

УДК 656.078.8

Коваленко Н. В.

kovalenko-nv@ukr.net, ORCID ID: 0000-0001-8011-1373

Researcher ID: U-4320-2018

*д.е.н., доцент, професор кафедри міжнародної економіки,
Національний авіаційний університет, м. Київ*

Шаповал К. В.

ekaterinashapoval2017@gmail.com

студентка, Національний авіаційний університет, м. Київ

Пасічний В. С.

vitaliypas13@gmail.com

студент, Національний авіаційний університет, м. Київ

НАПРЯМИ ПІДВИЩЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ МІЖНАРОДНОГО АЕРОПОРТУ

Анотація. На сучасному етапі розвитку світової економіки, поглиблення міжнародного поділу праці, економічної глобалізації, транснаціоналізації виробництва, об'єктивного посилення інтеграційних процесів вказують на потребу в стрімкому підвищенні конкурентоспроможності міжнародних аеропортів, здатних повністю забезпечити гармонійну взаємодію економічних суб'єктів на міжнародному рівні, необхідно створити умови для розвитку перспективних міждержавних і суспільних відносин. В умовах глобальної конкуренції розвинена інфраструктура міжнародних аеропортів перетворюється на конкурентну перевагу країни на світовому ринку. Однак зі зростанням динаміки світової економіки, розширенням обсягу повітряного руху питання про недосконалу інфраструктуру аеропортів є необхідним для збалансованого розвитку всіх ланок в умовах дефіциту інвестицій. Прогнозоване збільшення обсягу міжнародних повітряних перевезень на рік за умови одночасного обмеження державних джерел фінансування вимагає чітко структурованої та гнучкої стратегії планування конкурентоспроможності міжнародних аеропортів. Порівняльний аналіз широкого кола сучасних методологічних підходів, оцінка конкурентоспроможності міжнародних аеропортів указують на відсутність загальноновизнаної методології, актуалізують проблему виявлення та впорядкування критеріїв оцінки, відбору з урахуванням впливу різних елементів системи детермінант на конкурентоспроможність аеропорту. Управління міжнародною конкурентоспроможністю інфраструктури аеропортів повинно забезпечувати взаємодію економічних агентів на міжнародному рівні та створювати необхідні умови для розвитку міждержавних відносин. У зв'язку з розширенням ринку авіаперевезень з'являються нові потреби в удосконаленні інфраструктури міжнародних аеропортів, рівномірному розвитку всіх її ланок, незважаючи на дефіцит інвестицій. Проблеми трансформації, збільшення обсягів та модернізація аеропортової інфраструктури також стосуються України та вимагають оновлення у зв'язку з адаптацією до стандартів та практики найбільш конкурентоспроможних міжнародних аеропортів з урахуванням пріоритетних векторів інтеграції та ключових напрямів лібералізації авіаційного простору.

Ключові слова: міжнародна конкурентоспроможність, ефективність управління міжнародною конкурентоспроможністю, аеропорт, глобальна економіка, економічний простір.

Kovalenko Nataliia

kovalenko-nv@ukr.net, ORCID ID: 0000-0001-8011-1373

Researcher ID: U-4320-2018

*Doctor of Economics, Associate Professor, Professor of the Department of International Economics,
National Aviation University, Kyiv*

