

в країну, також недоцільно. Їх варто трансформувати у відповідності до вимог сучасної економіки України та її регіонів. Обраний Україною курс на євроінтеграцію ще більшою мірою підтверджує необхідність використання досвіду постсоціалістичних країн – нових членів ЄС у політиці активізації інвестиційних процесів на регіональному та загальнодержавному рівнях.

Наголошення на ролі диференційованого підходу в політиці активізації інвестиційної діяльності на регіональному рівні має економічне підґрунтя, що обґрунтовується диференціацією в рівні розвитку окремих регіонів та факторів, що визначають цей рівень. А комплексний підхід та політика лібералізації в усіх напрямках щодо залучення іноземних інвестицій – це способи досягнення позитивної динаміки в залученні інвестицій в усі регіони України.

Список використаних джерел

1. Андреев А.В. Основы региональной экономики: учебное пособие / А.В. Андреев, Л.М. Борисова, Э.В. Плучевская. – 2-е изд., стер. – М.: КНОРУС, 2008. – 336 с.
2. Борисова С.Е. Глобальная финансовая система: инвестиционная складовая країн центральної і східної Європи // Проблемы и перспективы развития сотрудничества между странами Юго-Восточной Европы в рамках Черноморского экономического сотрудничества и ГУАМ: Сборник научных трудов. – 2011. – Т. 2. – С. 125–129.
3. Василенко О.В. Світовий досвід формування інвестиційних ресурсів місцевих бюджетів. – [Електрон. ресурс]. – Режим доступу: <http://www.nbu.gov.ua/portal/>

4. Карлін М.І. Фінанси країн Європейського Союзу. – [Електрон. ресурс]. – Режим доступу: http://libfree.com/136717983-finansi-finansi_krayin_euyropeyskogo_soyuzu_karlin_mi.html

5. Кистанов В.В., Копылов Н.В. Региональная экономика России: Учебник. – М.: Финансы и статистика, 2006. – 584 с.

6. Коваль Г.І., Дударчук Т.Ю. Прямі іноземні інвестиції в країнах із перехідною економікою // Науковий вісник Волинського державного університету імені Лесі Українки. – 2007. – №7. – С. 110–115.

7. Латвійське агентство інвестицій і розвитку – <http://www.li-aa.gov.lv/rus>

8. Макуха С.М. Інноваційність іноземних інвестицій – чинник модернізації перехідної економіки // Вісник Національної юридичної академії України імені Ярослава Мудрого – 2011. – №2 (5). – С. 30–40.

9. Маркевич К.Л. Досвід країн ЄС у сфері іноземного інвестування – крок України до європейської інтеграції. [Електрон. ресурс]. – Режим доступу: http://www.nbu.gov.ua/portal/soc_gum/dtr/ep/2009_4/files/EC409_26.pdf

10. Про Державний бюджет України на 2012 рік: Закон України від 22.12.2011 №4282-VI // Голос України. – №246 (5246) 28 грудня 2011 р. – С. 12–13.

11. Созінова Є. Напрями розвитку потенціалу транснаціоналізації країн Південно-Східної Європи в контексті розширення ЄС // Проблемы и перспективы развития сотрудничества между странами Юго-Восточной Европы в рамках Черноморского экономического сотрудничества и ГУАМ Сборник научных трудов. – 2011. – Т. 2. – С. 666–670.

12. Танцюра О.А. Польський досвід в залученні іноземних інвестицій. – Збірник наукових праць ЧДТУ. – 2008. – Вип. 21. – С. 42–45.

М.В. НОВИКОВА,
к.е.н., доцент, Національний авіаційний університет

Теоретико-методологічні засади формування регіональної політики в контексті інноваційно-інвестиційного розвитку територіальних авіавиробничих комплексів

У статті досліджується процес інноваційно-інвестиційного розвитку територіальних авіавиробничих комплексів (ІІРТАВК). Визначено засоби діяльності територіальних авіавиробничих комплексів у контексті регіональної політики. Розкриті принципи, на яких ґрунтується формування регіональної політики в контексті ІІРТАВК. Здійснено вибір пріоритетних напрямів регіональної політики в контексті ІІРТАВК.

Ключові слова: регіональна політика, авіапромислові підприємства, територіальні авіавиробничі комплекси, інноваційно-інвестиційний розвиток територіальних авіавиробничих комплексів, авіавиробнича продукція, авіавиробнича система, інноваційно-інвестиційна політика.

В статье исследуется процесс инновационно-инвестиционного развития территориальных авиапроизводственных комплексов (ИИРТАПК). Определены направления деятельности территориальных авиапроизводственных комплексов в контексте региональной политики. Раскрыты принципы, на которых основывается формирование региональной политики в контексте ИИРТАПК. Осуществлен выбор приоритетных направлений региональной политики в контексте ИИРТАПК.

Ключевые слова: региональная политика, авиапроизводственные предприятия, территориальные авиапроизводственные комплексы, инновационно-инвестиционное развитие территориальных авиапроизвод-

ственных комплексов, авиапроизводственная продукция, авиапроизводственная система, инновационно-инвестиционная политика.

The article examines the process of innovation and investment development of regional aircraft production. Defined means the territorial air of industrial complexes in the context of regional policy. Disclosed principles underlying the formation of regional policy in the context of innovation and investment development of regional aviation industrial complexes. The choice of priorities of regional policy in the context of innovation and investment development of regional aviation industrial complexes.

Keywords: regional policy, aviapromislovi enterprise territorial aircraft production facilities, innovation and investment development of regional aviation industrial complexes, aircraft manufacturing production, aviation manufacturing system, innovation and investment policy.

Постановка проблеми. На етапі активізації економічних реформ з метою прискорення післякризового відновлення промисловості та створення передумов для забезпечення довгострокового економічного зростання постає завдання формування сучасних механізмів промислової політики, які дозволять модернізувати її структуру на засадах підвищення частки виробництва товарів із високою доданою вартістю, насамперед високотехнологічних, нарощування їх експорту, розвитку внутрішнього ринку збуту, забезпечення припливу інвестицій у виробничий сектор економіки, налагодження виробництва продукції, здатної ефективно конкурувати з продукцією іноземного виробництва, підвищення енергоресурсної ефективності виробництв, утворення замкнених циклів виробництва [1]. Таким чином, регіональна політика має будуватися не на протиставленні державному регулюванню та ринковій волі, а навпаки, на основі комбінації активної ролі держави і ринкових механізмів. Ключовою проблемою регіональної політики України в контексті інноваційно-інвестиційного розвитку територіальних авіавиробничих комплексів (ІІРТАВК) на сьогодні є здійснення правильного вибору її фундаментальних пріоритетів, швидкість і своєчасність їх реалізації.

