1, або відносний запас фінансової стійкості реорганізованого підприємства, навпаки, повинен бути вищим одиниці, або прийнятий до реалізації бізнес-план розвитку нової системи не забезпечує скорочення співвідношення сумарних операційних витрат до сумарних операційних доходів на 15% від аналогічного співвідношення, розрахованого агрегованими вихідними даними за останній звітний період для всіх авіакомпаній-претендентів на злиття-поглинання (табл. 4.).

Таблиця 4.

Обґрунтування економічної доцільності злиття-поглинання авіакомпаній за критеріями економічної безпеки та спроможності до синергічного ефекту нової бізнес-структури

Варіант	Агреговані показники операційної діяльності 2013 р.			Мультиплікативна функція витрат	Резерв ЕБ			Примітка
	доходи, млн.грн.	витрати, млн.грн.	витрато-місткість,		за доходом	за витратами	ЗФС	
ПРАТ «Авіакомпанія «Константа» та ПАТ «Авіакомпанія «Міжнародні Авіалінії України»	6014,7	6100,3	1,014	$0,51 \cdot TR^{1,045}$	— 0,5242	— 0,5308	0,994	Об'єднання можливе, лише у випадку, коли у перший рік його роботи нова бізнес-структура зможе знизити витратомісткість операційної діяльності до 0,862 коп./грн.
ХДАВП та ПАТ «Авіакомпанія «Авіалінії Харкова»	804,6	586,3	0,730	$7,14 \cdot TR^{0,861}$	0,696	1,328	2,216	Цільовим показником реструктуризації обрано показник витратомісткості операційної діяльності на рівні 0,620 коп./грн.

Основою моделі оптимізації побудови архітектури управління реструктуризацією є цільова функція максимізації віддачі трудового капіталу, визначена цільовим критерієм компетентнісно-інтелектуальної реструктуризації авіакомпанії, що є необхідною умовою забезпечення

прибуткової роботи авіаперевізника. Отриманий результат покладено в основу механізму реструктуризації авіакомпаній шляхом об'єднання, у якому передбачено використання бази пропорцій обміну корпоративних прав авіакомпаній, що об'єднуються, у вигляді співвідношення доходів від пасажирських перевезень цих компаній за рік, що передував їхньому об'єднанню.

У шостому розділі - «Інструментарій щодо удосконалення контролінгу реструктуризації підприємств в умовах економічної нестабільності» - запропоновано концепцію інтегрованого управління реструктуризацією авіапідприємств, спрямовану на забезпечення гнучкого контролінгу за відновленням вартісного потенціалу авіапідприємств, обґрунтовано методологічні аспекти удосконалення контролю за ефективністю управління ресурсно-технологічною реструктуризацією аеропортів; розроблено механізм контролінгу за ефективністю реструктуризації аеропортів виходячи з критерію достатності робочого капіталу; інструментарій контролінгу за ефективністю реструктуризаційних заходів авіакомпаній на різних часових горизонтах та система інтелектуальної підтримки такого контролю.

Розроблено концепцію інтегрованого управління реструктуризацією авіапідприємств з урахуванням явних та прихованих пропорцій між змінами економічних співвідношень авіатранспортних підприємств та динамікою їхніх фінансових потоків, що передбачає забезпечення гнучкого контролінгу за відновленням вартісного потенціалу авіапідприємства.

В рамках концепції доведено, що стрімке погіршення фінансового стану авіатранспортної галузі загострюється не лише внаслідок системної макроекономічної кризи, й через недосконалу політику державного регулювання ринком пасажирських повітряних перевезень. Аналіз вимог, що висувається Державним регулятором до авіакомпаній, виявив основні суперечності, що стосуються економічних інтересів авіапідприємств: суперечності фінансової рентабельності, ресурсно-технологічного та трудового капіталів.

З метою обґрунтування механізму оптимізації операційних витрат авіакомпанії у процесі компетентісно-інтелектуальної реструктуризації автором побудована економетрична модель та обґрунтована система обмежень, що ускладнюють максимізацію цільового показника (рис. 10).

Центральною ланкою запропонованої концепції є здатність системи до управління реструктуризаційними змінами, до гнучкого бюджетування та дієвого контролінгу. У запропонованій концепції інтегрованого управління реструктуризацією авіапідприємств передбачено, що успішність самоідентифікаційної реструктуризації аеропортів визначається за динамікою наявного в них робочого капіталу.