Shapoval Kateryna

ekaterinashapoval2017@gmail.com

Student, National Aviation University, Kyiv

Pasichny Vitalii

vitaliypas13@gmail.com

Student, National Aviation University, Kyiv

DIRECTIONS OF INCREASING THE COMPETITIVENESS OF THE INTERNATIONAL AIRPORT

Abstract. *At the present stage of development of the world economy, the deepening of the international division of labour, economic globalisation, transnationalisation of production, objective strengthening of integration processes determines the need to rapidly increase the competitiveness of international airports able to fully ensure harmonious interaction promising interstate and social relations. In conditions of global competition, the developed infrastructure of international airports is becoming a competitive advantage of the country on the world market. However, with the growth of the world economy, the expansion of air traffic, the issue of imperfect infrastructure of airport services is necessary for the balanced development of all parts in a deficit of investment. The projected increase in international air traffic per year, while limiting public funding, requires a clearly structured and flexible strategy for planning the competitiveness of international airports. Comparative analysis of a wide range of modern methodological approaches, assessment of the competitiveness of international airports, indicates the lack of generally accepted methodology, highlights the problem of identifying and streamlining evaluation criteria, selection, taking into account the impact of various elements of determinants on airport competitiveness. Management of international competitiveness of airport infrastructure should ensure the interaction of economic agents at the international level and create the necessary conditions for the development of interstate relations. With the expansion of the air transportation market, there is a new need to improve the infrastructure of international airports, the uniform development of all its parts, despite the lack of investment. The problems of transformation, increase of volumes and modernisation of airport infrastructure also concern Ukraine and require updating in connection with adaptation to standards and practices of the most competitive international airports taking into account priority integration vectors and key directions of aviation liberalisation.*

Key words: international competitiveness, efficiency of international competitiveness management, airport, global economy, economic space.

JEL Classification: 018, 019

DOI: <https://doi.org/10.36477/2522-1256-2021-28-05>

Постановка проблеми. Проблеми трансформації, збільшення обсягів та модернізація аеропортової інфраструктури вимагають оновлення вітчизняних аеропортів у зв'язку з адаптацією до стандартів та практики найбільш конкурентоспроможних міжнародних аеропортів з урахуванням пріоритетних векторів інтеграції та ключових напрямів лібералізації авіаційного простору. Водночас, незважаючи на наявність глибоких і чітких наукових розробок різних років, питання підвищення конкурентоспроможності міжнародних аеропортів з урахуванням специфіки структурування світового авіаційного ринку, економічної науки є актуальним.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблемам підвищення міжнародної конкурентоспроможності міжнародних аеропортів присвячено праці багатьох зарубіжних та вітчизняних учених, таких як К. Сидоренко, О. Соловійова, П. Белобаба, К. Вінстон, Е. Вурд, Р. Макаріо, Р. Мердик, А. Одоні, Р. Рассел, Т. Рейнолдс, Б. Рендер, Ж. Рус та ін.

Постановка завдання. Метою дослідження є процес формування конкурентоспроможності аеропортів в умовах глобалізації конкуренції. Для досягнення поставленої мети проаналізуємо поняття міжнародної конкурентоспроможності підприємства, виокремимо основні чинники її формування та розглянемо підґрунтя для її формування та розвитку. Конкурентоспроможність аеропорту вважається ключовим чинником критерію оцінки ступеня успішності країн у політичній, економічній та комерційній конкуренції. Порівняльний аналіз аеропортів – один зі способів керування бізнес-системами в аеропортах для забезпечення їхньої конкурентоспроможності.

Вклад основного матеріалу дослідження. Конкурентоспроможність – це багатогранне поняття, що залишається концепцією, яка недостатньо обґрунто-

вана, незважаючи на широке визнання її значення. Через складність трактування потрібно враховувати різні чинники, які слугують основою для прийняття рішень, що впливають на конкурентоспроможність аеропорту.

Конкурентоспроможність виробничої інфраструктури міжнародних аеропортів є системною, оскільки її визначальні чинники характеризуються взаємозв'язками між елементами, які формуються на різних рівнях агрегації економічної системи. Розвинена й ефективна виробнича інфраструктура міжнародних аеропортів є однією з необхідних умов забезпечення ефективного функціонування економіки, оскільки є важливим чинником визначення місця розташування економічної діяльності, секторів, які можуть розвиватися всередині країни. Відповідно до методології побудови Глобального індексу конкурентоспроможності (Global Competitiveness Index – GCI), який розраховується Всесвітнім економічним форумом (World Economic Forum), якісна й сучасна інфраструктура розглядається як базова вимога глобальної конкурентоспроможності країн, без досягнення якої національна економіка не може трансформуватися з фактороорієнтованої у орієнтовану на ефективність, а тим паче стати інноваційно орієнтованою [1].