Аналіз досліджень та публікацій з проблеми. Фундаментальні теоретико-методологічні дослідження проблем регулювання економіки здійснені такими вченими, як С. Брю, Д. Кейнс, Ф. Кене, Ф. Котлер, В. Леонтьєв, К. Макконнел, А. Маршалл, А. Пігу, Т. Пітере, Д. Рікардо, А. Ростю, П. Самуельсон, А. Сміт, Р. Уотермен, П. Хейне, та іншими. Проблеми територіальної організації продуктивних сил у державі, її регіонах та відображення напрямів їх економічного розвитку досліджувалися в роботах провідних науковців О. Алимova, П. Бубенка, В. Гейця, Б. Данилишина, М. Долішнього, С. Дорогунцова, І. Запатріної, Ф. Заставного, С. Іщука, В. Микитенко, А.В. Степаненка, Л.Г. Чернюк та інших. Значний внесок у вирішення проблемних питань щодо функціонування та розвитку авіапромислових підприємств зробили

такі вчені: Г. Астапова, Ю. Голляк, В. Єлагін, В. Загорюлько, М. Ільїн, Ю. Кулаєв, В. Мова, С. Подреза, Ю. Прохорова, Є. Сич, В. Щелкунов, Г. Юн та інші.

Складність і багатогранність питань регіонального розвитку спричиняють необхідність їхнього вивчення в системі територіальних координат авіавиробничих комплексів, що задається різними рівнями методології дослідження. Насамперед це стосується комплексної оцінки та моделювання перспектив формування регіональної політики щодо питання удосконалення механізму стимулювання інвестиційно-інноваційного розвитку територіальних авіавиробничих комплексів.

Метою статті є теоретико-методологічне обґрунтування та розробка концептуальних підходів щодо формування регіональної політики як запоруки забезпечення сталого розвитку територіальних авіавиробничих комплексів.

Виклад основного матеріалу. У процесі наукового дослідження визначено, що систему формування регіональної політики в контексті інноваційно-інвестиційного розвитку територіальних авіавиробничих комплексів необхідно розглядати та поділяти на етапи:

1) на першому етапі відбувається формування потенціалу територіальних авіавиробничих комплексів (ТАВК). З урахуванням попиту й пропозиції економічних суб'єктів на мікро-, мезо- і макрорівні проводиться оцінка потенціалу ТАВК з погляду дотримання інтересів учасників регіональної політики;

2) на другому етапі – створюються сприятливі умови для того, щоб потенціал ТАВК використовувався в певний термін;

3) на третьому етапі – здійснюється оцінка ефективності використаного потенціалу ТАВК для всіх учасників регіональної політики.

Елементами регіональної політики при цьому будуть: учасники авіапромислового процесу; потенціал ТАВК регіону; регіональний авіаринок; промисловий клімат регіону. Під реалізацією регіональної політики слід розуміти здійснення певної послідовності дій, які, у свою чергу, мають бути керовані [2]. Як критерій керованості регіональної політики пропонується забезпечення балансу інтересів учасників регіонального промислового процесу. Під балансом інтересів необхідно розуміти можливість вибору найбільш ефективного варіанту розвитку ТАВК на кожному його етапі, що задовольняє інтереси всіх учасників. Основним завданням забезпечення балансу інтересів буде така організація інвестиційних ресурсів, при якій на кожному етапі процесу буде можливе установлення єдиних цілей і критеріїв вибору. Процес ІІРТАВК складається з таких етапів (рис. 1).

У процесі ІІРТАВК беруть участь такі основні сторони:

- ТАВК регіонів;
- внутрішні регіональні інвестори;
- зовнішні інвестори;
- органи регулювання промислової діяльності;
- зацікавлені організації.

При цьому, хоча практично кожний з учасників може ініціювати процес ІІРТАВК, ролі сторін у ході процесу постій-



Рисунок 1. Процес інноваційно-інвестиційного розвитку територіальних авіавиробничих комплексів

но міняються, як можуть мінятися й первісні інтереси учасників. Слід зазначити, що всі учасники процесу ІІРТАВК впливають на сам процес. Така можливість пояснюється як логікою економічної теорії, так і законодавством. Цим обумовлюється необхідність регулювання інтересів кожного з учасників і дотримання балансу інтересів. Початок процесу ІІРТАВК може бути як автоматичним у системі безперервного промислового розвитку, так і ініційованим яким-небудь із його учасників. При цьому важливо те, що процес ІІРТАВК передбачає різночасність входу кожного з учасників у процес ІІРТАВК. Враховуючи неминучість впливу всіх учасників на процес ІІРТАВК, що ввійшли в нього раніше інших, змушено дотримувати інтересів майбутніх потенційних учасників (рис. 2).

В авіавиробничій діяльності ТАВК може мати місце випадок, коли учасники конкретного процесу ІІРТАВК одночасно задіяні в інших процесах, хто більшою, хто меншою мірою. Участь у декількох процесах змушує більш ретельно підходити до проблем аналізу інтересів і вибору критеріїв.

Різноманіття суб'єктів процесу ІІРТАВК й джерел інвестицій, а також зміни, що відбуваються у всій системі відтворювальних відносин в авіапромисловій сфері, викликають

необхідність формування авіапромислових ринків і вимагають більш широкого системного підходу. На рис. 3 запропонована схема взаємозв'язку суб'єктів авіавиробничої діяльності і джерел інвестицій.