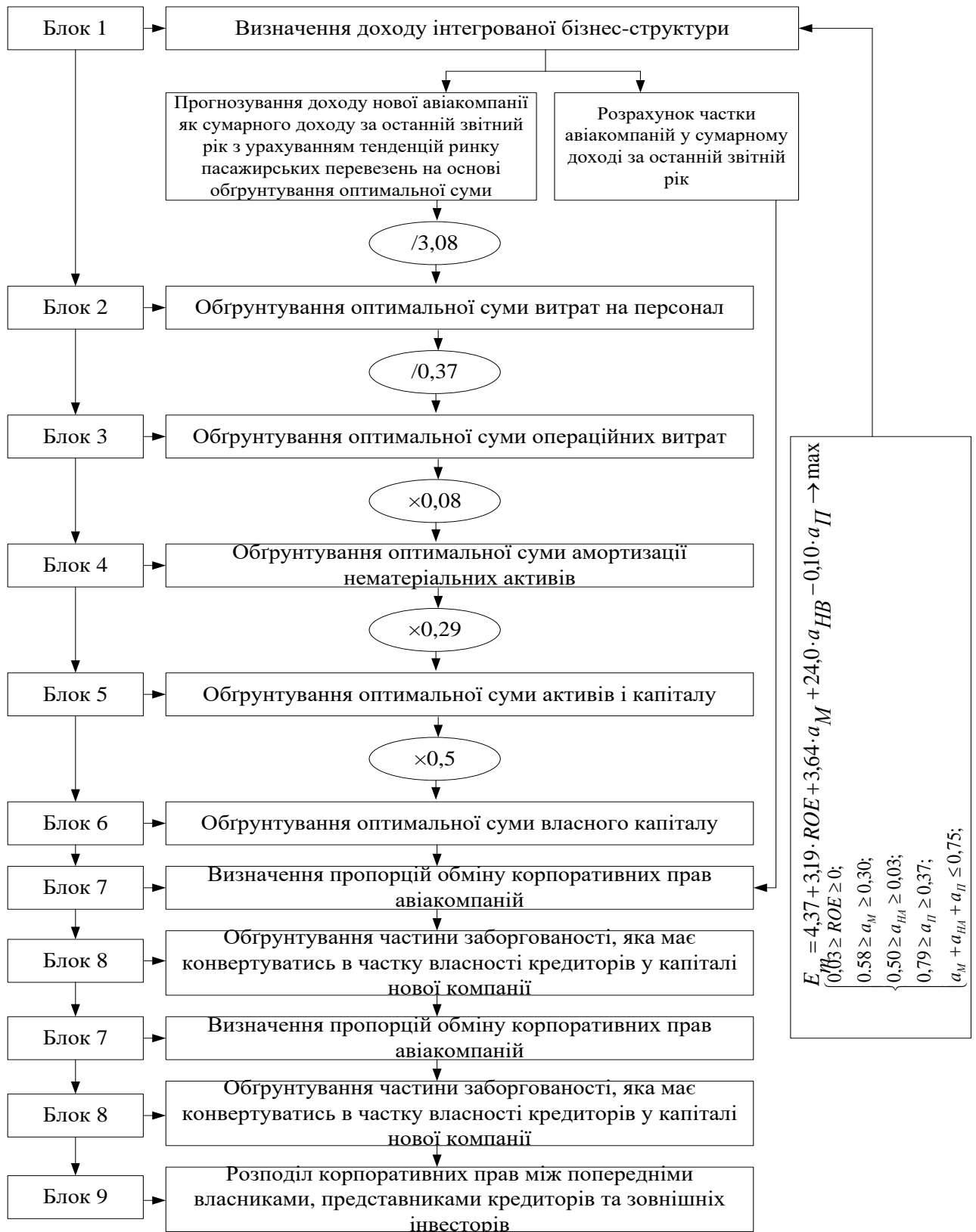


Рис. 10. Архітектура механізму управління реструктуризацією авіапідприємств шляхом інтеграції капітало-майнових активів

Гнучке бюджетування аеропортів та його реалізація за допомогою м'яких обчислень сприяє удосконаленню процесу контролю за виконанням комплексу

заходів, передбачених реструктуризаційними стратегіями. Розроблений комплексний інструментарій щодо підвищення гнучкості планування та контролінгу на основі зонування можливих відхилень фактичного значення від цільової величини, забезпечує гнучкість управління за рахунок своєчасної розробки та застосування системи коригуючих заходів.

Впровадження запропонованої концепції інтегрованого управління реструктуризацією авіапідприємств сприятиме зростанню авіапідприємств у середньо- й довгостроковій перспективі та уповільненню процесів, що спричиняють втрати синергічного ефекту реструктуризованих підприємств.

ВИСНОВКИ

Дисертаційна робота спрямована на вирішення наукової проблеми – розроблення теоретичних і методичних засад управління реструктуризацією авіапідприємств, обґрунтування системи напрямів, типів та стратегій реструктуризації в умовах здійснення перетворень задля забезпечення потреб їхнього функціонування та розвитку. В ній розкриваються та узагальнюються питання концептуальних та теоретико-методичних підходів щодо формування комплексного інструментарію для реалізації запропонованих напрямів і типів реструктуризації авіакомпаній та аеропортів. Отримані автором теоретичні і практичні результати дають підставу для таких висновків:

1. У процесі дослідження генези концепцій реструктуризації було визначено основні підходи та останні зміни наукових поглядів на процес управління організаційними змінами підприємств, сутнісні цілі таких змін. Удосконалення управління реструктуризаційними трансформаціями підприємств реального сектору економіки вимагає уточнення понятійно-категоріального апарату теорії економіки та управління підприємством, введення нових і поглиблення існуючих економічних категорій і термінів. Тип реструктуризаційної стратегії є цілісним системним процесом, що забезпечує сукупність заходів зі стабілізації ресурсного забезпечення, зменшення витрато-місткості, збільшення дохідності й рентабельності усіх видів діяльності підприємства. Ефективність реструктуризації — це здатність підприємств до усталеного зміцнення потенціалу самофінансування за рахунок цілеспрямованих змін у структурі капіталу, активів, витрат, диверсифікації бізнес-направів та засобів управління персоналом.

2. Запропонована структурна декомпозиція напрямів реструктуризації підприємств, у порівнянні з іншими, ґрунтується на ієрархії потреб бізнесу, а тому забезпечує якнайточніше визначення напрямків оптимізації масштабів діяльності та часових періодів для її досягнення. Так, принципасійний напрям реструктуризації є її симбіозом інших виділених типів нижчого рівня (онтологічного, імперативного), акумулює в собі на різних етапах розвитку підприємства актуальні напрями та види діяльності, здебільшого використовується лідерами галузі та реалізується через самоідентифікаційний тип. Онтологічний напрям реструктуризації ґрунтується на удосконаленні та

розбудові нових сфер діяльності, оновленні асортименту виробництва, опануванні нових ринків збуту, впровадженні якісно нової техніки та технологій, удосконаленні структури та процесу прийняття управлінських рішень на шляху використання нових знань та умінь, переосмислення працівниками свого місця у системі розвитку підприємства. До імперативного напрямку віднесено удосконалення процесі в організації праці, підвищення якості вироблюваної продукції, підвищення кваліфікації кадрів та позитивні зміни у їхньому ставленні до праці. Він передбачає розробку та впровадження удосконалень: логістичного, маркетингового та ресурсно-технологічного типів.

