

ОСОБЛИВОСТІ РОЗВИТКУ СВІТОВОГО ГОСПОДАРСТВА ТА МЕВ

УДК 656.71:339(100)(045)

КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНІСТЬ ВИРОБНИЧОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ МІЖНАРОДНИХ АЕРОПОРТІВ ЯК ЧИННИК СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНОГО ЗРОСТАННЯ В УМОВАХ ГЛОБАЛЬНОЇ КОНКУРЕНЦІЇ

Корж М. В.

Доктор економічних наук, професор, професор кафедри фінансів, обліку і аудиту. Національний авіаційний університет, м. Київ.

Сидоренко К. В.

Аспірант кафедри міжнародної економіки. Національний авіаційний університет, м. Київ.

Анотація. У статті досліджено вплив виробничої інфраструктури міжнародних аеропортів на соціально-економічний розвиток в умовах глобальної конкуренції. Встановлено, що конкурентоспроможність виробничої інфраструктури міжнародних аеропортів є системною, оскільки її визначальні фактори характеризуються взаємозв'язками між елементами, які формуються на різних рівнях агрегації економічної системи. Розглянуто роль аеропортової інфраструктури у формуванні конкурентоспроможності національних економік, економічних регіонів, безпосередньо аеропортів та аеропортових послуг. Зокрема визначено місце якості інфраструктури аеропортів у системі забезпечення конкурентоспроможності країн (відповідно до методології побудови Глобального індексу конкурентоспроможності Всесвітнього економічного форуму). Проаналізовано методичні підходи до визначення конкурентоспроможності виробничої інфраструктури міжнародних аеропортів, як от через вплив на економіку регіону, в контексті конкурентоспроможності аеропортів (за методикою М. Гренсі), в контексті кредитного рейтингу аеропортів на основі глобальної шкали Moody's, шляхом вимірювання рівня обслуговування пасажирів (за методикою ACI ASQ) тощо. На основі проведених досліджень виявлено та впорядковано фактори конкурентоспроможності виробничої інфраструктури міжнародних аеропортів.

Ключові слова: міжнародний аеропорт, виробнича інфраструктура, конкурентоспроможність, глобальна конкуренція.

Постановка проблеми. З посиленням ролі авіатранспортної системи світу, як одного з головних каталізаторів глобалізації світової економіки, у відтворювальному інфраструктурному комплексі зростає значення виробничої інфраструктури міжнародних аеропортів. На конкурентоспроможність виробничої інфраструктури міжнародних аеропортів впливає багато факторів, зокрема конкурентоспроможність національної економіки в глобальному просторі, конкурентоспроможність економічного регіону, в якому розташований аеропорт, конкурентоспроможність аеропортів як господарюючих суб'єктів, конкурентоспроможність конкретних послуг, які надаються виробничою інфраструктурою міжна-

родних аеропортів. В свою чергу, від рівня конкурентоспроможності виробничої інфраструктури міжнародних аеропортів залежить місце, яке займають аеропорти на міжнародному / глобальному ринку авіаперевезень, а від цього, зокрема, залежить конкурентоспроможність аеропортового сектору, економічного регіону та національної економіки загалом. Тому, в умовах динамічного розвитку світового ринку авіаперевезень, постає необхідність формування конкурентоспроможності виробничої інфраструктури міжнародних аеропортів, що обумовлює актуальність обраного дослідження.

Мета статті – дослідження впливу виробничої інфраструктури міжнародних аеропортів на соціально-економічний розвиток в умовах посилення турбулентності світової економіки, визначення місця аеропортової інфраструктури у системі формування конкурентоспроможності національних економік, економічних регіонів, безпосередньо аеропортів та аеропортових послуг, і, на цій основі, виявлення факторів та впорядкування критеріїв конкурентоспроможності виробничої інфраструктури міжнародних аеропортів.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Окремі аспекти зазначеної проблеми висвітлені у працях таких науковців, як А. Вельс, Р. Дафт, М. Крофт, Р. Мердик, Е. Мюриел, У. Парк, Р. Рассел, Б. Рендер, А. Фрідлянд, К. Хаксевер, М. Хусейн та інших. Водночас, незважаючи на наявність глибоких і ґрунтовних наукових досліджень, проблема формування конкурентоспроможності виробничої інфраструктури міжнародних аеропортів в умовах глобалізації світової економіки теоретично і практично недостатньо розкрита.

Основні результати дослідження. Конкурентоспроможність виробничої інфраструктури міжнародних аеропортів є системною, оскільки її визначальні фактори 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 являється 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 інноваційноорієнтованою.