Кожний із суб'єктів авіавиробничої діяльності дбає лише про власні інтереси в інноваційно-інвестиційному процесі. Дана класифікація представляє, на нашу думку, значний інтерес для дослідження ролі й місця кожного із суб'єктів і джерел процесу ІІРТАВК. Нам представляється, що процес ІІРТАВК становить сутність регіональної політики і характеризується цілеспрямованим використанням і розвитком потенціалу економічної системи регіону для досягнення соціально-економічного ефекту з погляду досягнення необхідних результатів для всіх його учасників.

Таким чином, пропонуються такі доповнення до концепції регіональної політики, технології її формування, що полягає в доповненні таких етапів:

1. Збір усіх попередніх напрацювань (уряду, міністерств, наукових організацій, дослідних центрів, закордонних прецедентів).
2. Визначення поняття й предмета регіональної політики для цілей ІІРТАВК.

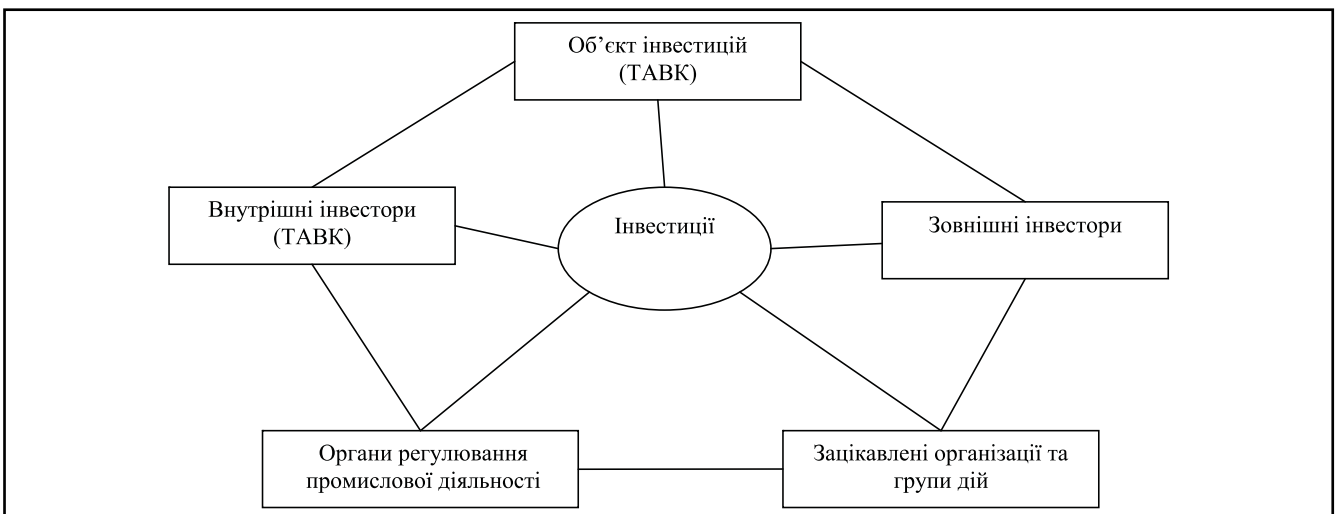


Рисунок 2. Учасники процесу ІІРТАВК

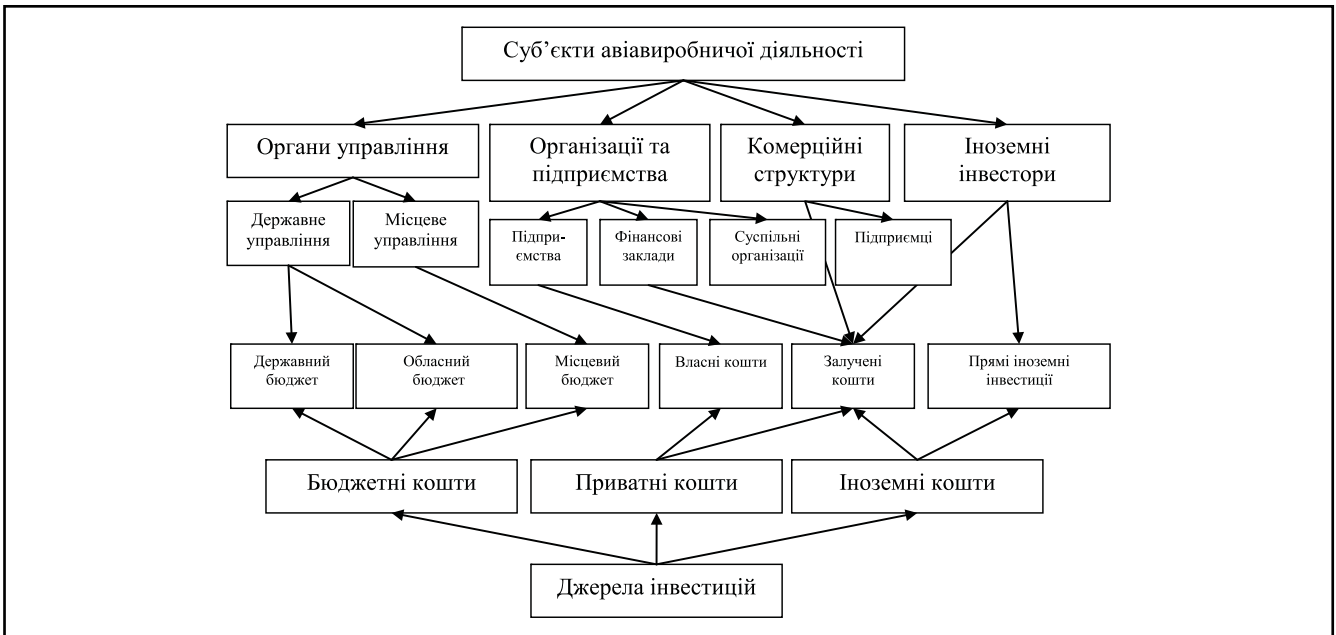


Рисунок 3. Формування засобів авіавиробничої діяльності ТАВК

3. Визначення інструментаріїв регіональної політики в контексті ІІРТАВК.

4. Визначення фактичного стану і змісту регіональної політики в контексті ІІРТАВК, що проводиться урядом в Україні на теперішній момент.

5. Визначення основних проблем і викликів стану й тенденцій ТАВК на теперішній момент.