3. Обґрунтована нова парадигма управління реструктуризацією авіапідприємств, що ґрунтується на комплексному поєднанні методів, інструментів і систем забезпечення таких концепцій як: управління змінами, антикризове управління, фінансовий менеджмент, управління потенціалом, вартісно-орієнтоване управління. Це дало підстави автору визначити систему виникнення і відтворення потреб підприємства через вибір типу реструктуризації, пов'язаної з відповідними якісними характеристиками, щоб у подальшому перейти від наявного до наступного рівня в ієрархії потреб.

4. Запропоновано теоретико-методологічний підхід до обґрунтування пріоритетних типів реструктуризації авіакомпаній та аеропортів. В результаті дослідження теоретичних основ управління реорганізаційними заходами побудовані структурно-логічні схеми вартісно-орієнтованої, корпоративно-організаційної та ресурсно-технологічної реструктуризації, а відтак упорядковані за рівнем пріоритетності цілі та інструменти реорганізаційних заходів, здійснюваних у рамках основних реструктуризаційних стратегій. Особливість такого підходу ґрунтується на системі запропонованих принципів, що враховує як вартість реструктуризації, так і окремі складові вартості підприємства та капіталу; на методологічному базисі, який охоплює системний, комплексний, функціональний, ситуаційний, витратний, дохідний, порівняльний і капіталізаційний методи здійснення оцінки та інструментарію вартісно-орієнтованого управління за допомогою показників, що можуть використовуватись як комплексно, на підставі поєднання окремих складових, так і самостійно.

5. Побудовано комплекс моделей діагностики макроекономічних детермінант реструктуризації авіапідприємств, на підставі яких виявлено, що видатки основних інституційних секторів економіки є вагомими чинниками дохідності авіаперевезень. Насамперед це стосується таких макроекономічних показників, як заощадження населення та капітальні інвестиції, освоєні усіма галузями економіки. Економетричне моделювання із подальшими вивченням статистичних характеристик отриманих регресійних рівнянь виявило найвищі показники достовірності апроксимації та статистичної значущості для залежності з однорічним лагом, що дає можливість прогнозувати зміни доходів авіакомпаній у середньостроковій перспективі та передбачувати наслідки збурень макрорівня.

6. Обґрунтовано сукупність реструктуризаційних заходів, які у кінцевому підсумку мають сприяти задоволенню всіх рівнів економічних потреб аеропортів та авіакомпаній, що відобразиться на позитивній динаміці усіх індикаторів їхнього фінансового стану. Для оцінювання пріоритетності кожного з типів реструктуризаційних стратегій у дослідженні виконано аналіз головних факторів мінливості фінансового стану аеропортів та коефіцієнти асиметрії темпів зростання фінансових співвідношень авіакомпаній. За факторним навантаженням первинних фінансових індикаторів та внеском нормалізованої оцінки показника асиметрії у загальну суму оцінювання обчислено рівень незадоволеності економічних потреб досліджуваних підприємств авіаційного транспорту та запропоновано інтегральний показник для оцінки ефективності управління процесами реструктуризації.

7. Запропоновано технологію оцінювання ефективності управління реструктуризаційними процесами та узгодженості цілей ресурсно-технологічної і корпоративно-організаційної реструктуризації аеропортів. Досягнення цілей ресурсно-технологічної реструктуризації зменшує рівень задоволеності потреб у фінансовій стійкості, а, отже, суперечить меті корпоративно-організаційної та капітало-майнової реструктуризації. З метою визначення здатності підприємства до управління збалансованим задоволенням цілей реорганізаційних процесів запропоновано технологію оцінювання ефективності управління реструктуризаційними процесами та узгодженості цілей ресурсно-технологічної та корпоративно-організаційної реструктуризації аеропортів із застосуванням теорії нечітких множин, в основу яких покладено побудову функцій належності на основі статистично значимих та досяжних показників фінансового стану та ділової активності аеропортів.

8. Науково-методичні засади обґрунтування заходів з ресурсно-технологічної реструктуризації на підставі методу розрахунку NPV і пов'язаних з ним показників дає дещо завищену оцінку економічної ефективності ресурсно-технологічної реструктуризації аеропортів, оскільки не враховує всі можливі ризики таких проектів. З метою уточненого оцінювання проектного ризику NPV потрібно скорегувати на показники безумовних імовірностей своєчасного запуску в дію нових, реконструйованих та модернізованих об'єктів та отримання грошових надходжень не нижче запланованого рівня.

9. Розроблено економічний механізм реструктуризації авіакомпаній, фінансовий стан яких певною мірою може бути визнаний як прийнятний відповідно до результатів дисперсійного аналізу; визначено показники абсолютної та швидкої ліквідності, покриття, а також частку операційних витрат у розрахунку на 1 грн. операційного доходу, розраховані коефіцієнти оборотності основних засобів і матеріальних запасів. За результатами дослідження, обґрунтовано таку пріоритетність економічних потреб і, відповідно, цілей та типів реструктуризації: максимізація показників ліквідності належить до цілей стратегічного рівня, реалізація яких забезпечується лише після вирішення тактичних задач, серед яких найголовнішою є яких — відновлення прибутковості операційної діяльності та

спроможності авіакомпанії до підвищення економічної ефективності у перспективі.

10. Запропоновано теоретико-методичний підхід до обґрунтування економічної доцільності реорганізації авіакомпаній за критеріями економічної рентабельності та спроможності новоствореної бізнес-структури забезпечувати синергійний ефект. Обґрунтована на основі економетричної моделі вартісна величина порогу економічної безпеки дає підстави для визначення запасу фінансової міцності авіакомпанії, сформованого за останній звітний період, та для прийняття рішення про доцільність її реструктуризації чи якнайскорішого виходу з ринку. На основі мультиплікативної моделі операційної діяльності авіапідприємства обґрунтовано методичний підхід до визначення його спроможності отримувати синергійний ефект у процесі злиття-поглинання.

