

УПРАВЛІННЯ ВИТРАТАМИ АВІАБУДІВНИХ ПІДПРИЄМСТВ ЧЕРЕЗ ПРОЦЕСНО-ОРІЄНТОВАНИЙ ПІДХІД У СОЦІАЛЬНО-ПОВЕДІНКОВІЙ ЕКОНОМІЦІ

©2020 СІМКОВА Т. О., БОРИСЮК І. О.

УДК 330.65:338.4:656.7
JEL: E03; L32; P42

Сімкова Т. О., Борисюк І. О. Управління витратами авіабудівних підприємств через процесно-орієнтований підхід у соціально-поведінковій економіці

Мета статті полягає в дослідженні системи управління витратами авіабудівних підприємств через процесно-орієнтований підхід у соціально-поведінковій економіці шляхом виокремлення етапів впровадження цієї системи, що дасть змогу виявити джерела економії та максимально раціоналізувати витрати й ефективно управляти діяльністю підприємства загалом. Розглянуто підходи багатьох учених до змісту поняття «витрати». Проведено аналіз розвитку авіабудівної галузі України. Визначено проблеми недостатнього розвитку галузі, а саме: нестача фінансових ресурсів для її розвитку; суттєве скорочення можливих ринків збуту; кризові соціально-економічні явища у країні та світі; низька платоспроможність споживачів і обмеженість можливостей щодо залучення інвестицій; скорочення рівня застосування можливостей міжнародної виробничої кооперації; невідповідність інфраструктури, технологічного обладнання, методів управління на серійних літакобудівних заводах України сучасним ринковим вимогам; висока вартість комплектуючих; обмеженість доступу до ресурсів; висока конкуренція тощо. Виокремлено фактори негативного впливу у складі законодавчо-нормативних, управлінсько-організаційних, технічних, фінансово-економічних та інноваційних. Для вирішення зазначених проблем запропоновано процесно-орієнтований підхід до формування системи управління за процесами на вітчизняних авіабудівних підприємствах за рахунок комбінування методу визначення цільових витрат і методу визначення витрат за процесами. Впровадження системи управління витратами авіабудівних підприємств за процесами приведе до планування рівня витрат, виявлення проблемних місць і визначення невикористаних резервів щодо ефективного управління діяльністю підприємств авіабудівної галузі в цілому.

Ключові слова: витрати, авіабудівні підприємства, фактори впливу, система управління витратами, управління процесами.

DOI: <https://doi.org/10.32983/2222-4459-2020-9-181-188>

Рис.: 2. **Табл.:** 1. **Бібл.:** 12.

Сімкова Тетяна Олексіївна – кандидат економічних наук, доцент, доцент кафедри економіки повітряного транспорту, Національний авіаційний університет (просп. Любомира Гузара, 1, Київ, 03680, Україна)

E-mail: simkova.t.a@gmail.com

ORCID: <http://orcid.org/0000-0001-7949-0388>

Борисюк Ірина Олександрівна – кандидат економічних наук, доцент, доцент кафедри економіки повітряного транспорту, Національний авіаційний університет (просп. Любомира Гузара, 1, Київ, 03680, Україна)

E-mail: borisyuk2005@ukr.net

ORCID: <http://orcid.org/0000-0001-7392-5344>

UDC 330.65:338.4:656.7
JEL: E03; L32; P42

Simkova T. O., Borisyuk I. O. The Cost Management of Aircraft-Building Enterprises through a Process-Oriented Approach in the Socio-Behavioral Economy

The article is aimed at studying the cost management system of aircraft-building enterprises through a process-oriented approach in the socio-behavioral economy by allocating the stages of implementation of the cost management system by the processes at aircraft-building enterprises. This will help to identify sources of financial saving and to the maximum streamline the costs of enterprise, as well as efficiently administrate the activities of the enterprise as a whole. Approaches to the meaningful concept of «costs» in the scientific works of many scholars are considered. An analysis of the development of the aircraft-building industry of Ukraine is carried out. The problems of insufficient development of the industry and factors of negative influence are identified; a process-oriented approach to the formation of a process management system at domestic aircraft-building enterprises is proposed by combining the method of determining the target costs and the method of determining costs by processes. The implementation of the cost management system of aircraft-building enterprises by the processes will lead to the planning of the level of costs, identifying problem spots and determining unused reserves for the efficient management of the activities of enterprises in the aircraft-building industry in general.