6. Визначення пріоритетів поточних і стратегічних управлінських завдань у рамках промислової політики.

7. Вибір рішення (методи й інструменти, строки, порядок, ресурси, рівні прийняття рішень, суб'єкти й об'єкти рішень) для поставлених управлінських завдань ІІРТАВК.

8. Деталізація рішень до рівня технологій і механізмів їх реалізації в ІІРТАВК.

Оформлення підсумкових документів: концепції регіональної політики; програми регіональної політики; пакету нормативно-правових проектів по її реалізації.

Основними напрямками регіональної політики в контексті ІІРТАВК є:

1. Інноваційно-інвестиційна політика, що сприяє взаємодії підприємницьких і науково-інноваційних структур, формуванню інноваційних мотивацій господарської діяльності

ТАВК, установленню державних орієнтирів і стимулів до інноваційної моделі розвитку.

2. Структурна політика, що стимулює міжсекторний, міжгалузевий і міжрегіональний «перетік» капіталу для фінансового забезпечення модифікації галузевої й територіальної структури ТАВК відповідно до цілей регіональної політики. Поряд з авіавиробничою галузевою складовою структурна політика включає проблему розміщення ТАВК (територіальний аспект).

3. Інвестиційна політика, що забезпечує й стимулює капіталовкладення в розвиток авіавиробництва і виробничої інфраструктури ТАВК.

Розробка й реалізація регіональної політики здійснюється, як правило, на трьох рівнях (табл. 1).

Регіональна політика має будуватися не на протиставленні державного регулювання й ринкової волі, а навпаки, на основі комбінації активної ролі держави й ринкових механізмів [2, 3]. Ключовою проблемою регіональної політики України в контексті ІІРТАВК у цей час є правильний вибір її фундаментальних пріоритетів. Державне регулювання має привести до оптимальних результатів у такому виборі. Необхідна гранична концентрація політичної волі й матеріальних ресурсів на ряді напрямків, де в Україні є серйозні науково-технологічні

Таблиця 1. Рівні регіональної політики

№ п/п	Рівень	Характерні риси
1	Макрорівень	Визначаються загальнонаціональні цілі регіонального розвитку, формуються державна нормативна база й державні цільові програми регіональної політики (включаючи їх ресурсне забезпечення), організує взаємодію ТАВК й держави при формуванні й реалізації регіональної політики (прямі й зворотні зв'язки), уточнюються поділ компетенцій з регіонами й зовнішньополітичні аспекти регіональної політики
2	Мезорівень	Регулюється формування й функціонування вертикальних і горизонтальних (у тому числі транснаціональних) ТАВК
3	Мікрорівень	Здійнюється державне регулювання сприятливих і цілеспрямовано мотивуючих умов діяльності ТАВК як самостійних ринкових суб'єктів (включаючи правила дозволу господарських спорів, процедури поглинань, санації й т.п.)

РОЗВИТОК РЕГІОНАЛЬНОЇ ЕКОНОМІКИ

досягнення й просунуті позиції на світових ринках. Загально-визнане, що найбільш вагомим потенціалом розташовують у нашій країні такі галузі і сфери, як ТАВК та авіаприладобудування. Створивши всі необхідні умови для їх прискореного розвитку на рівні 15–20% щорічного приросту, ми тим самим сформуємо реальні «центри зростання», які потягнуть за собою всю економіку країни, забезпечивши її необхідне зростання порядку 8–10% у рік [4].

Ефективна й цивілізована держава у своїх цілях зобов'язана враховувати об'єктивно існуючі особисті, групові й спільні інтереси, права людини, корпоративні (суспільні), галузеві, регіональні інтереси, інтереси держави в забезпеченні національної безпеки й стійкого довгострокового (стратегічного) існування. При конструюванні регіональної політики в контексті ІІРТАВК важливе визнання й облік гуманітарних і соціальних аспектів.

З визначення регіональної політики в контексті ІІРТАВК як державної, на відміну від корпоративної, впливає, що критерій конкурентоспроможності не може носити універсального характеру. Цілий ряд вітчизняних ТАВК, враховуючи особливість умови господарювання в Україні, наприклад кліматичні витрати, відносно високий соціальний пакет, транспортне плече, особливі проблеми національної безпеки, – споконвічно виявляється в програшному положенні. Тому доцільно виходити із принципу відносності, а не абсолютності критерію конкурентоспроможності. Це означає орієнтацію на світову конкурентоспроможність конкретного переліку авіавиробництва, які вже готові або поступово зможуть здійснювати конкуренцію на світовому рівні [5]. Ті ТАВК, які мають принципово інші, гірші позиції в порівнянні зі світовими аналогами, але важливі для стійкого й безпечного розвитку країни, мають оцінюватися по ефективності у порівнянні з конкурентами з числа вітчизняних ТАВК.

Державна регіональна політика в контексті ІІРТАВК має істотні відмінності від регіональної політики, місія якої більш вузька, а критерії ефективної діяльності можуть зводитися до одержання максимального прибутку. Відповідальність держави – ширше. Критерії державної регіональної політики в контексті ІІРТАВК носять багатомірний характер, обумовлений усіма місіями й відповідальностями держави (безпека, стійкість, гуманістичність і т.п.).

Враховується й регіональний аспект регіональної політики в контексті ІІРТАВК, оскільки в українському випадку умови й проблеми в регіонах носять різний і специфічний характер. Державна регіональна політика в контексті ІІРТАВК має стикуватися з інтересами й діями в цій сфері всіх регіонів України. Ефективна й реалістична державна регіональна політики в контексті ІІРТАВК має включати триаду: проблеми – пропозиції по їхньому вирішенню – дії по реалізації ухвалених рішень.

Регіональна політика в контексті ІІРТАВК реалізується як методами макроекономічного регулювання (створення правил і умов, мотивацій поведінки учасників авіаринку, бюджетний перерозподіл ресурсів), так і методами адміністру-

вання. До складу її інструментів входять також формування суспільної думки й ціннісних соціокультурних і індивідуально-поведінкових шкал, організація діалогу ринкових суб'єктів і державної влади, узгодження інтересів на території (горизонтальне) і міжрівневе (вертикаль влади).