11. В основу моделі оптимізації побудови архітектури управління реструктуризацією покладено цільову функцію максимізації віддачі трудового капіталу, що їй визначено як цільовий критерій компетентісно-інтелектуальної реструктуризації авіакомпанії та необхідну умову забезпечення прибуткової роботи авіаперевізника. З метою обґрунтування оптимізації операційних витрат авіакомпанії у процесі компетентісно-інтелектуальної реструктуризації побудована економетрична модель та обґрунтована система обмежень, які цілей ресурсно-технологічної і корпоративно-організаційної реструктуризації аеропортів оцінюється.

12. Обґрунтовано методологічне забезпечення вартісно-орієнтованого управління реструктуризацією авіапідприємств, основою якого є запропонований методологічний базис, що ґрунтується на системі сформульованих принципів, враховує як вартість реструктуризації так і окремі складові вартості підприємства та капіталу.

13. Науково-методичне обґрунтування заходів ресурсно-технологічної реструктуризації з використанням методу розрахунку NPV і пов'язаних з ним ускладнюють максимізацію цільового показника. Отриманий результат покладено в основу механізму реструктуризації авіакомпаній шляхом об'єднання, який передбачає використання бази пропорцій обміну корпоративних прав авіакомпаній, що об'єднуються, у вигляді співвідношення доходів від пасажирських перевезень цих компаній за рік, що передувало об'єднанню.

14. Розроблено концепцію інтегрованого управління реструктуризацією авіапідприємств, націлену на забезпечення гнучкого контролінгу відновлення вартісного потенціалу авіапідприємства; основою концепції є механізм втрати економічної рентабельності авіакомпаніями, який складається із 2-х основних важелів послаблення загроз щодо втрати потенціалу самофінансування авіакомпаніями: скорочення витратомісткості авіаперевезень та зменшення частки витрат на персонал в операційних витратах. Обґрунтовано граничне значення витратомісткості операційної діяльності авіакомпанії та визначено межі зон відхилень фактичного значення

від цільової величини, що забезпечує гнучкість планування та контролінгу за рахунок своєчасної розробки і застосування системи коригуючих заходів.

СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

Монографії

1. Ареф'єв С. О. Управління реструктуризацією підприємств: теорія, практика : монографія / С. О. Ареф'єв. – Київ : Вид-во «СІК ГРУП УКРАЇНА», 2014. – 502 с.
2. Ареф'єв С. О. Цінова політика авіапідприємства та її особливості як функціональний аспект маркетингової реструктуризації / С. О. Ареф'єв // Сучасна економіка: актуальні проблеми та перспективи розвитку: колективна монографія за ред. В. В. Прохорової. – Харків : НТМТ, 2014. – С. 109–115.
3. Ареф'єв С. О. Рефлексивний підхід щодо забезпечення економічної безпеки авіапідприємств / О.В. Ареф'єва, С. О. Ареф'єв, Н.І. Новікова // Організаційно-економічний механізм управління авіатранспортним підприємством: монографія / [Г. В. Астапова, В. В. Матвеев [та ін.]. – Київ: Центр учбової літ., 2014. – С. 14–19. (*Особистий внесок: обґрунтування стратегії в залежності від зовнішніх та внутрішніх чинників, які впливають на належний рівень фінансової безпеки авіапідприємства*)

Статті у наукових фахових виданнях

4. Ареф'єв С. О. Мета та умови оптимізації трансформаційних змін на підприємстві / С. О. Ареф'єв // Проблеми системного підходу в економіці: зб. наук. пр. / Нац. авіац. ун-т. – Київ, 2010. – Вип. 33. – С. 82–87.
5. Ареф'єв С. О. Концептуальний підхід до формування системи моніторингу реалізації стратегії стійкого функціонування підприємств / С. О. Ареф'єв // Вісник економіки транспорту і промисловості : зб. наук.-практ. ст. / Укр. держ. акад. залізн. трансп. – Харків, 2010. – Вип. 32. – С. 163–167.
6. Ареф'єв С. О. Формування конкурентоспроможності потенціалу підприємства / С. О. Ареф'єв // Проблеми системного підходу в економіці: зб. наук. пр. / Нац. авіац. ун-т. – Київ, 2012. – Вип. 40. – С. 206–213.
7. Ареф'єв С. О. Логістична система підприємства / С. О. Ареф'єв // Інвестиції: практика та досвід. – 2012. – № 16. – С. 18–20.
8. Ареф'єв С. О. Гнучка та масова концепції управління в автомобілебудуванні / С.О. Ареф'єв // Проблеми системного підходу в економіці: зб. наук. пр. / Нац. авіац. ун-т. – Київ, 2012. – Вип. 41. – С. 3–10.
9. Ареф'єв С. О. Стратегія реструктуризації бізнес-процесів / С. О. Ареф'єв // Економіка і управління. – 2013. – № 2. – С. 119–121.
10. Ареф'єв С. О. Контролінг в системі економічної безпеки підприємств / С. О. Ареф'єв // Проблеми системного підходу в економіці: зб. наук. пр. / Нац. авіац. ун-т. – Київ, 2013. – Вип. 45. – С. 77–84.
11. Ареф'єв С. О. Економічні конфлікти при здійсненні змін на підприємстві / С. О. Ареф'єв // Збірник наукових праць Донецького державного

університету управління. Сер. Економіка. – Донецьк, 2013. – Т. 14, вип. 265 : Актуальні проблеми економічного розвитку: зовнішньоекономічні, виробничі та екологічні аспекти. – С. 99–106.