Відповідно до методології побудови індексу, конкурентоспроможність країни – це сукупність інституцій, політик та факторів, що визначають рівень її продуктивності. Рівень продуктивності економіки, у свою чергу, відображає рівень добробуту, який може бути досягнутий в країні [1, с. 4]. Глобальний індекс конкурентоспроможності складається з трьох субіндексів (Si_n), які в свою чергу містять дванадцять груп критеріїв (P_i). Критерії розбиваються на субкритерії (Sp_j), далі – на індикатори більш низького рівня (I_k). Кожному субіндексу, критерію та субкритерію присвоюється вага (w) у відсотках в межах батьківської категорії (рис. 1).

Щороку Всесвітній економічний форум публікує звіт (GCI Report) і визначає ранг країн як за загальним індексом, так і за окремими його складовими. Ранг країни за окремо взятим критерієм є вираження її конкурентної переваги (недоліку) відносно інших країн в глобальному вимірі і може вказувати на бар'єри для її розвитку, необхідність ініціювання та реалізації реформ зі збільшення продуктивності економіки.

Тому, враховуючи місце якості виробничої інфраструктури міжнародних аеропортів у системі забезпечення конкурентоспроможності країн, можна стверджувати, що конку-

рентоспроможність виробничої інфраструктури міжнародних аеропортів – це керувана інтегративна властивість інфраструктурних елементів міжнародних аеропортів, яка сприяє розвитку як самих аеропортів, аеропортового сектору й інших галузей, так і економічної системи загалом.

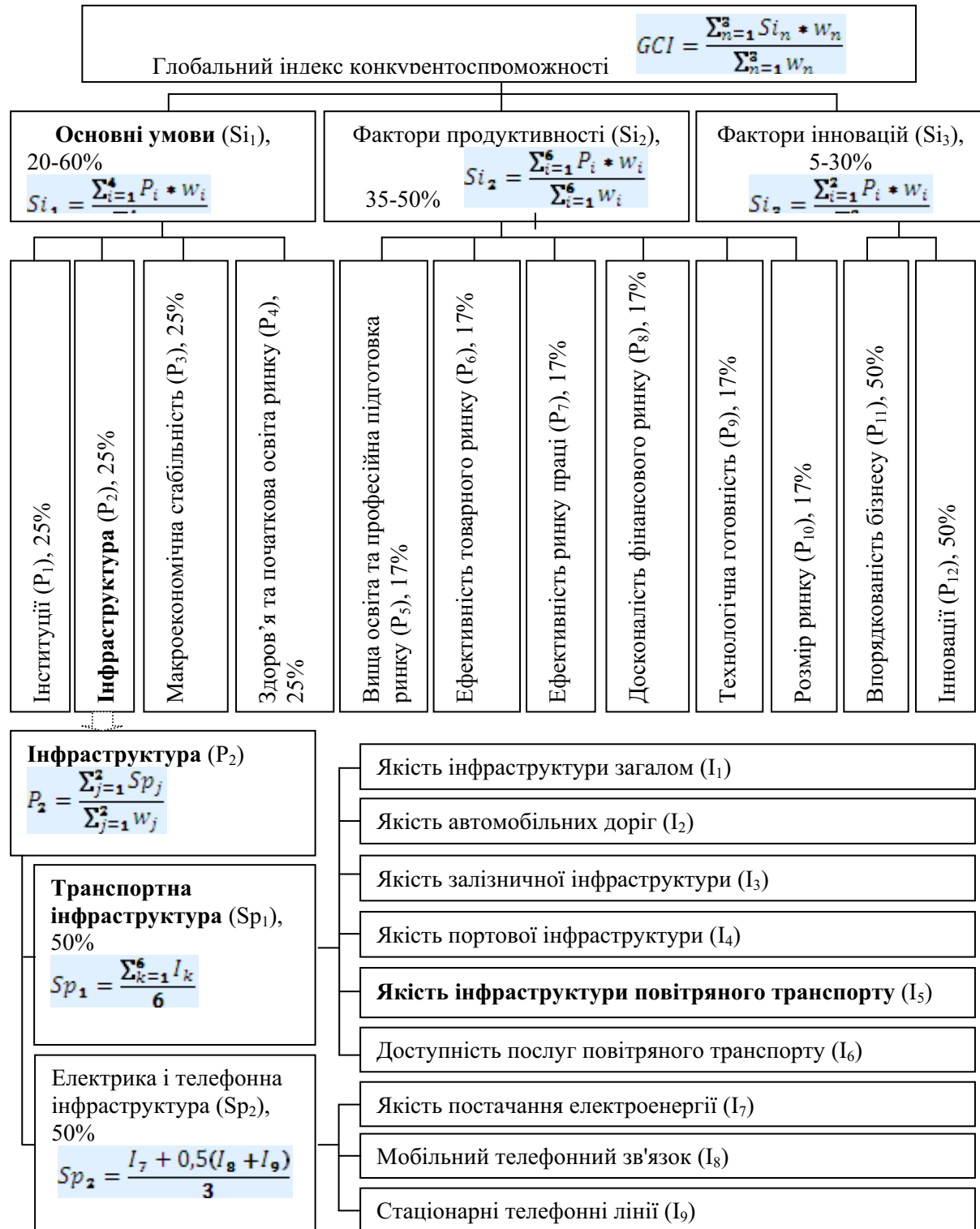


Рис. 1. Місце якості інфраструктури аеропортів у системі забезпечення конкурентоспроможності країн відповідно до методології побудови GCI.