В економічній літературі й у практиці активно використовуються методики вибору напрямів регіональної політики в контексті ІІРТАВК, засновані на ранжируванні об'єктів по певних ознаках і застосуванні різного інструментарію до груп цих об'єктів [3]. Як ознаки угруповання виступають показники ефективності діяльності того або іншого досліджуваного об'єкта, конкурентоспроможність виробленої їм продукції, значимість суб'єкта економіки для муніципальної, регіональної або державної економіки.

Поширена точка зору, що при виборі пріоритетів необхідно орієнтуватися тільки на імпульси кінцевого попиту [6]. Така стратегія, головним чином, обґрунтовується дією ефекту мультиплікатора. Суть його полягає в тому, що в рамках замкненої економічної системи й інших сприятливих умовах збільшення споживчого попиту на продукцію ТАВК викликає максимально повний ефект (з обліком усіх прямих і непрямих міжгалузевих зв'язків) зростання попиту в сполучених галузях. Деякі дослідники пов'язують гідності теорії селективного впливу на економічні процеси з можливістю поширення мультиплікативних імпульсів і одержання бажаного ефекту при менших витратах.

Оцінюючи підходи до обґрунтування напрямів регіональної політики в контексті ІІРТАВК, можна зробити висновок про те, що, спираючись на цілі ІІРТАВК або економіки в цілому, можливо розглянути класифікацію об'єктів регіональної політики в контексті ІІРТАВК доповнити новою ознакою й відповідними йому класифікаційними елементами. Об'єкти регіональної політики в контексті ІІРТАВК можуть бути класифіковані по меті, результату впливу й підходу до обґрунтування впливу на пріоритети, крапки росту й кризові об'єкти. При цьому необхідно враховувати системний вплив розвитку (деградації) об'єкта на економіку.

При виборі пріоритетних напрямів регіональної політики в контексті ІІРТАВК облік мультиплікативного впливу необхідний у зв'язку з тим, що загальна ефективність заходів (по технічному, технологічному оснащенню ТАВК, підвищенню конкурентоспроможності окремих видів продукції, реалізації інноваційно-інвестиційних проектів і т.п.) у значній мірі залежить від взаємної погодженості окремих проектних рішень. Облік мультиплікативних взаємодій між обраними й суміжними об'єктами й впливу їх розвитку на кінцеві результати функціонування економіки може бути реалізовано декількома шляхами. Одним з найбільш відомих методів виміру взаємозв'язки між структурними зрушеннями в економіці є кореляційно-регресійний аналіз.

Інший підхід до вирішення зазначеної проблеми запропонований автором. Для здійснення широкомасштабної структурної перебудови економіки, на думку автора, досить

ініціювати спочатку щодо невеликого структурного зрушення в одній з локальних економічних підсистем. Для виявлення зрушень автором вводиться поняття коефіцієнта взаємодії структурних зрушень в економіці. Показник указує на співвідношення кількісних характеристик взаємодіючих зрушень, що й народжується із цієї взаємодії результуючого зрушення (приріст частки відповідних показників у структурі економіки, виражений індексом структурних зрушень):

$$K = \frac{I_r}{I_1 + I_2 + \dots + I_n} \quad (1)$$

де K – коефіцієнт взаємодії структурних зрушень в економіці; I_r – індекс результуючого структурного зрушення в економіці; $I_1 + I_2 + \dots + I_n$ – індекси взаємодіючих зрушень у структурі економіки.

Три обставини позначаються на ефективності зазначених методів при одержанні результатів розглянутих цілей. Розрахунки проводяться на основі екстраполяції вже існуючих процесів ІПТАВК, що може вступити в протиріччя із сутністю й характером селективної регіональної політики в контексті ІПТАВК. З іншого боку, при використанні описаних методів можливе відбиття лише приватних структурних зрушень і їх взаємодій. Нарешті, відсутність методів (або більші складності) визначення впливу заходів селективного характеру на кінцеві результати функціонування економіки.

Третій напрям вирішення завдання – метод прямого рахунку, коли поряд з показниками економічної, бюджетної, соціальної, науково-технічної, екологічної ефективності якого-небудь проекту розраховуються додаткові обсяги авіавиробництва, необхідного устаткування й витрат у суміжних галузях і виробництвах, приріст прибутку в цих галузях. Потім бюджетна ефективність перераховується з урахуванням впливу проекту на суміжні галузі й авіавиробництво. До недоліків можна віднести складність виявлення міжгалузевих взаємозв'язків.

З урахуванням виявлених обставин, на думку автора, ефективним методом обліку міжгалузевих взаємодій при виборі напрямів і прогнозування результатів регіональної політики в контексті ІПТАВК є міжгалузевий баланс авіавиробництва й розподілу продукції (метод «витрати–випуск»). Схема балансу міжгалузевих зв'язків В. Леонтьєва являється основою для ряду структурних моделей, що розроблялися в різних країнах для потреб економічного аналізу й прогнозу [7].

Розвиток міжгалузевого методу, модифікація й розширення вихідної схеми диктуються такими обставинами, як необхідність обліку специфічних особливостей і факторів економічного розвитку, сукупність наукових завдань, розв'язуваних за допомогою даного класу моделей, і наявності статистичної бази, наявної в розпорядженні дослідників. Складності застосування розглянутого методу пов'язані з великою трудомісткістю розробки балансу.

Перевагами використання міжгалузевого балансу (МБ) стосовно до розрахунків мультиплікативних взаємодій при

обґрунтуванні напрямків регіональної політики в контексті ІПТАВК можливо вважати: можливість кількісної оцінки мультиплікативних ефектів з використанням коефіцієнтів не тільки прямих, але й повних витрат. Стає можливим кількісно визначити технологічний взаємозв'язок авіавиробництва, врахувати багато макроекономічних показників, проаналізувати валовий випуск авіапродукції залежно від зміни факторів кінцевого попиту й технологічних можливостей. Метод міжгалузевого балансу авіавиробництва й розподілу продукції може бути реалізований по такому алгоритму:

1. Рівняння міжгалузевого балансу має вигляд:

$$X = (E - A)^{-1} Y = BY, \quad (2)$$

де A – матриця коефіцієнтів прямих витрат, X – вектор валових випусків галузей, Y – вектор кінцевого попиту на продукцію галузей, B – матриця коефіцієнтів повних витрат.