Стосовно світового ринку аеропортових послуг існує спеціальна методика оцінки конкурентоспроможності аеропортів, розроблена корпорацією Moody's. Методика встановлення рейтингу аеропортів на основі глобальної (міжнародної) шкали Moody's (Moody's Global Scale) передбачає визначення ключових рейтингових чинників (позиція на ринку; послуги, що пропонуються; ємність і капітал; фінансовий стан), а в межах факторів – субфакторів, що включають широкую категорію оцінок як кількісних, так і якісних показників [2, с. 7].

Поняття «конкурентоспроможність» можна згрупувати в рівні ефективності: вибір, ресурси та цілі, широкомасштабність.

Для досягнення цілей росту конкурентоспроможності та реалізації стратегії розвитку світовим аеропортам необхідно реалізувати такі пріоритети:

1) Політика якості послуг, яка повинна забезпечувати:

- відповідність послуг, які надаються аеропортом, сучасним вимогам авіатранспортного ринку;
- високий технологічний рівень;
- підтримку високого рівня безпеки авіаперевезень;
- комплексність кожного виду послуг із постійним розвитком;

– чіткий пропис бізнес-процесів технологічного комплексу, конкретних технологій;

– уміння персоналу використовувати технологічний комплекс.

2) Політика якості інформаційного обслуговування, яка включає розроблення і прийняття інформаційних технологій:

- наявність управлінського обліку;
- наявність і доступність довідкової служби з використанням сучасних технологій;
- система документообігу в стандартах ISO 9002.

3) Політика у сфері якості праці:

- мотивуюча система оплати праці, орієнтована на підвищення якості, що враховує особисті і групові результати;
- підвищення статусу співробітників, орієнтованих на освоєння нових технологій;

– умови праці, відповідні до якості праці;

– постановка мети у вигляді конкретного завдання кожному працівнику (посадова інструкція, технології, стандарти обслуговування);

– можливість отримання високої професійної підготовки;

– ефективність оплати праці, критерії оцінки кожного працівника.

Для досягнення цілей конкурентоспроможності світовим аеропортам необхідно реалізувати принципи управління, орієнтовані на стратегію [3].

Цілі визначатимуть вибір тих чи інших показників, що характеризують підприємство. Рівень ефективності «ресурси» характеризує ресурси, на яких базується діяльність підприємства та за допомогою яких планується досягати бажаного рівня конкурентоспроможності. Широкомасштабність вимірює рівень, якого планується досягти.

Концепція конкурентоспроможності будується на трьох різних рівнях: мікро-, мезо- та макроконкурентоспроможність, тобто рівень підприємства, галузі і країни. Конкурентоспроможні підприємство чи держава прагнуть розвинути конкурентну перевагу у тій сфері, де це можливо, високий рівень конкурентоспроможності в усіх сферах є малоймовірним.

Отже, слабкість в одному домені може бути компенсована силою в іншому місці. Ця концепція, розроблена Девідом Рікардо, призвела до теорії спеціалізації міжнародної торгівлі, його останнє дослідження – це стратегія аутсорсингу або відмови від шортингу, що проводиться багатьма світовими компаніями.

Поняття конкурентоспроможності базується на рівні підприємства чи мікроекономічному задля здатності підприємств конкурувати, розвиватися та нарощувати потенціал.

Розвиток аеропортів повинен здійснюватися як за рахунок державних, так і приватних засобів. У зв'язку із цим усе актуальнішими стають проекти державно-приватного партнерства [4].

Оцінка рівня задоволеності пасажирів послугами аеропорту постає найважливішим питанням для керівництва аеропорту. Проведені дослідження вказують, що уявлення про якість послуг впливає на почуття задоволення пасажирів. Якість об'єктів прямо пропорційно залежить від зв'язку зі сприйняттям пасажирами рівня досконалості наданих послуг.

Система управління якістю послуг аеропортів являє собою сукупність управлінських органів та об'єктів управління, заходів, методів і засобів, спрямованих на встановлення, забезпечення і підтримання високого рівня якості послуг під час їх надання та споживання [5].