12. Ареф'єв С. О. Стратегії реалізації змін на підприємстві / С. О. Ареф'єв // Вісник економіки транспорту і промисловості : зб. наук.-практ. ст. / Укр. держ. акад. залізн. трансп. – Харків, 2013. – Вип. 44. – С. 125–130.

13. Ареф'єв С. О. Ефективність процесів антикризового управління під час перетворень / С. О. Ареф'єв // Збірник наукових праць Донецького державного університету управління. Сер. Економіка. – Донецьк: ДонДУУ, 2013. – Т. 14, вип. 266 : Стратегічні орієнтири розвитку національної економіки. – С. 11–19.

14. Ареф'єв С. О. Еволюція сутності та значення реструктуризації підприємства / С. О. Ареф'єв // Економіка і управління. – 2014. – № 2 (62). – С. 53–59.

15. Ареф'єв С. О. Маркетингова реструктуризація авіакомпаній: дослідницько-методологічний аспект / С. О. Ареф'єв // Економіка і управління. – 2014. – № 3 (63). – С. 24–34.

16. Ареф'єв С. О. Підхід до вибору чинників та критеріїв при обґрунтуванні типу реструктуризації підприємств авіаційної галузі [Електронний ресурс] / С. О. Ареф'єв // Науковий Вісник Донбаської державної машинобудівної академії. – 2014. – № 2(14Е). – С. 129–143. Режим доступу: http://www.dgma.donetsk.ua/science_public/science_vesnik/%E2%84%962%2814%D0%95%29_2014/nomer_2%2814E%29_2014.html.

17. Ареф'єв С. О. Сутнісні характеристики ресурсно-технологічної реструктуризації підприємств / С. О. Ареф'єв // Вісник Одеського національного університету. Сер. Економіка. – 2014. – Т. 19, вип. 3/2. – С. 8–12.

18. Ареф'єв С. О. Генезис основних напрямків реструктуризації підприємств / С. О. Ареф'єв // Формування ринкових відносин в Україні. – 2014. – № 10(161). – С. 109–114.

19. Астапова Г. В. Методологічні принципи управління реструктуризацією підприємств / Г. В. Астапова, С. О. Ареф'єв // Проблеми системного підходу в економіці: зб. наук. праць / Нац. авіац. ун-т. – Київ, 2014. – Вип. 49. – С. 3–16. (*Особистий внесок: обґрунтовані загальні та часткові методологічні принципи, що покладені в основу управління реструктуризацією підприємств*)

20. Ареф'єв С. О. Дослідження механізму забезпечення економічної безпеки авіакомпаній у процесі реструктуризації / С. О. Ареф'єв // Формування ринкових відносин в Україні. – 2014. – № 11(162). – С. 197–204.

21. Ареф'єв С. О. Методологічні засади обґрунтування доцільності проектів реструктуризації аеропортів / С. О. Ареф'єв // Науковий вісник ПУЕТ (Полтавський університет економіки і торгівлі): Сер. Економічні науки. – 2014. – № 2 (64). – С. 129–138.

22. Ареф'єв С. О. Методологічні засади управління вартісною реструктуризацією аеропортів в умовах нестабільного економічного середовища / С. О. Ареф'єв // Проблеми підвищення ефективності інфраструктури: зб. наук. пр. / Нац. авіац. ун-т. – Київ, 2014. – Вип. 39. – С. 19–31.

23. Ареф'єв С. О. Вдосконалення методологічних основ до діагностики потреб авіакомпаній у реструктуризації / С. О. Ареф'єв // Вісник економіки транспорту і промисловості : зб. наук.-практ. ст. / Укр. держ. акад. залізн. трансп. – Харків, 2014. – Вип. 48 – С. 84–92.

24. Ареф'єв С. О. Механізм реструктуризації авіакомпаній: вдосконалення методологічних основ / С. О. Ареф'єв // Економіка та управління. – 2014. – № 3. – С. 42–48.

25. Ареф'єв С. О. Методологія оптимізації операційних витрат авіакомпанії в процесі компетентісно-інтелектуальної реструктуризації / С. О. Ареф'єв // Стратегія соціально-економічного розвитку України: зб. наук. пр. / Київ. нац. ун-т культури і мистецтв. – Київ, 2015. – С. 69–81.

Статті у наукових періодичних виданнях інших держав та у наукових фахових виданнях України, що входять до міжнародних наукометричних баз даних, депозитаріїв та пошукових систем

26. Ареф'єв С. О. Методологічні положення управління реструктуризацією підприємства / С. О. Ареф'єв // Науковий вісник Херсонського державного університету. – Херсон: Гельветика, 2014.– Вип. 9-1. – С. 76–79.

27. Ареф'єв С. О. Концептуальний підхід к управленію реструктуризаціей авіапредприятий / С. О. Ареф'єв // Euro-American Scientific Cooperation. – 2014. – Vol. 3. – P. 12–17.

28. Ареф'єв С. О. Реструктуризація підприємства: підходи, сутність, складові / С. О. Ареф'єв // Менеджер. Вісник Донецького державного університету управління. – 2014. – № 2 (68). – С. 130–136.

29. Ареф'єв С. О. Детермінанти управління реструктуризацією авіаперевізників / С. О. Ареф'єв // Економіка та управління підприємствами машинобудівної галузі: проблеми теорії та практики : зб. наук. пр. / Нац. аерокосм. ун-т ім. М. Є. Жуковського «ХАІ». – Харків, 2014. – № 4 (28). – С. 28–43.

30. Ареф'єв С. О. Підхід до обґрунтування індикаторів ефективності управління ресурсно-технологічною реструктуризацією аеропортів / С. О. Ареф'єв // Економіка та управління підприємствами машинобудівної галузі: проблеми теорії та практики : зб. наук. пр. / Нац. аерокосм. ун-т ім. М. Є. Жуковського «ХАІ». – Харків, 2014. – № 5 (29). – С. 12–30.