Валовий випуск продукції кожною галуззю промисловості є функцією двох факторів – зміни коефіцієнтів прямих (повних) витрат і зміни кінцевого попиту. Виявляються нові можливості моделювання валового випуску в цілому і по галузях залежно від передбачуваних технологічних змін і кінцевого попиту.

У кінцевий попит відповідно до методології розробки таблиць витрати–випуск включаються такі позиції, як кінцеве споживання домашніх господарств, державних установ на колективні послуги й на індивідуальні товари й послуги, кінцеве споживання некомерційних організацій, що обслуговують домашні господарства, валове нагромадження основного капіталу, зміна запасів матеріальних обігових коштів у виробників, споживачів і в торгівлі, чисте придбання цінностей, експорт, імпорт. Впливаючи подібним чином на елементи кінцевого попиту вбік їхнього збільшення стає можливим спрогнозувати не тільки зміну валового випуску, а й валової доданої вартості.

2. Проводиться оцінка приросту кількості прямих і сполучених робочих місць при змінах кінцевого попиту, яка заснована на використанні основної тотожності міжгалузевого балансу, інформації про оплату праці, чисельності зайнятих у галузях, прийнятих для розрахунків, і інформації про середню оплату праці одного зайнятого в кожній галузі.

3. Визначається ефективність наслідків імпортозаміщення. Нехай обсяг авіавиробництва галузі S фіксований, і можливі два варіанти використання продукції цієї галузі: на цілі експорту й в якості матеріальних витрат для забезпечення випуску авіапродукції в галузі s імпортерів d , сировиною для якої є продукція галузі s . У цих умовах стає можливим реалізувати умову заміни, що виникає з технологічних співвідношень:

$$b_{ss} \Delta Y_s + b_{sd} \Delta Y_d = 0, \quad (3)$$

де b_{ss} , b_{sd} – коефіцієнти повних витрат продукції галузі на власні потреби (b_{ss}) і на галузь d (b_{sd}); ΔY_s , ΔY_d – зміни в кінцевій авіапродукції галузей s і d відповідно зниження експорту галузі s і збільшення кінцевої авіапродукції галузі d (рівне по абсолютній величині зниженню обсягу імпорту цієї

РОЗВИТОК РЕГІОНАЛЬНОЇ ЕКОНОМІКИ

авіапродукції даної галузі) у результаті збільшення внутрішнього авіавиробництва.

Практично значимою при обґрунтуванні напрямів регіональної політики в контексті ІІРТABK є оцінка приросту відповідних вартісних показників діяльності (валового випуску, валової доданої вартості, валовому прибутку) залежно від зміни кінцевого попиту. На підставі інформації, представленій в таблицях витрати–випуск і основної тотожності міжгалузевого балансу, розраховуються приріст валового випуску, валової доданої вартості, валового прибутку TABK при прирості кінцевої авіапродукції на 1000 грн., результати розрахунків яких представлені в табл. 2.

Розрахунки підтверджують гіпотезу про те, що найбільший мультиплікативний ефект викликає розвиток галузей, орієнтованих на авіаційний сектор, – авіавиробництво. Однак слід зазначити й таку залежність – чим більше авіавиробництво орієнтоване на кінцеві потреби (особливо населення), тим більш низькі показники приросту валового прибутку TABK. Зокрема, з комплексу виробництв найменший приріст прибутку спостерігається у виробництва матеріалів для облаштування салонів для літаків. Розрахунки кількості прямих і сполучених робочих місць відображають результати раніше проведених розрахунків вартісних показників діяльності TABK зі зсувом ефективності створення й підтримки прямих і сполучених робочих місць у бік більш трудомістких видів авіавиробництва. Аналіз ефективності імпортозаміщення підтверджує висновок про те, що скорочення імпорту авіаустаткування приводить відповідно до скорочення експорту енергоресурсів. В остаточному підсумку це сприяє значній економії валютних ресурсів [8].

Запропонований і апробований у науковій статті методологічний підхід стає підставою для розробки ефективних напрямів регіональної політики в контексті ІІРТABK і виявлення точок зростання. Проте у випадку вибору пріоритетів і кризових об'єктів остаточне рішення має ухвалюватися не на підставі оцінки мультиплікативних ефектів, а з урахуванням можливих наслідків для економіки від прийнятих рішень з використанням викладеного підходу або його окремих елементів.

При швидкій інтернаціоналізації та переміщеннях за кордон авіапромисловість ефективніше формувати з TABK, з їх економічної активності приваблюючи до себе нові технології та інвестиційні ресурси. Має бути скорегована галузева схема регіональної політики в контексті ІІРТABK.

Промислова політика на макро– і мезорівні пов'язана з політикою на мікрорівні, найбільш чутливої до стану окремих TABK і взаємин між ними. Реалізація регіональної політики в контексті ІІРТABK на мікрорівні здійснюється через: підтримку на зовнішніх ринках у рамках можливостей державних зовнішніх інститутів; нормативні правові акти й роз'яснення, а також коментарі до них, направлені конкретному колу або всім TABK; економічні важелі й стимули: податкові, тарифні і інші умови; адміністративні заходи у вигляді видачі ліцензій, квот, сертифікатів і т.п.; сферу освітніх послуг, наданих потенційним або реальним працівникам TABK; управління державною власністю, в тому числі державними TABK; узгодження заходів з усіма регіонами України.