Управління якістю являє собою процес впливу на виробництво послуг із боку вищого керівництва аеропорту і керівників середньої та нижньої ланки, що виконують функції управління для забезпечення необхідної якості [6].

Результати діяльності аеропорту зазвичай оцінюються шляхом проведення опитування серед пасажирів авіаційних перевезень. На відміну від очікувань, які необхідно виміряти до візиту аеропорту, задоволеність вимірюють після відвідування, коли авіапасажир може обґрунтовано оцінити важливість атрибутів.

Серед найбільш істотних властивостей послуг можна виділити такі: безпеку; швидкість – тривалість очікування; комфорт; повноту – відповідність фактично отриманого обслуговування пропозиціям у рекламі; сумірність ціни і рівня обслуговування – за високого рівня обслуговування споживач готовий заплатити високу ціну; стабільність – відчуття високої якості, задоволеність поведінкою персоналу – задоволення, випробовуване споживачем від виявленого до нього шанобливого ставлення з боку персоналу [7].

Задоволеність – це емоційний стан, а споживачі відчують різний рівень задоволення чи незадоволення після кожного досвіду користування послугами відповідно до того, виправдалися їхні очікування чи ні.

За словами Філіпа Котлера, задоволення є рівень відчутного стану людини в результаті порівняння сприйнятих продуктів, ефективність (або результат) стосовно очікувань людини.

Розрив між сприйнятим сервісом та очікуванням породив конструкцію якості обслуговування, а також конструкцію задоволення.

У цьому разі задоволення пов'язане з рівнем ефективності бізнесу. Продукція аеропорту має низку особливостей, зумовлених специфікою поєднання авіаційних і неавіаційних видів діяльності. Продукція аеропорту може бути визначена як «комплекс авіаційних і неавіаційних послуг із прийомом, відправлення повітряних суден і наземного обслуговування повітряних перевезень, які надаються авіакомпаніям, пасажиром і аеропортовим операторам, що забезпечує максимальну відповідність або перевершує вимоги споживачів у сфері якості та вартості послуг, що надаються».

Рішення проблеми ефективного розподілу товарів і підвищення рівня якості обслуговування споживачів транспортних послуг у ринкових умовах тісно пов'язане з проблемою якості послуг [8]. У механізмі якості послуг повинні бути чітко визначені повноваження, відповідальність і взаємодія всього персоналу

аеропорту, що здійснює керівництво, виконання послуг і контроль діяльності, що впливає на якість послуг [9].

Аналіз інформації про основні тенденції розвитку ринку наземного обслуговування в різних країнах світу свідчить про контрасти нормативно-правового регулювання, результати впровадження інновацій у нормативно-правовій сфері.

Правова база регулює стосунки між державами, використовуючи повітряний простір, та пов'язана з джерелами міжнародного повітряного права, регулює контакти між державами відносно польотів різних повітряних суден. Правова база визначається такими принципами міжнародної цивільної авіації, які також поширюються і на національні правові рамки: повний і винятковий суверенітет держави в його повітряному просторі; свобода польотів повітряних суден усіх держав у міжнародному повітряному просторі; забезпечення надійності і безпеки цивільної авіації. Авіакомпанія і аеропорт повинні працювати разом на благо споживача й економіки.

Авіакомпанії та аеропорти повинні співпрацювати, пониження зборів і тарифів на обслуговування аеропорту підвищує привабливість аеропорту для авіакомпаній, сприяє зростанню пасажиропотоку і зростанню неавіаційних доходів. Доходи від комерції сприятимуть подальшому зниженню зборів з учасників руху. Саме такий цикл розвитку вітає Міжнародна асоціація повітряного транспорту (IATA).

Шляхи зростання конкурентоспроможності українських аеропортів є пріоритетом реструктуризації галузі на основі стратегічного планування. Напрями зростання конкурентоспроможності українського аеропортів можна трактувати як «модель дій», необхідних для досягнення поставлених цілей і завдань шляхом координації і розподілу ресурсів аеропорту, здатних забезпечувати своєчасну й якісну організацію переміщення пасажирів, вантажів, багажу та інших послуг, що відповідають запитам споживачів і вимогам конкурентного ринку авіатранспортних перевезень. Напрями включають систему пріоритетів з оновлення наземної інфраструктури, підвищення рівня авіаційної безпеки, розвитку аеропорту та авіаційно-технічної бази, технічного переозброєння, посилення логістичного складника, оптимізації маршрутної мережі, раціоналізації сервісних технологій.