Keywords: costs, aircraft-building enterprises, factors of influence, cost management system, process management.

Fig.: 2. **Tabl.:** 1. **Bibl.:** 12.

Simkova Tetiana O. – PhD (Economics), Associate Professor, Associate Professor of the Department of Economics of Air Transport, National Aviation University (1 Lubomyra Husara Ave., Kyiv, 03680, Ukraine)

E-mail: simkova.t.a@gmail.com

ORCID: <http://orcid.org/0000-0001-7949-0388>

Borisyuk Iryna O. – PhD (Economics), Associate Professor, Associate Professor of the Department of Economics of Air Transport, National Aviation University (1 Lubomyra Husara Ave., Kyiv, 03680, Ukraine)

E-mail: borisyuk2005@ukr.net

ORCID: <http://orcid.org/0000-0001-7392-5344>

Сьогоднішні умови функціонування авіабудівних підприємств визначаються наявністю високої конкуренції, суттєвою змінністю ринкової кон'юнктури, істотними змінами у макросередовищі тощо. Проблемами галузі залишаються довготривала нестача фінансових ресурсів для її розвитку та істотне скорочення можливих ринків збуту, що призвело до зниження науково-технічного та технологічного потенціалу авіаційної промисловості та її відставання від рівня розвинутих країн, і, як наслідок, до нестачі необхідної кількості замовлень на продукцію авіабудівних підприємств.

Існуючі системи управління витратами авіабудівних підприємств не можуть надати надійного захисту від зростання витрат, скоротити непродуктивні витрати матеріальних, трудових та енергетичних ресурсів. Також традиційні підходи до управління витратами не враховують факторів, вплив яких є найбільш суттєвим на підприємства авіабудівної галузі.

За таких умов вирішення проблеми ефективного розвитку та зростання як виробничого, так й експортного потенціалу вимагає створення такої системи управління виробництвом, базою якої є формування інформації щодо витрат підприємства та собівартості продукції. Системи управління витратами, існуючі на вітчизняних авіабудівних підприємствах, виявилися неспроможними мінімізувати негативні впливи зовнішнього середовища, зупинити збільшення витрат, мінімізувати рівень непродуктивних витрат трудових і матеріальних ресурсів.

Вивченню сутності дефініції «витрати» присвячені роботи вітчизняних і зарубіжних вчених: Т. Карпової, С. Ніколаєвої, І. Комісарової, В. Сопко, Н. Врублевського, Г. Лисовича, І. Ткаченко, А. Шеремета, С. Котлярова, М. Грещака, В. Гордієнко, М. Чумаченко, Д. Сидоренко, В. Палія, Р. Ентоні, К. Друрі, Дж. К. Шима, Дж. Г. Сігела, Ф. Гюнтера та ін. Аналіз поглядів щодо формування поняття «витрати» узагальнено та згруповано на *рис. 1*.

Таким чином, узагальнюючи підходи до змістовного поняття «витрати», можна зазначити, що витрати – це вартість ресурсів або грошові кошти, які цілеспрямовано використовуються управлінським персоналом підприємства у вказаному періоді, у межах якого вони можуть бути найбільш ефективними для виробництва продукції, оплати послуг та виконання робіт.

Метою дослідження є обґрунтування системи управління витратами авіабудівних підприємств через процесно-орієнтований підхід у соціально-поведінковій економіці шляхом виокремлення факторів негативного впливу на функціонування системи управління витратами та за рахунок комбінування методу визначення цільових витрат і методу визначення витрат за процесами, що дасть змогу сформуванню системи управління за процесами вітчизняних авіабудівних підприємств – ефективний та сучасний інструмент управління витратами.

Україна належить до тих небагатьох країн світу, що володіють повним рядом виробництва авіаційної техніки, і посідає визначальне місце



Рис. 1. Підходи до визначення та інтерпретації поняття «витрати»

на світовому ринку в галузі розроблення та виготовлення транспортної та регіональної пасажирської авіації. Наявний потенціал авіаційної промисловості України є достатнім для зростання номенклатури та розмірів розроблення та створення авіаційної техніки, зокрема регіональних пасажирських і транспортних літаків, авіаційних двигунів та агрегатів, бортового радіоелектронного обладнання, вертольотів, повітряних суден малої авіації та безпілотних літаків [8].