Регіональна політика в контексті ІІРТABK є віддзеркаленням концепції розвитку TABK в довгостроковому аспекті з погляду використання ресурсів і удосконалення авіавиробничої системи. Основним принципом буде принцип максимальної ефективності використання ресурсів. Ефективність використання ресурсів визначається за рядом ознак, основними з яких є:

– віддача від ресурсів на вироблену продукцію. Максимізація випуску продукції при зміні якого–небудь ресурсу усередині групи або між ресурсами різного виду буде основним показником оцінки ефективності використання ресурсів і можливості їх заміни. Приріст випуску авіапродукції при зміні якого–небудь ресурсу є відображенням приросту економічного потенціалу TABK, тобто він може реалізовуватися не обов'язково відразу ж після заміни ресурсу, а бути чинником успіху в довгостроковій політиці розвитку;

– ресурси вважаються рівно привабливими для TABK, якщо дотримується принцип рівнозначності ціни одиничних ресурсів для досягнення певних економічних результатів при випуску однакової кількості продукції. При виборі з альтернативних варіантів цей принцип сприяє визначенню рівно привабливих комбінацій або кращого варіанта. Вкладення в одиницю ресурсу й віддача у випуску продукції на одиницю цього ресурсу, виражена у вартісному (або натуральному) вираженні, є одним з основних методів оцінки економічної ефективності. При цьому віддача в натуральному вираженні буде відбивати інноваційний потенціал політики, а віддача у вартісному вираженні є відображенням ресурсного потенціалу політики;

– ресурси оптимально використовуються в тому випадку, коли досягаються показники економічної ефективності для

Таблиця 2. Приріст валового випуску, валової доданої вартості, валового прибутку при прирості кінцевого попиту на 1000 грн.

Вид продукції	Приріст валового випуску продукції		Приріст валової доданої вартості		Приріст валового прибутку TABK	
	2011	2012	2011	2012	2011	2012
Авіаприлади та устаткування для навігації	1904	2047	938	955	523	567
Конструктивні матеріали	2163	2475	964	959	321	409
Електрообладнання	2180	2292	969	958	348	471
Матеріали для облаштування салонів літаків	2165	2268	961	950	391	461
Авіадвигуни та силові установки	2394	2518	982	951	364	452

економіки ТАВК і економіки суспільства в цілому, тобто використання ресурсів вигідно навіть при наявності зовнішніх обмежень на використання ресурсів. Дані обмеження виражаються у вигляді зниження доступності або цінового зростання ресурсів. Ситуація з обмеженістю ресурсів має відбиватися в реальній діяльності ТАВК у вигляді змін;

– ефективність використання ресурсів залежить від їх внутрішніх характеристик – ознак якості, які показують придатність даних ресурсів для даної авіавиробничої системи, ступінь оптимальності їх використання, а також служать цільовою функцією для інноваційної оптимізації авіавиробництва. Тобто ресурси самі по собі можуть служити як обмеженням на ефективність діяльності ТАВК, так і підставою для реконструкції ТАВК з метою підвищення його ефективності при використанні більш якісних ресурсів.

Принцип тимчасової орієнтованості регіональної політики в контексті ІІРТАВК також ставиться до основних принципів формування політики розвитку. Регіональна політика в контексті ІІРТАВК є віддзеркаленням політики в часі і призначена для досягнення цілей різного ступеня терміновості.

Розглянемо основні ознаки, що характеризують регіональну політику в контексті ІІРТАВК в часі.

Довгострокова спрямованість регіональної політики в контексті ІІРТАВК реалізується в принципі оптимальності сполучення політики підвищення ефективності використання наявних ресурсів, заміни ресурсів і інноваційного розвитку ТАВК. Установлення балансу між зміною елементів авіавиробничої системи (інновацій у авіавиробництво), заміною ресурсів по якості використання (інновацій у якість ресурсів) і підвищенням ефективності використання наявних ресурсів (інновацій в організацію авіавиробничої системи й використання ресурсів) є основною ознакою довгострокової політики розвитку ТАВК. Особливістю даного етапу формування політики є облік безлічі факторів і прогнозний характер оцінки ефективності від політики розвитку. У зв'язку із чим необхідно використовувати спеціальні методи оцінки, зокрема, що ґрунтуються на викладеному вище підході до випуску граничного авіапродукту.

Середньострокова спрямованість регіональної політики в контексті ІІРТАВК полягає в реалізації принципу мінімуму змін в інноваційний розвиток при максимумі використання якості ресурсів. Тобто середньострокова політика має опиратися на незначні реконструкції авіавиробничої системи під максимальне використання потенціалу ефективності наявних ресурсів по якості й іншим параметрам.

Короткострокова політика заснована на принципі оперативного управління ефективністю авіавиробництва шляхом використання альтернативних варіантів ресурсів без інноваційного розвитку авіавиробничої системи [9]. У цьому випадку ефективність від використання ресурсів з вищими показниками якості (і іншими параметрами) має покривати витрати, пов'язані з відсутністю інноваційного розвитку авіавиробничої системи (втратою її ефективності). Втрати

ефективності авіавиробничої системи пов'язані з виникненням дисбалансу між можливостями авіавиробничої системи й параметрами ресурсів, що приводить до зміни експлуатаційно-економічних характеристик системи. Виробництво компенсує цей дисбаланс погіршенням характеристик використання системи, тому важливо точно оцінити економічну ефективність даної частини політики.

Оперативне управління шляхом ресурсної рекомбінації або погіршення експлуатаційно-економічних показників системи (приведе до необхідності зміни регіональної політики в контексті ІІРТАВК) може бути викликане зовнішніми факторами – завданням твердих обмежень на випуск авіапродукції (графіка навантаження). В цьому випадку регіональна політика в контексті ІІРТАВК покликана пом'якшити негативні наслідки такого методу управління для авіавиробничої системи, тобто виникає зворотне завдання компенсації втрат в авіавиробничій системі через регіональну політику в контексті ІІРТАВК. Практично це можна досягти через створення запасів палива з різними показниками якості або впровадження випереджальних інновацій у модернізацію устаткування.

Принцип системного підходу до регіональної політики в контексті ІІРТАВК відбиває необхідність формування політики по всіх етапах авіавиробничого циклу і видах діяльності ТАВК, а також безперервність проектування. Він містить у собі такі положення: основним моментом у розробці регіональної політики в контексті ІІРТАВК є комплексний підхід до розвитку. Мається на увазі облік усіх елементів авіавиробничої системи. У даній роботі розглядалися два види ресурсів: паливо й устаткування та методологія, побудована для них, але в цілому подібний підхід легко поширити на інші види ресурсів. Персонал ТАВК, фінанси й інші ресурси при формуванні політики розвитку мають спиратися на принцип підвищення їх ефективної віддачі на випуск авіапродукції, тобто для оптимізації їх використання застосовуються ті ж принципи, що й для розглянутих у даній роботі ресурсів. Це ж ставиться й до інноваційного розвитку авіавиробничої системи. Необхідне формування політики ІІРТАВК по всіх етапах авіавиробничого циклу й видах діяльності ТАВК. Інноваційний розвиток може принести значний ефект тільки у випадку відсутності лімітованих місць у авіавиробництві, що стримують розвиток. З цього погляду немає не важливих чи другорядних місць в авіавиробництві, які не повинні бути піддані інноваційному розвитку.