Напрями зростання конкурентоспроможності аеропортів:

– визначають напрям розвитку аеропорту як системи: місію, цілі, основні завдання, форми і зміст діяльності;

– встановлюють єдину для аеропорту систему пріоритетів і визначають напрями їх реалізації;

– є основою для вироблення рішень у сфері транспортної політики і зростання капіталізації аеропорту, розроблення цільових програм із розвитку інфраструктурного складника;

– розглядаються як база для вироблення єдиного бачення сучасної ролі аеропорту і перспектив його розвитку, взаємодії з органами виконавчої та законодавчої влади різних рівнів, бізнесом, користувачами авіатранспортних послуг, у всіх прошарках суспільства.

Шляхи зростання конкурентоспроможності аеропортів передбачають такі етапи роботи:

– визначення стратегічної мети аеропорту, аналіз і врахування інтересів різних груп: акціонерів, менеджменту, працівників, держави;

– визначення структури бізнесу, поділ діяльності аеропорту по блоках: управління поточною діяльністю, управління споживчою цінністю, управління розвитком і ростом капіталізації бізнесу;

– розроблення механізмів регулювання та контролю діяльності бізнес-єдиниць, що входять до складу аеропорту, на основі систем управлінського обліку та бюджетування;

– розроблення концепції технічного розвитку, що включає питання технічного переозброєння аеропорту й упровадження нових технологій обслуговування повітряних суден і пасажирів;

– розроблення фінансового плану, визначення джерел фінансування, що залежать від організаційно-правової форми аеропорту.

Для досягнення цілей створення й утримання конкурентних переваг аеропортами необхідно:

1) забезпечувати належний рівень авіаційної безпеки;

2) займатися технічним переозброєнням аеропортів, ефективно керуючи коштами державного бюджету та залучаючи приватних інвесторів через механізм державно-приватного партнерства;

3) домогтися високого рівня показників якості обслуговування, до яких відносяться регулярність і частота польотів, розгалуженість маршрутної мережі, для чого необхідно налагодити ефективну взаємодію з авіакомпаніями та іншими учасниками авіаційного ринку, що призведе до зростання пасажиро- та вантажопотоків, у тому числі транзитних;

4) підвищити ефективність державного регулювання, збільшивши рентабельність бізнесу через використання преференцій, податкових пільг, прямого державного субсидування аеропортів;

5) удосконалювати технології управління авіаперевезеннями, розвиваючи напрями інформаційної логістики і логістики пересадок;

6) ефективно управляти фінансовим складником у діяльності через публічність і відкритість, використовувати світові фінансові ринки для зниження вартості позикових коштів і залучення нових інвесторів;

7) упровадити систему управлінського обліку та бюджетування для підвищення прозорості бізнесу з метою зростання його вартості.

Визначені заходи повинні бути спрямовані на кожен слабку ланку аеропорту, що в комплексі покаже загальний ріст конкурентоспроможності на світовому ринку (рис. 1).

Конкурентоспроможність аеропорту може бути досягнена за умови повної модернізації будівель та площі аеропорту, що допоможе поліпшити виробничу інфраструктуру, розширити спектр надання послуг та їх якість.

Висока конкурентоспроможність послуг може бути досягнена завдяки високому професіональним якостям персоналу аеропорту та керівництва.

Підвищення рівня конкурентоспроможності послуг сприятиме поліпшенню іміджу аеропорту та залученню більшої кількості авіакомпаній щодо співпраці.

У разі проведення даних заходів аеропорт буде розвиватися як самостійний господарюючий суб'єкт, зміцнюючи свою фінансову базу та мінімізуючи ризики заборгованостей.