Джерело: згруповано за матеріалами [1].

Наявність розвиненої виробничої інфраструктури міжнародних аеропортів є істотним чинником регіонального економічного зростання. Адже економічний успіх тієї чи іншої країни в значній мірі визначається якістю інфраструктури, яка служить базовою умовою забезпечення функціонування економіки і дозволяє розвивати підприємницьку діяльність. Навколо аеропортів часто розташовуються торговельні компанії, логістичні центри, яким авіаційні перевезення дають змогу знизити загальні транспортні витрати. Враховуючи позитивний вплив виробничої інфраструктури міжнародних аеропортів на продуктивність та економічне зростання, визначити її конкурентоспроможність можна шляхом оцінки економічного ефекту (economic impact), розрахувавши прямі, непрямі та індуковані економічні наслідки від аеропорту (рис. 2). Економічний ефект виражається через забезпечення зайнятості населення, надходження від продажів, доходи працівників, податкові надходження, капіталовкладення тощо, та показує, яку частку авіаперевезення і ефекти мультиплікатора складають у ВВП [2, с. 6-3].

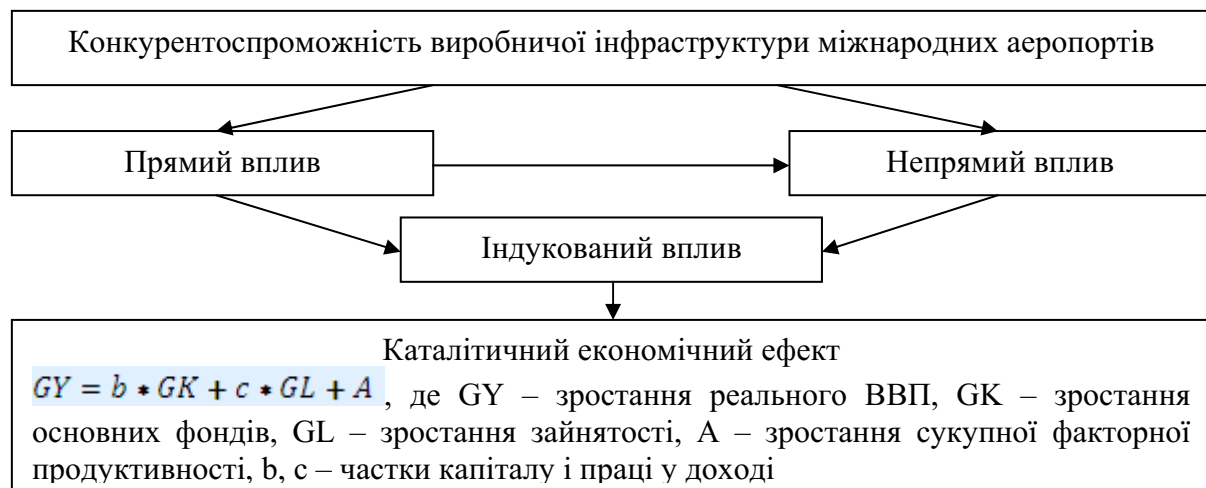


Рис. 2. Визначення конкурентоспроможності виробничої інфраструктури міжнародних аеропортів через вплив на економіку регіону.

Джерело: згруповано за матеріалами [3; 4].

Прямий економічний вплив (direct impact) на місцеву економіку проявляється внаслідок господарської діяльності аеропортів і підприємств, чиє існування залежить від життєздатності аеропорту. Сюди відносяться забезпечення безпеки в аеропорту, імміграційні послуги, адміністрація аеропорту, Управління повітряним рухом, метеорологічні послуги, технічне обслуговування і ремонт повітряних суден (ПС), обслуговування вантажів, пасажирів, наземне обслуговування, заправка ПС авіапальним, комерційні послуги в аеропорту, концесіонери та орендарі аеропорту, авіакомпанії, хендлінгові компанії та ін.