Авіаційна індустрія України є однією з найбільш наукомістких і капіталомістких напрямів машинобудування із тривалим ланцюгом виготовлення продукції. Можливість втримувати на значному рівні та поглиблювати повномасштабне серійне авіаційне виробництво вказує на значний технологічний та інноваційний рівень розвитку держави.

На сьогоднішній день авіабудівна галузь України налічує 29 авіабудівних та авіаремонтних підприємств і 8 дослідно-конструкторських бюро з літакобудування та двигунобудування, які розташовані в Києві, Харкові, Запоріжжі, Дніпрі та ін. Сьогодні літаки сімейства Ан експлуатуються у 78 країнах світу, авіаційні двигуни використовуються на літальних апаратах у 105 країнах [8].

Сучасну лінійку літаків становлять літаки Ан-132, Ан-148, Ан-158, Ан-178, Ан-140 та інші. Потреба світового ринку в пасажирських літаках на 50–60 місць до 2030 р. сягає 400 одиниць, на 70–90 місць (Ан-148, Ан-158) – 650 одиниць, військово-транспортних літаків до 2035 р. – 450–500 одиниць [9].

Повітряні судна, що створюються в Україні, якісні та доступні. На сьогоднішній день, незважаючи на конкуренцію на міжнародному ринку, національні виробники товарів групи «88 Літальні апарати та їх частини» експортують продукцію в понад 50 країн світу. У географічній структурі експорту продукції авіабудування України за січень – серпень 2019 р. основними партнерами стали ринки: Азербайджану, Естонії, Німеччини, Швейцарії, Швеції, Об'єднаних Арабських Еміратів, Литви, Польщі, Індії, Ірану, Ісламської Республіки, Китаю, Алжиру, Єгипту, Сполучених Штатів Америки. Серед основних експортерів літакобудівної продукції в Україну – Греція, Німеччина, Сполучені Штати Америки, Велика Британія [9].

Аналіз структури національного експорту у 2019 р. дав можливість установити ряд показників, що розкривають рівень світової співпраці українських виробників товарної групи «88 Літальні апарати та їх частини» (табл. 1).

Авіаційна промисловість України на сьогоднішній день продовжує функціонувати завдяки збереженому науково-технічному, виробничому й інноваційному потенціалу, який підтримується управлінням підприємств, а саме, шляхом здійснення комерційної діяльності.

Важливою проблемою галузі залишається довготривалий брак фінансових ресурсів для її розвитку та суттєве скорочення можливих ринків збуту, що призвело до зниження науково-технічного та технологічного потенціалу авіаційної промисловості та її відставання від рівня розвинутих держав, а також нестачі необхідної кількості замовлень на продукцію авіабудівних підприємств, зокрема на літаки, як на внутрішньому, так і на зовнішньому ринках.

Вивчення та аналіз впливу внутрішніх факторів на продаж вітчизняних повітряних суден надає привід вважати, що перспективи інтервенції позицій України на міжнародному авіаційному ринку та її внесок у економіку країни суттєво залежать від можливостей виготовлення й активних дій із сертифікації українських літаків за нормами Європейського агентства авіаційної безпеки (EASA) та спорудження в регіонах потенційних замовників баз технічного обслуговування вітчизняних повітряних суден.

В умовах ринкових відносин, перетворення відносин власності, кризових соціально-економічних явищ у країні та світі, низької платоспроможності споживачів і обмеженості можливостей щодо залучення інвестицій та довгострокових кредитів із заманливими для підприємств відсотками авіабудівна галузь потребує вирішення проблеми збільшення фінансування в необхідній кількості.

Підприємства авіабудівної галузі на даний час перебувають у стані [8]:

- 1) суттєвого скорочення доходів у зв'язку із:
 - ✦ втратою ринку збуту в Російській Федерації; дрібносерійним виробництвом;
 - ✦ обмеженим постачанням комплектувальних виробів і матеріалів із Російської Федерації для виробництва літаків Ан-32, Ан-148, Ан-158, Ан-178, Ан-140, Ан-74;

Обсяг експорту авіабудівної галузі України у 2019 р.