За стрімкого росту аеропортних послуг покращуватиметься імідж регіону, де знаходиться аеропорт, привертаючи до себе увагу інвесторів, що сприя-

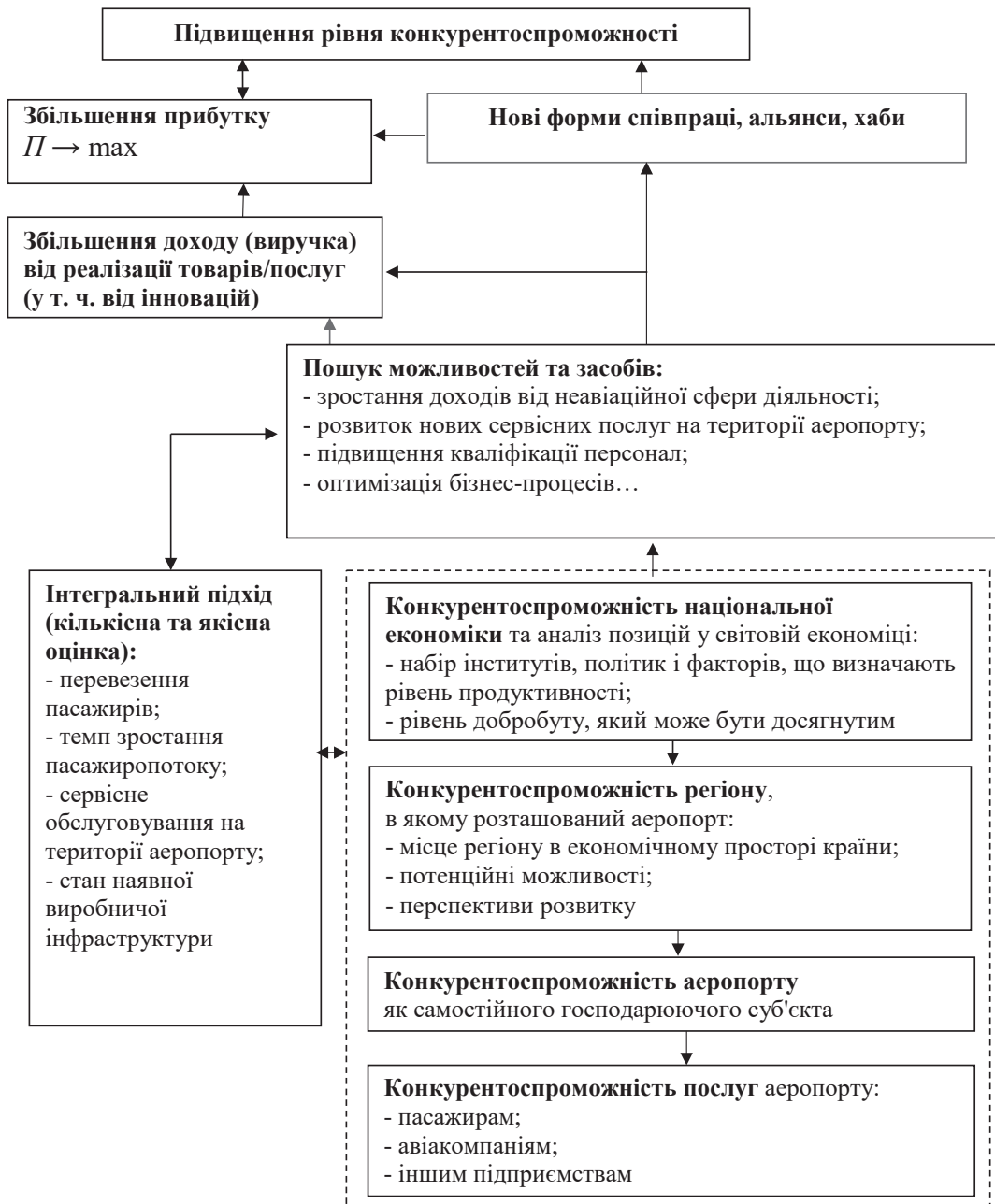


Рис. 1. Стратегічна карта для підвищення рівня міжнародної конкурентоспроможності аеропорту

тиме розвитку інфраструктури та розбудові території (злітно-посадкові смуги, готелі, паркування, зони відпочинку тощо).