Непрямий вплив (indirect impact) відбувається шляхом фінансових надходжень в економіку від фізичних осіб, підприємств та організацій, розташованих за межами аеропорту, але пов'язаних з аеропортовим бізнесом. Наприклад, компанії, які включені у ланцюги постачання аеропортового сектору й є генераторами непрямой зайнятості: постачальники авіаційного пального; будівельні компанії, які будують об'єкти аеропорту; виробники товарів, що продаються в роздрібних торгових точках аеропорту; широкий спектр діяльності в секторі бізнес-послуг (юридичних, бухгалтерських, інформаційних тощо).

Індукований вплив (induced impacts) є результатом мультиплікативного ефекту прямих і непрямих впливів. Важливо розглядати індукований вплив тільки в місцевому чи регіональному контексті, тому що деякі з цих ефектів будуть впливати на інші суміжні регіони [4, с. 9].

У результаті впливу розвитку повітряного транспорту на економіку країни, не пов'язаного безпосередньо з розвитком галузі повітряного транспорту, проявляється каталітичний економічний ефект.

Таким чином, критерієм ефективності виробничої інфраструктури міжнародних аеропортів являється не лише зростання обсягів виробництва і споживання її продуктів і послуг, а й підвищення продуктивності живої і матеріалізованої праці у споживачів, розвиток людського, соціального, організаційного капіталу, покращення екології тощо. Незважаючи на ґрунтовні дослідження, вплив виробничої інфраструктури міжнародних аеропортів на продуктивність і зростання важко оцінити кількісно з упевненістю – існуючі емпіричні оцінки залишаються досить невизначеними, однак зрозуміло, що ці наслідки є потенційно значущими.

Конкурентоспроможність виробничої інфраструктури міжнародних аеропортів можна розглянути через призму конкурентоспроможності аеропортів. Однак розрахувати глобальний індекс конкурентоспроможності аеропортів досить складно, адже аеропорти різних частин світу знаходяться під впливом різних економічних та політичних факторів, відрізняється якість інфраструктури країн, рівень політичної стабільності, рівень лібералізації повітряного транспорту тощо.

Дану проблему намагався вирішити професор Братиславського університету економіки М. Гренсі, запропонувавши методіку розрахунку індексу конкурентоспроможності аеропортів (Airport competitiveness index – ACI), яка враховує індекс ринкового потенціалу (I_m), індекс інфраструктури (I_i), індекс аеропортових зборів (I_{ch}) і індекс попередніх результатів трафіку (I_r). Ще один важливий фактор, який береться до уваги, – безпека (SAF). Кожен індекс має свій власний набір показників (табл. 1).

Таблиця 1.
Складові індексу конкурентоспроможності аеропорту [5, с. 3]

Показник	Абревіатура	Мінімальне значення	Максимальне значення
ПОТЕНЦІАЛ РИНКУ			
Розмір мегаполісу (кількість населення)	POP	0	3 млн. чол.
ВВП країни на душу населення	GDP	0 дол. США	35 тис. дол. США
Популярність напрямку, туризм	TRS	нейтральний	популярний
Наявність конкуруючих хабів	HUB	є мережа	жодного
Лібералізація повітряного транспорту	LIB	відсутня	США + ЄС
ІНФРАСТРУКТУРА			
Дорожня інфраструктура	RDS	бідна	розвинена
Система громадського транспорту	PTS	бідна	розвинена
Затримки вильоту	DEL	100%	0%
ЗБОРИ			
Аеропортові збори (за B737-800 W / 189 чол.)	CHA	5 тис. дол. США	0 дол. США
Існування комендантської години	CUR	так	ні
ОСТАННІ РЕЗУЛЬТАТИ ТРАФІКУ			
Темпи зростання авіап перевезень протягом останніх 5 років	PAX	-100%	100%
Кількість авіакомпаній, які в даний час обслуговує аеропорт	ARL	0	20
Кількість напрямків (розгалуженість маршрутної мережі)	DES	0	200
БЕЗПЕКА	SAF	низький рівень	стійка

Індекс конкурентоспроможності аеропортів розраховується як середнє арифметичне зазначених індексів, помножених на коефіцієнт безпеки (рис. 3).