Імпортер	Обсяг експорту (тис. дол.)	Торговий баланс, (тис. дол.)	Частка в експорті України, %	Приріст експорту (2014–2019 рр., %)	Частка країн-партнерів у світі, %
Світ	34,639	7,487	100	-42	100
Грузія	5,476	5,446	15,8		0,02
Молдова	4,027	4,027	11,6	95	0
Алжир	3,568	3,568	10,3	44	0,09
Індія	2,902	2,902	8,4	-31	2
Казахстан	2,475	1,764	7,1	-46	0,09
Росія	1,838	-1,311	5,3	-55	2,7
Перу	1,713	1,713	4,9	-27	0
Естонія	1,661	1,654	4,8		0,01
Німеччина	1,637	578	4,7	-33	7,2
США	1,590	-7,694	4,6	-60	12,9
ОАЕ	1,006	-1,073	2,9	-20	2,4
Ефіопія	794	794	2,3	104	0,1
Ангола	768	768	2,2	35	0,05
Польща	667	-181	1,9	5	0,7
Австралія	666	666	1,9	16	0,9
Франція	443	-419	1,3	-22	10,2

Джерело: складено за інформацією Державної авіаційної служби України [10].

- ✦ низькою платоспроможністю вітчизняних авіакомпаній;
- ✦ відсутністю в державі результативної системи стимулювання попиту, зокрема сучасної системи лізингу нової вітчизняної авіатехніки та підтримки експорту;
- 2) значного зростання витрат для:
 - ✦ введення програм імпортозаміщення;
 - ✦ потреби пристосування підприємств до вимог європейських стандартів;
 - ✦ розвитку серійного виробництва повітряних суден та іншої авіаційної продукції в умовах значної вартості кредитів, складності та довготривалості їх отримання державними підприємствами авіабудівної галузі, а саме: одержання державних забезпечень для їх залучення;
 - ✦ розвитку комплексної системи підтримки замовників і експлуатантів літаків сімейства Ан, що гальмує їх реалізацію;
 - ✦ потреби технічного переоснащення підприємств.

Крім того, відсутність серійного продукту не дає можливості державним підприємствам бути прибутковими, і це за існуючого інтересу до літаків сімейства Ан з боку замовників.

Динамічному розвитку авіабудування в Україні також шкодить скорочення рівня застосування можливостей міжнародної виробничої кооперації, і, як наслідок, – серійне виробництво літаків в Україні трансформувалося в одиничне, а складальне виробництво стало неприбутковим. Інфраструктура, технологічне обладнання, методи управління на серійних літакобудівних заводах України не відповідають сучасним ринковим вимогам [8].

Висока вартість комплектуючих, обмеженість доступу до ресурсів, висока конкуренція та неможливість підвищення цін на готову продукцію змушує авіабудівні підприємства шукати шляхи раціоналізації витрат та можливості їх зниження. Діючі системи управління витратами авіабудівних підприємств не в змозі поставити надійний бар'єр зростанню витрат, знизити непродуктивні витрати матеріальних, трудових і енергетичних ресурсів. Крім того, традиційні підходи до управління витратами ігнорують фактори, вплив яких є найбільш значним на підприємства авіабудівної галузі. З нашої точки зору, на функціонування системи управління витратами вітчизняних авіабудівних підприємств

негативно впливають такі фактори: законодавчо-нормативні, управлінсько-організаційні, технічні, фінансово-економічні та інноваційні [11].

Розглядаючи управлінсько-організаційні фактори, необхідно зупинитися на двох основних, які найбільше впливають на загальний рівень ефективності системи управління витратами на авіабудівних підприємствах України: високий рівень формалізму та низька мотивація керівників відповідних підрозділів і працівників у досягненні поставлених цілей та мети діяльності підприємства.

Надмірна формалізація управлінської діяльності сприяє зростанню витрат на здійснення процесу управління, що, своєю чергою, призводить до того, що на ряді авіабудівних підприємств існує практика підготовки та надання абсолютно непотрібних документів, необхідних для інформування різних груп користувачів про стан і рівень виробничих витрат. У разі появи проблем у виробничому процесі працівники відповідних служб і підрозділів авіабудівного підприємства не в змозі вирішити їх самостійно; вони проводять певні розрахунки, готують звіти про «проведену роботу», тобто лише констатують проблеми, не пропонуючи жодних шляхів їх вирішення [11].

Говорячи про технічні фактори, необхідно звернути увагу на низький рівень автоматизації робіт з виробництва авіатехніки. Найбільш перспективними типами автоматизованих систем управління витратами (АСУВ) є системи, створені на основі клієнто-серверної архітектури – «ERP-системи (планування ресурсів підприємства), яка являє собою технологію планування й управління підприємством, засновану на розрахунку потреби матеріалів і комплектуючих, виробничих потужностей та інших ресурсів, необхідних для випуску необхідної кількості виробів готової продукції у встановлений термін». Використання ERP-системи на авіабудівних підприємствах могло б суттєво підвищити ефективність системи управління витратами в цілому, оскільки сприяло б структуризації системи процесів; стандартизації; автоматизації управління із повною підтримкою управлінських функцій; оптимізації конкретних управлінських задач [12].