Ключовим чинником успіху для аеропорту є пошук можливостей та фінансових джерел для повного оновлення та модернізації.

Рекомендації щодо підвищення конкурентоспроможності аеропортів на міжнародному ринку авіатранспортних послуг:

1) Підвищення рівня пропускної здатності авіатранспортної інфраструктури і технічної оснащеності провідних аеропортів, які обслуговують транзитні пасажиро- і вантажопотоки, що сприятиме ефективній реалізації транзитного потенціалу країни, забезпечуючи належний рівень авіаційної безпеки.

2) Використання механізму державно-приватного партнерства як інституційного та організаційного альянсу між державою і бізнесом для залучення коштів стратегічних приватних інвесторів в авіаційну галузь, а також для підвищення ефективності використання коштів державного фінансування.

3) Удосконалення транспортних та управлінських технологій, розвиток логістики на базі аеропортів.

4) Підвищення якості обслуговування, розвиток сервісних напрямів у діяльності аеропортів, залучаючи на обслуговування якомога більше авіакомпаній та інших учасників ринку авіатранспортних послуг із метою забезпечення гнучкої тарифної політики і розширення маршрутної мережі.

Підвищення рівня міжнародної конкурентоспроможності аеропорту

Аспекти стратегії	Підвищення рівня міжнародної конкурентоспроможності аеропорту			
	Фінанси	Споживачі	Внутрішні процеси	Державне регулювання
Цілі	Реструктуризація транспортних організацій	Інтеграція національної авіатранспортної системи у світовий ринок	Модернізація авіатранспортної мережі	Державно-приватне партнерство
Ключові фактори успіху	Упровадження новітніх технологій транспортної роботи	Формування відкритого конкурентного ринку	Висока якість стану авіатранспортної інфраструктури та техніки	Формування і підтримання конкурентних переваг аеропортів
Показники	Рентабельність інвестицій, грошові потоки, дохід, виручка, капіталізація бізнесу	Авіаємобільність населення, маршрутна мережа, регулярність польотів, частота польотів, взаємодія на транспорті	Обсяг транзитних перевезень, пропускна спроможність інфраструктури, пасажиро-, вантажопотоки і темпи їх зростання, індекс зростання авіатранспортних тарифів, людський капітал	Інвестиції в розвиток інфраструктури аеропортів, частка приватних джерел, фінансування в загальному обсязі

5) Диверсифікування діяльності, приділення уваги розвитку неавіаційному її складнику.

6) Забезпечення прозорості бізнесу для приватних інвесторів через систему управлінського обліку, підвищення рентабельності діяльності, використовуючи механізми бюджетування та контролінгу.

7) Ведення кадрової політики відповідно до концепції формування людського капіталу, постійно підвищуючи професійний рівень.

В економічно розвинених країнах зберігаються за відповідними органами влади законодавчо врегульовані функції адміністративно-контрольного і наглядового характеру за діяльністю аеропортів (підтримка рівних конкурентних умов для всіх аеропортів, регулювання діяльності суб'єктів природних монополій аеропортів, забезпечення відповідності аеропортів вимогам усіх видів безпеки).

Основні напрями державного контролю і регулювання повітряного транспорту зводяться до розроблення довгострокових і короткострокових програм розвитку повітряного транспорту, фінансування технічного розвитку і наукових досліджень, затвердження і контролю над рівнем тарифів на повітряні перевезення та ін.

Для здійснення цих функцій у всіх промислово розвинених країнах створена і діє система державних органів і установ.

Висновки з проведеного дослідження. Найбільш результативним для забезпечення конкурентоспроможності аеропорту на ринку авіаперевезень є системний підхід, який передбачає встановлення взаємовигідних партнерських відносин між усіма учасниками процесу перевезень. Відповідно, системний підхід повинен виступати інструментом, який індивідуалізує і диверсифікує бізнес-модель аеропорту, параметри його продукції за тісної взаємодії з основними клієнтами.