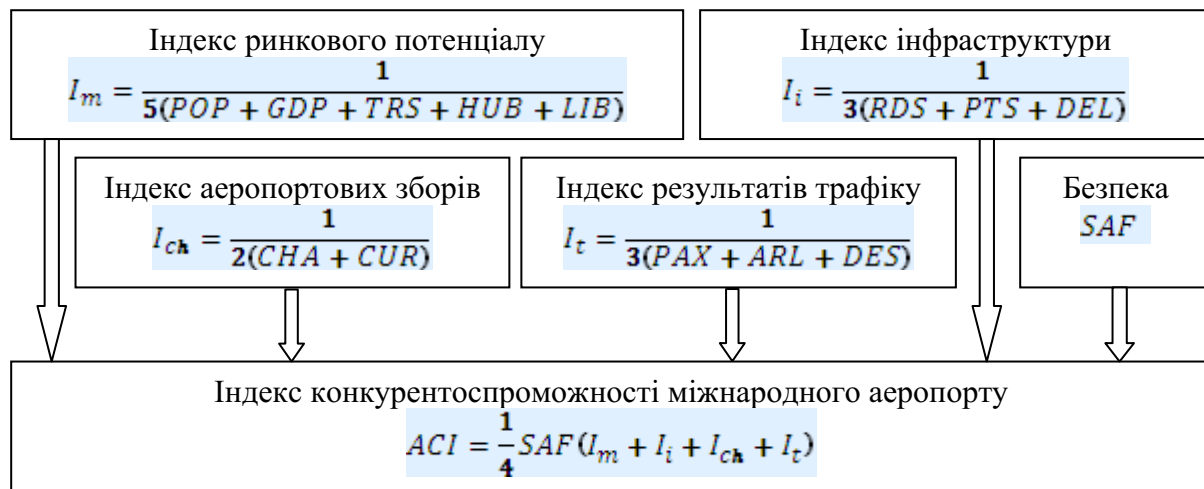


Рис. 3. Визначення конкурентоспроможності виробничої інфраструктури міжнародних аеропортів в контексті конкурентоспроможності аеропортів (за методикою М. Гренсі).

Джерело: згруповано за матеріалами [5].

Розглянута методика не враховує фінансові показники аеропортів. Хоча високі фінансові показники життєво важливі для інвесторів міжнародних аеропортів, однак поки аеропорт надає всі необхідні аеропортові послуги за прийнятною ціною, авіакомпанії та інші споживачі аеропортових послуг надають меншого значення фінансовим показникам. Аеропорт зі щільним трафіком та низькими аеропортовими зборами більш привабливий, ніж аеропорт з високими прибутками та всіма видами проблем продуктивності [6, с. 187]. Даний індекс також не враховує форми власності аеропортів, хоча на сьогодні в аеропортовому секторі набуває актуальності державно-приватне партнерство.

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 факторів (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 [7, с. 7]. Кожному фактору та субфактору присвоюється вага на основі відносного порядку його важливості.

Глобальна шкала встановлює відповідність між різними рейтинговими категоріями і відносними рівнями математичного очікування втрат у різні за тривалістю проміжки часу шляхом віднесення довготермінових боргових зобов'язань аеропорту до певного класу (рис. 4). Довгострокове боргове зобов'язання, яке розцінюється як зобов'язання найвищої якості та пов'язане з мінімальним інвестиційним ризиком, отримує рейтинг «AAA», за яким слідує рейтинг «AA», що позначає боргове зобов'язання високої якості. Боргове зобов'язання, якість якого вище середнього, отримує рейтинг «A», за яким слідує рейтинг «BBB». Рейтинги нижче цього рівня присвоюються борговим зобов'язанням, які вважаються спекулятивними або пов'язаними з небезпекою невиконання зобов'язання [2, с. 6-15].

Розглянута методика дозволяє визначити рівень розвитку виробничої інфраструктури міжнародного аеропорту для обґрунтування рішення про її фінансування, однак не вра-

ховує показники авіаційної безпеки, безпеки польотів, охорони навколишнього середовища та сталого розвитку.