31. Ареф'єв С. О. Компетентностно-интеллектуальная реструктуризация предприятия / С. О. Ареф'єв // Austrian Journal of Humanities and Social Sciences Scientific journal. – 2014. – N 9–10, – P. 224–226.

32. Ареф'єв С. О. Теоретико-методичний підхід до діагностики потреб аеропортів у реструктуризації / С. О. Ареф'єв // Бізнес Інформ. – 2014. – № 10. – С. 268–276.

33. Ареф'єв С. О. Дослідження механізму досягнення цілей реструктуризації аеропортів / С. О. Ареф'єв // Бізнес Інформ. – 2014. – № 11. – С. 194–200.

34. Ареф'єв С. О. Методологические основы формирования соответствия значимости составляющих реструктуризации по типам / С. О. Ареф'єв // Euro-American Scientific Cooperation. – 2014. – Vol. 4. – P. 5–9.

Тези доповідей і матеріали науково-практичних конференцій

35. Ареф'єв С. О. Інвестиційна стратегія як частина стратегічного планування / С. О. Ареф'єв // Заможне суспільство, конкурентоспроможна економіка, ефективна держава: шляхи та засоби побудови: матеріали всеукр. наук. екон. читань з міжнар. участю, 19-20 трав. 2014 р. – Миколаїв: НУК, 2011.– С. 46–50.

36. Ареф'єв С. О. Інформаційне забезпечення оцінки вартості підприємства / С. О. Ареф'єв // Розвиток механізмів функціонування економіки та фінансово-кредитного сектору в умовах євроінтеграційних процесів: тез. доп. II Всеукр. наук.-практ. конф., 18–20 жовт. 2012 р., м. Сімферополь. – Сімферополь, 2012. – С. 49–50.

37. Ареф'єв С. О. Регіональні чинники реструктуризації підприємств / С.О. Ареф'єв // Фінанси:теорія і практика: зб матеріалів міжнар. наук.-практ. конф., 20-21 листопада 2012 р. / Нац. авіац. ун-т. – Київ, 2012. – С. 10-11.

38. Ареф'єв С. О. Складові управління фінансовими ресурсами підприємства / С. О. Ареф'єв // Інтердисциплінарні дослідження в галузях інформаційних технологій, економіки, математики і техніки: тез. доп. 15-ї Всеукр. наук. Інтернет-конференції, 29-30 жовт. 2012 р. – Тернопіль: Тайп, 2012. – С. 15–17.

39. Ареф'єв С. О. Аспекти реструктуризації діяльності підприємства / С. О. Ареф'єв // Сценарії та середньостроковий прогноз розвитку економіки України: зб. тез. наук. робіт учасників міжнар. наук.-практ. конф., 12-13 квіт. 2013 р., м. Одеса. – Одеса, 2013.– Ч. 1.– С. 113–114.

40. Ареф'єв С. О. Складові фінансової реструктуризації підприємств / С. О. Ареф'єв // Авіа-2013: тези доп. XI міжнар. наук.-техн. конф., 21-22 трав. 2013 р. / Нац. авіац. ун-т. – Київ, 2013.– Т. 6.– С. 33.14–33.17.

41. Ареф'єв С. О. Фінансовий стан підприємства як передумова реструктуризації / С.О. Ареф'єв // Сучасні проблеми глобальних процесів у світовій економіці: тези доп. VIII міжнар. наук.-практ. конф., 8 листоп. 2013 р. / Нац. авіац. ун-т. – Київ, 2013. – С. 151–152.

42. Ареф'єв С. О. Розвиток підприємств як реалізація дії економічних законів / С. О. Ареф'єв // Перспективи розвитку ринкової економіки на засадах конкурентоспроможності, інноваційності та сталості: тези доп. міжнар. наук.-

практ. конф., 14-15 лют. 2014 р. / Нац. гірн. ун-т. – Дніпропетровськ: Гельветика, 2014. – С.16–17.

43. Ареф'єв С. О. Зміст та елементи стратегічної реструктуризації авіапідприємств / С. О. Ареф'єв // Актуальні проблеми економіки та управління сучасної України: матеріали міжнар. наук.-практ. конф., 16-17 трав. 2014 р. / за заг. ред.: М. М. Палінчак, В. П. Приходько. – Ужгород: Гельветика, 2014. – С. 98–99.

44. Ареф'єв С. О. Капіталово-майновий тип реструктуризації підприємств / С. О. Ареф'єв // Актуальні питання економічних наук: зб. матеріалів V міжнар. наук.-практ. конф., 12-13 верес. 2014 р. / Східноукр. ін-т економіки та упр. – Донецьк: ГО «СІЕУ», 2014. – С. 16–17.

45. Ареф'єв С. О. Реструктуризація як механізм виходу з кризи авіапідприємства [Електронний ресурс] / С. О. Ареф'єв // Управління функціонуванням та розвитком економічних систем в умовах глобальних перетворень: матеріали міжнар. наук.-практ. інтернет-конф., 22-25 жовт. 2014 р. / Укр. інж.-пед. акад. – Харків, 2014. – С. 273–276. – Режим доступу : <http://ekon.uira.edu.ua/>, 2014.

46. Ареф'єв С. О. Самоідентифікаційна реструктуризація як основа розвитку підприємства / С. О. Ареф'єв // Теоретичні та практичні аспекти розвитку національної економіки в умовах глобальної нестабільності: зб. тез наук. робіт учасників міжнар. наук.-практ. конф. для студентів, аспірантів та молодих учених, 19-20 верес. 2014 р. – Київ: Аналітичний центр «Нова Економіка», 2014. – С. 51–54.

47. Ареф'єв С. О. Особливості компетентнісно-інтелектуального типу реструктуризації авіапідприємств / С. О. Ареф'єв // Соціально-економічна інтеграція України у глобальну інноваційну економіку: досвід підприємств і регіонів»: матеріали міжнар. наук.-практ. конф., 26-27 верес. 2014 р. / Черкас. держ. технол. ун-т. – Черкаси, 2014. – С. 8–10.