Аеропорт надає своїм клієнтам продукцію у вигляді комплексу послуг, що мають фізичні (інфраструктурні) та експлуатаційні характеристики. Також як і будь-яка інша продукція, продукція аеропорту за своїми влас-

твостями повинна відповідати вимогам споживачів в якісних і вартісних характеристиках, що визначають її конкурентоспроможність.

ЛІТЕРАТУРА

1. Корж М. В., Сидоренко К. В. Конкурентоспроможність виробничої інфраструктури міжнародних аеропортів як чинник соціально-економічного зростання в умовах глобальної конкуренції. *Актуальні проблеми міжнародних відносин*. 2015. Вип. 124(1). С. 122–133. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/apmv_2015_124%281%29_15
2. Krummenacker K., Akyol B., Delgado L. *Global infrastructure finance*. N.Y. : Moody's Investors Service, Inc., 2011. 34 p.
3. Сидоренко К. Формування конкурентної стратегії аеропорту. *Матеріали VIII міжнар. наук.-практ. конф. «Сучасні проблеми глобальних процесів у світовій економіці»*. Київ : НАУ, 2013. С. 81–82.
4. Сидоренко К. В. Особливості формування виробничої інфраструктури міжнародних аеропортів. *Стратегія розвитку України (економіка, соціологія, право)*. 2013. № 3. С. 143–146.
5. Управління якістю та забезпечення якості. Терміни та визначення : ДСТУ 3230–95. [Чинний від 1996–01–07]. Київ : Держстандарт України, 1995. 34 с.
6. Шаповал М. І. Менеджмент якості : підручник. Київ : Знання, 2007. 457 с.
7. Долечек В. Управлінські послуги: сутність, ознаки, види. *Вісник НАДУ*. 2003. № 3. С. 93–99.
8. Харрінгтон Дж., Есселінг К., Німвеген Х. Оптимізація бізнес-процесів. Документування, аналіз, управління, оптимізація / пер. з англ. Санкт-Петербург : Азбука, 2002. 315 с.
9. Соловйова О. О. Загальний курс транспорту : конспект лекцій. Київ : НАУ, 2007. 89 с.

REFERENCES

1. Korzh, M. V. and Sydorenko, K. V. (2015), "Competitiveness of production infrastructure of international airports as a factor of socio-economic growth in conditions of global competition", *Aktualni problemy mizhnarodnykh vidnosyn*,

[Online], vol. 124(1), available at: http://nbuv.gov.ua/UJRN/apmv_2015_124%281%29_15

2. Krummenacker, K., Akyol, B. and Delgado, L. (2011), *Global infrastructure finance*, Moody's Investors Service, Inc., N.Y., USA.

3. Sydorenko, K. (2013), *Formation of a competitive strategy of the airport*, VIII Mizhnarodna naukovo-praktychna konferentsiia "Suchasni problemy hlobalizatsiinykh protsesiv v svitovii ekonomitsi", National Aviation University, Kyiv.

4. Sydorenko, K. (2013), "Features of the formation of the production infrastructure of international airports", *Stratehiia rozvytku Ukrainy (ekonomika, sotsiologiia, pravo)*, № 3, s. 143–146.

5. Derzhstandart Ukrainy (1995), "Quality management and quality assurance", *Natsionalnyi standart Ukrainy*, s. 34.

6. Shapoval, M. I. (2007), *Menedzhment yakosti*, 3rd ed, Znannia, Kyiv, Ukraine.

7. Dolechek, V. (2003), "Management services: essence, signs, types", *Visnyk NADU*, № 3, s. 93–99.

8. Kharrinton, Dzh., Esselinh, K. and Nimvehen, X. (2002), *Optymizatsiia biznes-protsesiv. Dokumentuvannia, analiz, upravlinnia, optymizatsiia*, Azbuka, SPb.

9. Soloviova, O. (2007), *Zahalnyi kurs transportu: konspekt lektsii*, NAU, Kyiv, Ukraine.

Стаття надійшла до редакції 18 січня 2021 р.