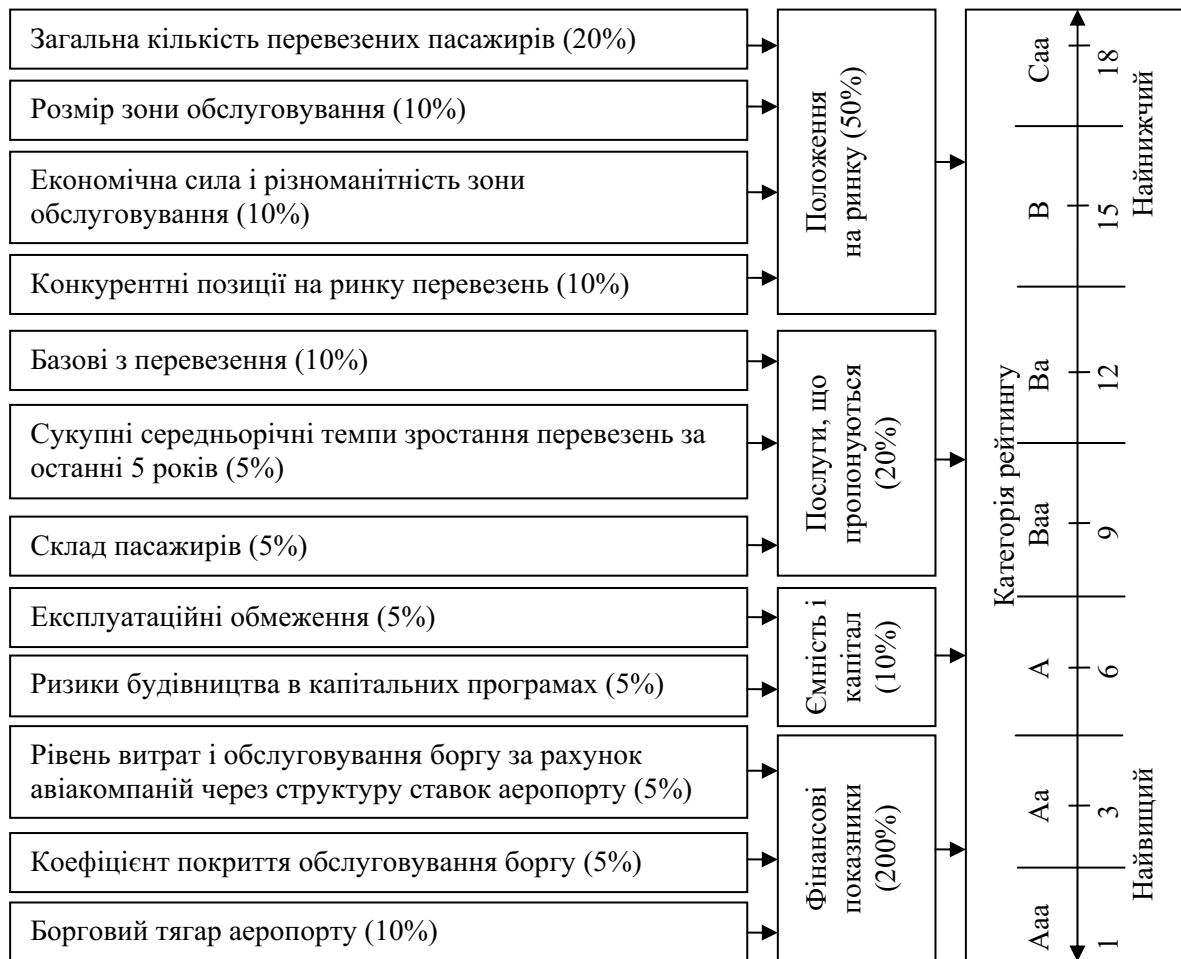


Рис. 4. Визначення конкурентоспроможності виробничої інфраструктури міжнародних аеропортів в контексті кредитного рейтингу аеропортів на основі глобальної шкали Moody's.

Джерело: згруповано за матеріалами [7].

Через виробничу інфраструктуру міжнародного аеропорту реалізується багато аеропортових послуг, формуючи у підсумку загальне враження від обслуговування в аеропорту споживачів цих послуг – пасажирів. Визначити конкурентоспроможність виробничої інфраструктури міжнародних аеропортів через призму надання комплексної послуги авіаперевезення дозволяє методика вимірювання рівня обслуговування в аеропортах ASQ (Airport Service Quality), розроблена Міжнародною радою аеропортів (Airports Council International – ACI). Методика передбачає анкетування за встановленою для всіх аеропортів формою широкого кола пасажирів. У результаті кожному аеропорту привласнюється рейтинг за п'ятибальною шкалою, що уможливіє порівняння якості сервісу різних аеропортів й дає змогу встановити проблемні місця, поліпшення яких підвищать загальне задоволення клієнтів (рис. 5).

На сьогоднішній момент у рейтингу ASQ взяло участь понад 250 аеропортів 50 країн світу. Метою методики є встановлення стандартів і показників якості обслуговування в аеропортах, стимулювання їх безперервного розвитку. Та хоча дані, використовувані при розрахунках рейтингів, характеризують різні аспекти роботи аеропортів, однак не врахо-

вують такі фактори, як своєчасність відправлення рейсів, частоту авіарейсів та розгалуженість маршрутної мережі, тарифи за обслуговування пасажирів тощо.



Рис. 5. Визначення конкурентоспроможності виробничої інфраструктури міжнародних аеропортів шляхом вимірювання рівня обслуговування пасажирів (за методикою ACI ASQ).

Джерело: згруповано за матеріалами [8].

Варто зазначити, що розглянуті методики вказують на необхідність визначення та впорядкування критеріїв оцінки з урахуванням різних елементів системи забезпечення конкурентоспроможності виробничої інфраструктури міжнародних аеропортів. Фактори, які характеризують конкурентоспроможність виробничої інфраструктури міжнародних аеропортів, можна представити у вигляді багаторівневої системи, що дозволить описати вла-

стивість інфраструктурних елементів міжнародних аеропортів сприяти розвитку як самих аеропортів, аеропортового сектору й інших галузей, так і економічної системи загалом (рис. 6).