48. Ареф'єв С. О. Механізми управління грошовими потоками підприємства / С. О. Ареф'єв // Економічні аспекти розвитку держави: стан, проблеми, перспективи: матеріали міжнар. наук.-практ. конф., 24-25 жовт. 2014 р. / Хмельницький економічний ун-т. – Хмельницький: Гельветика, 2014. – С. 79–81.

49. Ареф'єва О. В. Роль доходів населення в кредитно-фінансовій системі / О. В. Ареф'єва, С. О. Ареф'єв, Д. І. Білковська // Фінанси: теорія і практика: зб матеріалів міжнар. наук.-практ. конф., 13 листопада 2014 р. / Нац. авіац. ун-т. – Київ, 2014. – С. 11.

50. Ареф'єв С. О. Особливість інвестиційної діяльності аеропортів при реструктуризації / С. О. Ареф'єв, Н. Возбранна // Корпоративні фінанси: соціально-економічні, організаційно-правові та інституціональні аспекти: зб. матеріалів міжнар. наук.-практ. конф., 20 листоп. 2014р. / Нац. авіац. ун-т. – Київ, 2014. – С. 9.

51. Арефьев С. О. Основы формирования стимулирующей реструктуризации предприятий / С. О. Арефьев // Экономические и

организационные проблемы управления в современных условиях: материалы заоч. межвуз. науч.-практ. конф. проф.-преп. состава, 12-13 груд. 2014 р. / под. ред. В.М.Панченко, Н.А.Кулагиной. – Брянск: БГТУ, 2014.– С. 26–28.

52. Ареф'єв С. О. Інноваційні орієнтири маркетингової реструктуризації авіапідприємств / С. О. Ареф'єв // Інноваційно-інвестиційні проблеми розвитку економіки України : тези доп. III Всеукр. наук.-практ. конф., 11 груд. 2014 р. / Нац. авіац. ун-т. – Київ, 2014. – С. 28–29.

53. Ареф'єв С. О. Ефективне управління формуванням чистого оборотного капіталу підприємством / С. О. Ареф'єв // Формування інноваційної економіки: світовий досвід та вітчизняні реалії: матеріали міжнар. наук.-практ. конф., 12-13 груд. 2014 р. / ред. кол.: К. С. Шапошников [та ін.]. – Херсон : Гельветика, 2014. – С. 77–78.

АНОТАЦІЯ

Ареф'єв С.О. Методологічні засади управління реструктуризацією авіапідприємств. – На правах рукопису.

Дисертація на здобуття наукового ступеня доктора економічних наук за спеціальністю 08.00.04 – економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності). – Український державний університет залізничного транспорту Міністерства освіти і науки України, Харків, 2015.

Дисертація присвячена розробленню теоретико-методологічних і прикладних засад управління реструктуризацією авіапідприємств, обґрунтуванню системи напрямів, типів та стратегій реструктуризації в умовах здійснення перетворень задля забезпечення потреб їхнього функціонування і розвитку. З позицій системного підходу визначено понятійний базис реструктуризації підприємства, розроблено концептуальний підхід до управління нею, що розкриває та узагальнює концептуальні і теоретико-методичні підходи до реалізації вибраних напрямів і типів реструктуризації авіакомпаній та аеропортів.

Розроблено методологічний підхід щодо управління реструктуризацією підприємства, що ґрунтується на структурній декомпозиції напрямів і типів реструктуризації, що дає можливість побудувати базис стратегічного планування реорганізаційних заходів авіакомпанії або аеропорту, оскільки враховує необхідність прийняття рішень, спрямованих на одночасне задоволення економічних потреб за рівнем ієрархії.

Запропоновано моделювання процесу взаємозв'язків між типами і стратегіями реструктуризації авіапідприємств. Розроблено науково-методичний підхід до оцінювання комплексу реорганізаційних заходів для різних типів реструктуризації, з позицій якого можна інтегровано оцінювати якість управління в аспекті одночасного узгодження суперечливих економічних інтересів.

Ключові слова: реструктуризація, управління, авіапідприємство, тип, напрям, ієрархія потреб, прогнозування потреби в реструктуризації, управління

реструктуризацією, моделювання, вартість, стратегія реструктуризації, контролінг.

АННОТАЦИЯ

Арефьев С.О. Методологические основы управления реструктуризацией авиапредприятий. – На правах рукописи.

Диссертация на соискание ученой степени доктора экономических наук по специальности 08. 00. 04 – экономика и управление предприятиями (по видам экономической деятельности). – Украинский государственный университет железнодорожного транспорта Министерства образования и науки Украины, Харьков, 2015.

Диссертация посвящена разработке теоретико-методологических и прикладных принципов управления реструктуризацией авиапредприятия, обоснованию системы направлений, типов и стратегий реструктуризации в условиях осуществления преобразований для обеспечения потребностей их функционирования и развития.

В процессе исследования генезиса концепций реструктуризации были определены основные подходы и этапы изменения научных взглядов на управление организационными изменениями предприятий, уточнены цели таких изменений. Предложена структурная декомпозиция направлений реструктуризации предприятий основывается на иерархии потребностей бизнеса, а потому позволяет точнее определить направление оптимизации масштабов деятельности и период времени, нужный для его достижения. Она предполагает принципассивное, онтологическое и императивное направления реструктуризации, каждое из которых делится на соответствующие типы.

Обосновано базис новой парадигмы управления реструктуризацией авиапредприятия – комплексное сочетание методов, инструментов и систем обеспечения таких концепций, как: управление изменениями, антикризисное управление, финансовый менеджмент, управление потенциалом, стоимостно-ориентированное управление. Это дало возможность автору определить систему возникновения и воссоздания потребностей предприятия через выбор типа реструктуризации с учетом её соответствующих качественных характеристик.