Досліджуючи фінансово-економічні фактори, необхідно зупинитися на складному фінансово-економічному становищі вітчизняних авіабудівних підприємств. Чинник негативного впливу

фінансової кризи на систему управління витратами полягає в тому, що у процесі діяльності підприємства, через брак обігових коштів, змушені використовувати наявні на складі ресурси, а не виробничі запаси, що сприяють економії. Крім того, значного негативного впливу завдають коливання цін на ринках засобів виробництва і праці, а також обмеженість варіантів прийняття управлінських рішень відносно виробничих витрат, які виникають унаслідок нестачі ресурсів.

Інноваційний розвиток вітчизняних авіабудівних підприємств напряму пов'язаний з рівнем їх витрат, оскільки за відсутності підтримки з боку держави основним джерелом фінансування інновацій стають власні кошти. Враховуючи негативний вплив факторів внутрішнього та зовнішнього середовища, можна наголосити на необхідності залучення до процесу управління витратами якісно нових і прогресивних підходів, які допоможуть надати більш точні дані та сприятимуть не лише мінімізації витрат, а підвищенню їх ефективності загалом.

Вирішення даної проблеми можливе за рахунок комбінування методу визначення цільових витрат і методу визначення витрат за процесами, що дасть можливість не лише досягти запланованих керівництвом показників, але й визначити цінність окремих операцій у процесі формування загальної величини витрат відділу, підрозділу, цеху. Поєднання цих методів дасть змогу сформувати систему управління за процесами – ефективний і сучасний інструмент управління витратами, який виступає своєрідною альтернативою традиційним підходам, дозволяє більш точно визначити потребу в ресурсах для виконання планів виробництва та продажів і допомагає в досягненні таких цілей, як виявлення резервів мінімізації витрат і процесів, в яких ресурси використовуються неефективно.

Управління за процесами дає змогу виявити джерела економії та максимально раціоналізувати витрати підприємства, проте технологія впровадження управління витратами за процесами на вітчизняних авіабудівних підприємствах матиме значні відмінності, оскільки кількість процесів, що необхідно ідентифікувати, описати та раціоналізувати, буде різною. Проте типові етапи впровадження нового підходу до управління витратами виокремити можна. З нашої точки зору, впровадження системи управління витратами за процесами на авіабудівних підприємств повинно відбуватися в декілька етапів (рис. 2).