Рис. 6. Структура багаторівневої системи факторів конкурентоспроможності виробничої інфраструктури міжнародних аеропортів.

Джерело: авторська розробка.

Найбільш важливі та значимі фактори конкурентоспроможності виробничої інфраструктури міжнародних аеропортів – це вплив виробничої інфраструктури на соціально-економічний розвиток та задоволення попиту на авіаційні перевезення. Однак в сучасних реаліях особлива увага глобальних авіаційних організацій приділяється загальному ста-

лому розвитку глобальної системи повітряного транспорту, тому слід виділити в окремий блок критерії забезпечення високого рівня авіаційної безпеки, безпеки польотів, забезпечення використання екологічно чистого альтернативного палива, застосування технологій для скорочення споживання енергії, викидів CO₂, забруднення поверхневих вод та зниження шуму тощо. Слід додати, що критичною умовою отримання конкурентних переваг за даними факторами є наявність високорозвиненої та ефективної аеропортової інфраструктури.

Такий фактор конкурентоспроможності виробничої інфраструктури міжнародних аеропортів, як якість обслуговування учасників ринку аеропортових послуг, визначає здатність виробничої інфраструктури міжнародних аеропортів у повній мірі забезпечувати надання конкурентоспроможних аеропортових послуг.

У процесі лібералізації світового авіаринку не обмеження доступу до інфраструктури та легкість входження на ринок для інших учасників аеропортового сектору є необхідним фактором забезпечення конкурентоспроможності виробничої інфраструктури аеропортів, адже залучення нових провайдерів аеропортових послуг і надання конкурентоспроможного аеропортового обслуговування у підсумку веде до структурної демонополізації авіа-підприємств [9].

Потенційні можливості аеропорту визначають перспективи для його розширення з метою задоволення зростаючого попиту на авіаційні перевезення в майбутньому. Важливою складовою цього блоку є наявність планів розвитку міжнародних аеропортів. Зайвим буде вказувати, що інфраструктура аеропортів повинна відповідати сертифікованим вимогам до аеродромів.

Виокремлення такого фактору, як інноваційна діяльність, що включає адаптивність до нових технологій та інноваційних продуктів, проведення власних наукових досліджень, обґрунтоване тим, що конкурентна перевага на міжнародному рівні в своїй основі впливає з нововведень і змін та підтримується тільки завдяки безперервним поліпшенням.

Критерії фінансової, комерційної та організаційної діяльності вказують на характер підприємницької діяльності, фінансовий стан, організаційну структуру, участь аеропорту в інтеграційних процесах.

Таким чином, у підсумку слід зазначити, що визначення конкурентоспроможності виробничої інфраструктури міжнародних аеропортів дозволяє виявити конкурентні переваги та є необхідним заходом для ефективного управління виробничим потенціалом аеропортів, виявлення стратегічних ресурсів підвищення їх конкурентоспроможності в умовах динамічного розвитку світового ринку авіатранспортних перевезень.

Список використаної літератури

1. Schwab K. The Global Competitiveness Report 2014-2015 [Electronic recourse] / World Economic Forum – Accessed mode: <http://www.weforum.org/issues/global-competitiveness>.
2. Airport Economics Manual. Doc 9562. – ICAO, third edition. – 2013. – 152 p.
3. Aviation / Benefits Beyond Borders [Electronic recourse] / Air Transport Action Group. – Accessed mode: <http://aviationbenefitsbeyondborders.org>.
4. John Wayne Airport economic impact study – final report [Electronic recourse] / InterVIS-TAS Consulting LLC. – Accessed mode: <http://www.ocair.com/reportspublications/EconomicImpact/JWAEconomicImpactStudy.pdf>.
5. Grancay M. Evaluating competitiveness of airports – Airport competitiveness index. – Bratislava: MPRA, 2009. – 10 p.

6. Martin J., Roman C. The relationship between size and efficiency: A benchmarking analysis of Spanish commercial airports // *Airport Management*. – 2008. – Vol. 2. – P. 183-197.
7. Krummenacker K., Akyol B., Delgado L. *Global infrastructure finance*. – N.Y. : Moody's Investors Service, Inc., 2011. – 34 p.
8. Nguyen S. *Airport Service Quality. Programme Rules and Guidelines*. – Geneva : DKMA, 2013. – 17 p.
9. Sydorenko K. Mechanisms of development the competitiveness of the productive infrastructure of international airports in conditions of intensification of the global air transport market. – *European Applied Sciences*. – 2014. – № 4. – P. 129-130.

THE COMPETITIVENESS OF PRODUCTION INFRASTRUCTURE OF INTERNATIONAL AIRPORTS AS A FACTOR OF SOCIAL AND ECONOMIC GROWTH IN THE GLOBAL COMPETITION

Korzh M. V.