Предложен теоретико-методологический подход к обоснованию приоритетных типов реструктуризации авиакомпаний и аэропортов. В результате исследования теоретических основ управления реорганизационными мероприятиями составлены структурно-логические схемы стоимостно-ориентированной, корпоративно-организационной и ресурсно-технологической реструктуризации и таким образом достигнута их упорядоченность в соответствии с уровнем приоритетности целей.

Построен комплекс моделей диагностики макроэкономических детерминант реструктуризации авиапредприятия, на основании которых установлено, что расходы основных институциональных секторов экономики являются весомыми факторами доходности авиаперевозок. В первую очередь

это касается таких макроэкономических показателей, как сбережения населения и капитальные инвестиции, освоенные всеми отраслями экономики. В зависимости от характера нарушения макроэкономического равновесия владельцы и менеджеры авиапредприятия должны корректировать приоритетные направления реструктуризационных мероприятий, что обеспечит согласование организационных и других изменений ввиду развития тенденций нестабильной макроэкономической среды.

Предложена технология оценивания эффективности управления реструктуризационными процессами и согласованности целей ресурсно-технологической и корпоративно-организационной реструктуризации аэропортов. Достижение целей ресурсно-технологической реструктуризации снижает уровень удовлетворенности потребностей в финансовой стойкости, а, следовательно, противоречит цели корпоративно-организационной и капиталомущественной реструктуризации.

Разработан механизм реструктуризации авиакомпаний, чье финансовое состояние с некоторой степенью уверенности может быть признано приемлемым. По результатам исследования обосновано следующую приоритетность экономических потребностей и, соответственно, целей и типов реструктуризации: максимизация показателей ликвидности является целью стратегического уровня, ее реализация обеспечивается лишь по достижении тактических задач, главная из которых — возобновление прибыльности операционной деятельности и возможность авиакомпании к повышению экономической эффективности в перспективе.

Предложен теоретико-методический подход к обоснованию экономической целесообразности реорганизации авиакомпаний по критериям экономической рентабельности и состоятельности вновь созданной бизнес-структуры в обеспечении синергичного эффекта. На основе мультипликативной модели операционной деятельности авиапредприятия обоснован методический подход к определению возможности получения синергичного эффекта в процессе слияния-поглощения.

Модель оптимизации построения архитектуры управления реструктуризацией базируется на целевой функции максимизации отдачи трудового капитала, являющейся целевым критерием компетентностно-интеллектуальной реструктуризации авиакомпании и необходимым условием обеспечения прибыльной работы авиаперевозчика. Полученный результат положен в основу механизма реструктуризации авиакомпаний путем объединения, предусматривающего использование базы пропорций обмена корпоративных прав объединяющихся авиакомпаний.

Разработана концепция интегрированного управления реструктуризацией авиапредприятия, нацеленная на обеспечение гибкого контролинга возобновления стоимостного потенциала авиапредприятия. Основу концепции составляет механизм потери экономической рентабельности авиакомпаниями, который состоит из 2-х основных рычагов послабления угроз потери

потенциала самофинансирования авиакомпаниями: сокращение затратоемкости авиаперевозок.

Ключевые слова: реструктуризация, управление, авиапредприятие, тип, направление, иерархия потребностей, прогнозирование потребности в реструктуризации, управление реструктуризацией, моделирование, стоимость, стратегия реструктуризации, контролинг.

ANNOTATION

Arefiev S.O. Methodological principles of airlines restructuration management. - Manuscript.

The thesis for the scientific degree of doctor of economic sciences in specialty 08.00.04 - economics and management of enterprises (by economic activity). - Ukrainian State University of Railway Transport of Ministry of education and science of Ukraine, Kharkiv, 2015.

The thesis is devoted to development of theoretical, methodological and applied principles of airlines restructuration management. Systems of directions, types and strategies of restructuration are grounded in terms of reforms' implementation to ensure the needs of their functioning and development. Using a systematic approach, conceptual basis of enterprise restructuration is defined, conceptual approach to its management is developed. It reveals and summarizes conceptual, theoretical and methodological approaches to the implementation of selected directions and types of airlines and airports restructuration.

A methodological approach to management airlines restructuration, based on the structural decomposition of directions and types of restructuration that allows you to build a basis for strategic planning of reorganization measures of airline or the airport because taking into account the need for making decisions to simultaneously meet the economic needs of different levels hierarchy.

A process modeling relationships between types and restructuration strategies airlines is proposal.

A scientific and methodical approach to the evaluation of complex reorganization measures are developed belonging to the various types of restructuration that allows evaluating of quality management that aimed at simultaneous conflicting economic interests.

Key words: restructuration, management, airline, type, direction, hierarchy of needs, forecasting the need of restructuration, restructuration management, modeling, cost, restructuration strategy, controlling.

АРЕФ'ЄВ СЕРГІЙ ОЛЕГОВИЧ

**МЕТОДОЛОГІЧНІ ЗАСАДИ УПРАВЛІННЯ
РЕСТРУКТУРИЗАЦІЄЮ АВІАПІДПРИЄМСТВ**

Спеціальність 08.00.04 – економіка та управління підприємствами
(за видами економічної діяльності)

АВТОРЕФЕРАТ

дисертації на здобуття наукового ступеня
доктора економічних наук

Надруковано згідно з оригінал-макетом автора

Підписано до друку 23.10.2015 р.
Папір друкарський (80 г/м²).
Друк – ризографія.
Наклад 100 прим.
Безкоштовно.

Формат 60 x 90 1/16.
Гарнітура Times New Roman.
Обсяг 1,8 ум.-друк. арк.
Зам. № 73

Надруковано у центрі оперативної поліграфії ТОВ «Рейтинг»
Свідоцтво про держ. реєстрацію ю.о. А00 № 507350
61002, м. Харків, пров. Соляниківський, 4.
Тел. (057) 771-00-92, 771-00-96.