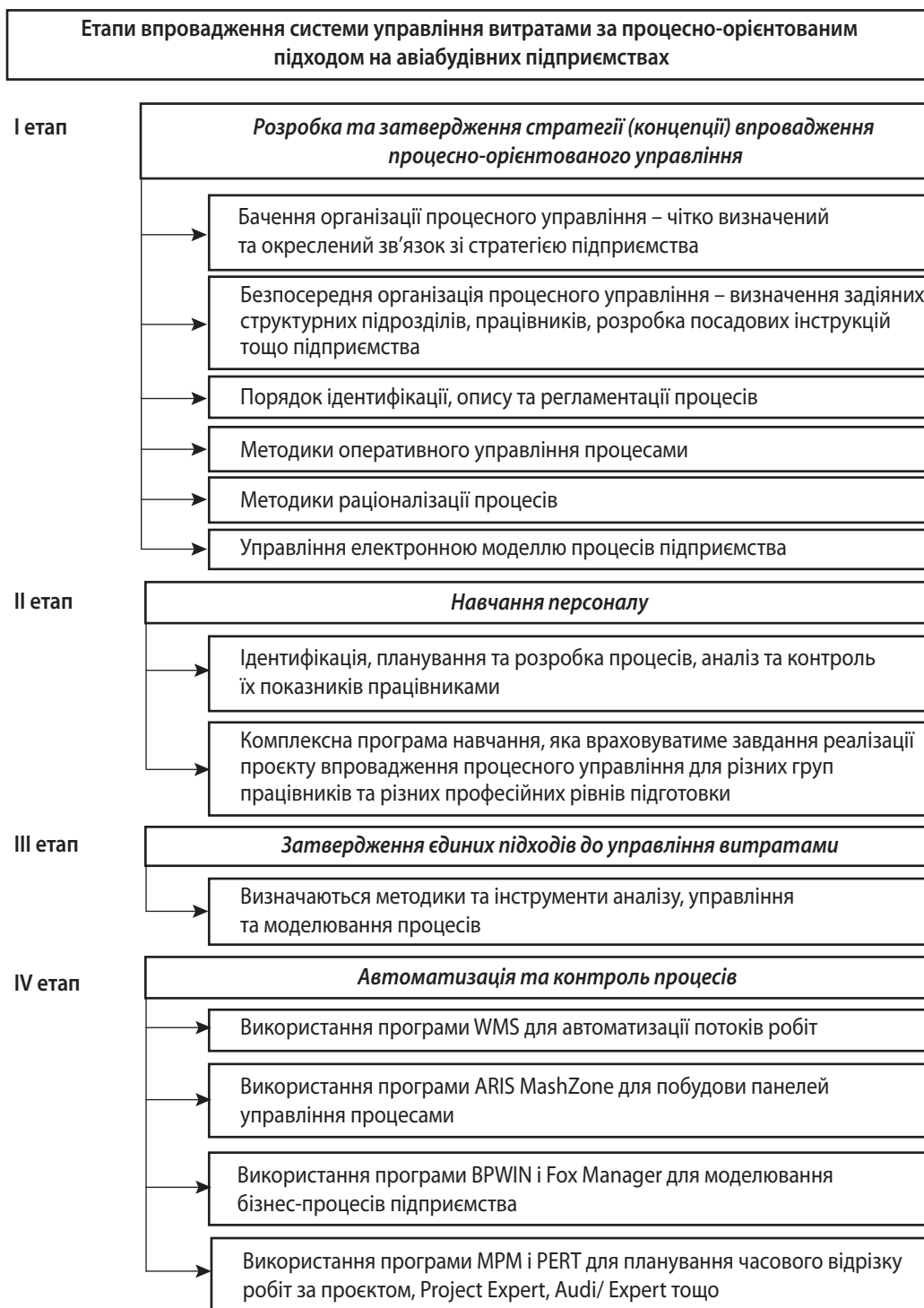


Рис. 2. Впровадження системи управління витратами за процесно-орієнтованим підходом на авіабудівних підприємствах

Джерело: авторська розробка.

Отже, розглянута технологія процесно-орієнтованого підходу до управління може бути успішно застосована на підприємствах авіабудівної галузі, оскільки подібний підхід до управління витратами дозволяє не лише визначати витрати, планувати їх рівень, виявляти «вузькі» місця та невикористані резерви, але й

ефективно управляти діяльністю підприємства загалом. Незважаючи на організаційну й адаптивну складність, значні витрати коштів і часу на ідентифікацію й опис процесів, дана система управління витратами може стати запорукою успіху підприємств і успішно інтегруватися із уже існуючими системами планування та контролю.

ВИСНОВКИ

Таким чином, аналіз ринку авіабудування України зазначає, що: будівництва літаків є однією із найбільш передових і технічно оснащених галузей машинобудування; на сьогоднішній день авіація України має суттєвий потенціал для подальшого посиленого розвитку, що має покупців на міжнародному авіаринку; розширення обсягів діяльності авіабудівних підприємств можливе через виконання вже існуючих контрактів, відкриття сервісних центрів у країнах, в які імпортується літаки; необхідно вести пошук нових ринків і партнерів для співпраці.

В умовах розвитку національної авіабудівної галузі доцільно було б визначити нові ринки реалізації української авіатехніки та відшукати нових світових партнерів, які готові до співробітництва в даній галузі. Наразі в країні здійснюються заходи для того, щоб до авіакосмічної галузі приєднати велику кількість інвестицій, перш за все вітчизняного походження. Перевагою України при експорті своїх повітряних суден на світові ринки має стати розширена ланка організацій, що здійснюють сервісне обслуговування і післягарантійний ремонт суден. Розміщення цих інституцій має розвивати продажі українських повітряних суден на ринках Південної Америки, Африки, Австралії. Саме розташування своїх сервісних підприємств у країнах використання техніки, найбільша їх близькість до покупців мають знизити слабкі сторони конкурентних позицій України на ринку регіональних і середньоміагістральних літаків. Також забезпечення виконання вже існуючих контрактів на поставку літальних апаратів є значущим фактором у подальшому розвитку національної авіаційної промисловості.