Doctor of Science (Economy), Professor of Department of Finances, Accounting and Audit. National Aviation University, Kyiv.

Sydorenko K. V.

Post-Graduate Student of Department of International Economy. National Aviation University, Kyiv.

Abstract. *In the article the influence of production infrastructure of international airports on the socium and economic development in the face of global competition is investigated. It was found that the competitiveness of production infrastructure of international airports is a system because its determinants are characterized by relationships between the elements that are formed at different levels of aggregation of the economic system. The role of the airport infrastructure in the shaping competitiveness of national economies and economic regions, directly airports and airport services is investigated. In particular, the place of the quality of the airport infrastructure in the system of countries competitiveness (in accordance with the methodology for constructing the Global Competitiveness Index of the World Economic Forum) is defined. It is analyzed the methodological approaches to determining the competitiveness of production infrastructure of the international airports, including by assessing the impact on the region's economy, in the context of the competitiveness of airports (by the method of M. Grancay), in the context of the credit rating of airports based on a global scale of Moody's, by measuring the level of passenger service (the procedure ACI ASQ). Based on these studies the factors of competitiveness of production infrastructure of international airports are identified.*

Key words: *international airport, production infrastructure, competitiveness, global competition.*

Referances

1. Schwab K. *The Global Competitiveness Report 2014-2015* [Electronic recourse] / World Economic Forum – Accessed mode: <http://www.weforum.org/issues/global-competitiveness>.
2. *Airport Economics Manual*. Doc 9562. – ICAO, third edition. – 2013. – 152 p.
3. *Aviation / Benefits Beyond Borders* [Electronic recourse] / Air Transport Action Group. – Accessed mode: <http://aviationbenefitsbeyondborders.org>.
4. John Wayne Airport economic impact study – final report [Electronic recourse] / InterVISTAS Consulting LLC. – Accessed mode: <http://www.ocair.com/reportspublications/EconomicImpact/JWAEconomicImpactStudy.pdf>.
5. Grancay M. *Evaluating competitiveness of airports – Airport competitiveness index*. – Bratislava: MPRA, 2009. – 10 p.
6. Martin J., Roman C. The relationship between size and efficiency: A benchmarking analysis of Spanish commercial airports // *Airport Management*. – 2008. – Vol. 2. – P. 183-197.
7. Krummenacker K., Akyol B., Delgado L. *Global infrastructure finance*. – N.Y. : Moody's Investors Service, Inc., 2011. – 34 p.

8. Nguyen S. Airport Service Quality. Programme Rules and Guidelines. – Geneva : DKMA, 2013. – 17 p.
9. Sydorenko K. Mechanisms of development the competitiveness of the productive infrastructure of international airports in conditions of intensification of the global air transport market. – European Applied Sciences. – 2014. – № 4. – P. 129-130.

КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТЬ ПРОИЗВОДСТВЕННОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ МЕЖДУНАРОДНЫХ АЭРОПОРТОВ КАК ФАКТОР СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО РОСТА В УСЛОВИЯХ ГЛОБАЛЬНОЙ КОНКУРЕНЦИИ

Корж М. В.

Доктор экономических наук, профессор, профессор кафедры финансов, учета и аудита. Национальный авиационный университет, г. Киев.

Сидоренко Е. В.

Аспирант кафедры международной экономики. Национальный авиационный университет, г. Киев.

Аннотация. *В статье исследовано влияние производственной инфраструктуры международных аэропортов на социально-экономическое развитие в условиях глобальной конкуренции. Установлено, что конкурентоспособность производственной инфраструктуры международных аэропортов является системной, поскольку ее определяющие факторы характеризуются взаимосвязями между элементами, формирующимися на разных уровнях агрегации экономической системы. Определена роль аэропортовой инфраструктуры в формировании конкурентоспособности национальных экономик, экономических регионов, непосредственно аэропортов и аэропортовых услуг. В частности определено место качества инфраструктуры аэропортов в системе обеспечения конкурентоспособности стран (в соответствии с методологией построения Глобального индекса конкурентоспособности Всемирного экономического форума). Проанализированы методические подходы к определению конкурентоспособности производственной инфраструктуры международных аэропортов, в том числе путем оценки влияния на экономику региона, в контексте конкурентоспособности аэропортов (по методике М. Гренси), в контексте кредитного рейтинга аэропортов на основе глобальной шкалы Moody's, путем измерения уровня обслуживания пассажиров (по методике ACI ASQ). На основе проведенных исследований выявлены и упорядочены факторы конкурентоспособности производственной инфраструктуры международных аэропортов.*

Ключевые слова: *международный аэропорт, производственная инфраструктура, конкурентоспособность, глобальная конкуренция.*