Організація системи управління за процесами на авіабудівних підприємствах повинна включати: оптимізацію та синхронізацію інформаційних потоків; автоматизацію діяльності; делегування повноважень і відповідальності з метою розвантаження вищого керівництва; поєднання групової організації праці із цілеспрямованим управлінням; оперативне вирішення конфліктів і узгодження управлінських рішень різних рівнів; концентрацію на підвищенні ефективності роботи підприємства в цілому. ■

ЛІТЕРАТУРА

1. Николаева С. А. Доходы и расходы организации. М. : Аналитика-Пресс, 2000. 250 с.

2. Шеремет А. Д. Управленческий учет : учеб. пособие. Минск : ИД ФБК-ПРЕСС, 2000. 512 с.
3. Сопко В. В. Бухгалтерський облік : навч. посіб. Київ : КНЕУ, 2000. 578 с.
4. Врублевский Н. Д. Управленческий учет издержек производства: теория и практика. Могилев : Финансы и статистика, 2002. 352 с.
5. Лисович Г. М. Бухгалтерский управленческий учет в сельском хозяйстве и на перерабатывающих предприятиях АПК. Ростов н/Д : Аристар, 2000. 354 с.
6. Комиссарова И. П. Трансформация учета расходов организации: методология и практика. Минск : Бухгалтерский учет, 2002. 224 с.
7. Котляров С. А. Управление затратами. СПб. : Питер, 2001. 160 с.
8. Стратегія відродження вітчизняного авіабудування на період до 2030 року : схвалено розпорядженням Кабінету Міністрів України від 10 травня 2018 р. № 429-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/429-2018-p#Text>
9. Ковінько О. М., Без'язична С. Л., Козачун К. І. Стан вітчизняного ринку авіабудування та перспективні рішення про міжнародну співпрацю. *Інтернаука. Серія «Економічні науки»*. 2018. № 6. С. 33–38. DOI: 10.25313/2520-2294-2018-6-3938
10. Періодична інформація Державної авіаційної служби України. URL: <https://avia.gov.ua/>
11. Веселовська О. В. Організація системи управління витратами на вітчизняних авіабудівних підприємствах на процесній основі. *Ефективна економіка*. 2012. № 7. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=1359>
12. Липис А. В., Рыжов В. А., Сизов В. А. Возможности применения ERP-систем в судостроении. *Судостроение*. 2003. № 2. С. 41–45.

REFERENCES

- Komissarova, I. P. *Transformatsiya ucheta raskhodov organizatsii: metodologiya i praktika* [Transformation of the Organization's Expense Accounting: Methodology and Practice]. Minsk: Bukhgalterskiy uchet, 2002.
- Kotlyarov, S. A. *Upravleniye zatratami* [Cost Management]. St. Petersburg: Piter, 2001.
- Kovinko, O. M., Beziazychna, S. L., and Kozachun, K. I. "Stan vitchyznianoho rynku aviabuduvannia ta perspektivni rishennia pro mizhnarodnu spivpratsiu" [The State of the Domestic Aviation Market and the Promotional Decisions on International Co-operation]. *Internauka. Seriiia «Ekonomichni nauky»*, no. 6 (2018): 33-38. DOI: 10.25313/2520-2294-2018-6-3938 [Legal Act of Ukraine] (2018). <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/429-2018-p#Text>
- Lipis, A. V., Ryzhov, V. A., and Sizov, V. A. "Vozmozhnosti primeneniya ERP-sistem v sudostroyenii" [Possibili-

- ties of Application of ERP-systems in Shipbuilding]. *Sudostroyeniye*, no. 2 (2003): 41-45.
- Lisovich, G. M. *Bukhgalterskiy upravlencheskiy uchet v selskom khozyaystve i na pererabatyvayushchikh predpriyatiyakh APK* [Management Accounting in Agriculture and Agro-industrial Processing Enterprises]. Rostov-on-Don: Arista, 2000.
- Nikolayeva, S. A. *Dokhody i raskhody organizatsii* [The Income and Expenses of the Organization]. Moscow: Analitika-Press, 2000.
- “Periodychna informatsiia Derzhavnoi aviatsiinoi sluzhby Ukrainy” [Periodic Information of the State Aviation Service of Ukraine]. <https://avia.gov.ua/>
- Sheremet, A. D. *Upravlencheskiy uchet* [Management Accounting]. Minsk: ID FBK-PRESS, 2000.

- Sopko, V. V. *Bukhhalterskiy oblik* [Accounting]. Kyiv: KNEU, 2000.
- Veselovska, O. V. “Orhanizatsiia systemy upravlinnia vytratamy na vitchyznianykh aviabudivnykh pidpriemstvakh na protsesniy osnovi” [Organization of the Process-Based Cost Management System at the Domestic Aircraft Building Enterprises]. *Efektivna ekonomika*. 2012. <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=1359>
- Vrublevskiy, N. D. *Upravlencheskiy uchet izderzhok proizvodstva: teoriya i praktika* [Management Accounting of Production Costs: Theory and Practice]. Mogilev: Finansy i statistika, 2002.

УДК 330.341:658.11
JEL: O12; P13; P47

ДІАГНОСТИКА РЕЗУЛЬТАТИВНОСТІ РОЗВИТКУ МАШИНОБУДІВНИХ КВАЗІІНТЕГРАЦІЙНИХ СТРУКТУР В УКРАЇНІ

©2020 ЖИГАЛКЕВИЧ Ж. М.

УДК 330.341:658.11
JEL: O12; P13; P47

Жигалкевич Ж. М. Діагностика результативності розвитку машинобудівних квазіінтеграційних структур в Україні

Метою статті є діагностика результативності квазіінтеграційних структур на основі вітчизняних машинобудівних підприємств. Актуальність дослідження пов'язана з повільним розвитком машинобудівних квазіінтеграційних структур в Україні. Досліджено 11 квазіінтеграційних структур на основі машинобудівних підприємств, а саме: громадська спілка «Український аерокосмічний кластер» (м. Дніпро); аерокосмічний кластер «Мехатроніка» (м. Харків); індустріальний парк «Вінницький кластер холодильного машинобудування»; корпорація «Науковий парк «Інноваційно-інвестиційний кластер Тернопілля»»; авіаційний кластер корпорації «Українська авіабудівна компанія» держконцерну «Укроборонпром»; кластер радіолокації, радіозв'язку та спеціального приладобудування держконцерну «Укроборонпром»; кластер високоточного озброєння та боєприпасів держконцерну «Укроборонпром»; бронетанковий кластер держконцерну «Укроборонпром»; Миколаївський кластер суднобудування; Закарпатський автомобілебудівний кластер (м. Ужгород); машинобудівний кластер «АгроБУМ» (м. Мелітополь). На основі існуючої інформації в мережі Інтернет та аналітичної онлайн-системи YouControl здійснено економічний аналіз учасників кластерів держконцерну «Укроборонпром» та «АгроБУМ». Проведена діагностика результативності зазначених кластерів є аргументом щодо квазіінтеграції інших машинобудівних вітчизняних підприємств і взаємодіючих з ними фірм та установ. Зроблено висновок, що повільний розвиток квазіінтеграційних процесів в Україні пов'язаний з необізнаністю підприємців та відсутністю методичних рекомендацій щодо формування квазіінтеграційних структур.

Ключові слова: квазіінтеграція, структура, машинобудування, підприємство, кластер, діагностика.

DOI: <https://doi.org/10.32983/2222-4459-2020-9-188-197>

Рис.: 2. **Табл.:** 2. **Бібл.:** 16.

Жигалкевич Жанна Михайлівна – кандидат економічних наук, доцент, доцент кафедри менеджменту, Національний технічний університет України «Київський політехнічний інститут імені Ігоря Сікорського» (просп. Перемоги, 37, Київ, 03056, Україна)

E-mail: zhyalkevych@gmail.com

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-5847-1302>

UDC 330.341:658.11
JEL: O12; P13; P47

Zhyalkevych Zh. M. Diagnostics of the Effectiveness of Development of the Machine-Building Quasi-Integration Structures in Ukraine

The article is aimed at diagnosing the effectiveness of quasi-integration structures on the basis of domestic machine-building enterprises. The relevance of the research is associated with the slow development of the machine-building quasi-integration structures in Ukraine. 11 quasi-integration structures on the basis of machine-building enterprises were examined, namely: public union «Ukrainian Aerospace Cluster» (Dnipro); aerospace cluster «Mekhatronika» (city of Kharkiv); industrial park «Vinnytsya cluster of refrigeration machine-building» (city of Vinnytsya); corporation «Scientific park «Innovation and Investment Cluster of Ternopil region»»; aviation cluster of the corporation «Ukrainian aircraft com-