Безперервність процесу ресурсно-інноваційного розвитку є найважливішим принципом, що забезпечує ефективність реалізації політики ІІРТАВК. Створення принципу ланцюгового інвестування, що означає вкладення коштів, одержаних як прибутки від інновацій на попередніх етапах, в інновації на наступних етапах, дозволить ТАВК забезпечити фінансову базу для інноваційного безперервного процесу. Інвестиції не повинні для ТАВК стати такими, що виділяються з повсякденного виду діяльності, а звичним методом досягнення цілей політики ІІРТАВК.

РОЗВИТОК РЕГІОНАЛЬНОЇ ЕКОНОМІКИ

Взаємне пов'язування ресурсної й інноваційно-інвестиційної політики є однією з основних умов системного підходу [7]. Як відзначалося вище, ресурсна політика ТАВК відбиває ефективність використання наявної авіавиробничої системи, а інноваційно-інвестиційна політика віддзеркалює можливість удосконалення цієї системи. Очевидно, що ці політики є частинами єдиної політики й нерозривні одна від іншої. Необхідно погоджувати будь-які ресурсні зміни з необхідними змінами в авіавиробничій системі та будь-які інноваційні зміни в авіавиробничій системі з необхідними для оптимального функціонування нової авіавиробничої системи ресурсними змінами.

Усунення слабких місць, тобто зміна підходів і методів організації авіавиробництва, є одним з основних принципів ресурсно-інноваційної політики і методом її реалізації. Організація авіавиробництва має підбудовуватися під регіональну політику в контексті ІПТАВК, а не навпаки. Існуючі в цей час обмеження від авіавиробничої бази й методів організації авіавиробництва роблять ускладненою реалізацію регіональної політики в контексті ІПТАВК і мають бути об'єктом для розгляду різних варіантів їх зміни. Зокрема, логістична система утрудняє реалізацію викладеної в даній роботі методики оперативного управління протягом короткочасного періоду. Принцип розвитку економічного потенціалу ТАВК заснований на припущенні про необхідність економічного зростання і відповідності ТАВК темпам цього зростання.

Даний принцип застосуємо для оцінки економічної ефективності регіональної політики в контексті ІПТАВК. Як відзначалося вище, оцінити ефективність довгострокової регіональної політики в контексті ІПТАВК існуючими методами вкрай важко, тому як одну з методик оцінки пропонується використовувати оцінку економічного потенціалу ТАВК, вираженого в ефективності використання ресурсів. І можливої підвищення цієї ефективності.

Конкурентоспроможність ТАВК на авіаринку визначається також передовсім його економічним потенціалом і можливістю його реалізації. Конкурентоспроможність не є самоціллю розвитку, однак вона сприяє економічному зростанню і, у певних ринкових умовах, відіграє головну роль у можливостях ТАВК.

Відповідність цілям управління є основною умовою будь-якої економічної політики розвитку [10]. У цьому змісті саме зростання економічного потенціалу віддзеркалює і відповідний розвиток ТАВК, тобто проглядається картина відповідності цілям стратегічного управління. Формування регіональної політики в контексті ІПТАВК ґрунтується на викладених вище наведених принципах і відбувається в такій послідовності.

Першим етапом розробки регіональної політики в контексті ІПТАВК є етап аналізу.

На даному етапі здійснюється збір інформації про стан авіавиробничої системи і ресурсів ТАВК, що існують і споживаються у даний момент часу, а також можливо у майбутньому. У ході цього етапу спрацьовується така послідовність кроків:

- Здійснюється внутрішня діагностика авіавиробничої системи. На даному підетапі проводиться збір і аналіз інформації, що стосується функціонування авіавиробничої системи в часі. Передусім аналізується ресурсоспоживання та ефективність використання ресурсів по всіх видах виробничих ресурсів. При цьому використовуються як існуючий техніко-економічний аналіз, так і інші показники, необхідні для управлінського обліку і оцінки ефективності ресурсоспоживань [11].

- Здійснюється зовнішня діагностика авіавиробничої системи. На цьому етапі збирається й аналізується інформація про прямі ресурсні зв'язки ТАВК. Аналіз проводиться як по вхідних параметрах, так і по вихідних параметрах авіавиробничої системи. Аналізуються такі фактори: витрата палива; модернізація устаткування; споживання устаткування через фізичне й моральне зношування; споживання устаткування через збільшення витрат на ремонт; випуск продукції та інші показники.

Дані показники віддзеркалюють сутність регіональної політики в контексті ІПТАВК в кожному конкретному моменті часу.

- Здійснюється аналіз зовнішнього середовища. Аналіз зовнішнього середовища проводиться по ряду факторів, що відбивають вплив ситуації на ресурсному ринку на ТАВК. Аналізуються такі фактори:

1. Споживання ресурсів і їхня динаміка.

2. Фактори, що обмежують споживання (ціни, політика, екологія).

3. Фактори, що підвищують ефективність використання ресурсів (нові технології й устаткування) та інші показники.

Аналіз зовнішнього середовища дозволяє прискорити реакцію на зміни зовнішнього середовища й здійснювати ефективне управління змінами регіональної політики в контексті ІПТАВК.

- Здійснюється прогноз розвитку ресурсів. Прогноз розвитку стосується всіх видів ресурсів і ведеться за всіма показниками, що характеризують:

1. Якість.

2. Експлуатаційні показники.

3. Доступність.

4. Обсяг запасів у часі та ін. показники.

Наступним етапом формування стратегії ІПТАВК є етап визначення цілей ресурсно-інноваційного розвитку. Цей етап складається з таких кроків:

- Визначення загальної мети розвитку ТАВК. На даному етапі виробляється загальна мета розвитку ТАВК й ціль регіональної політики. Щодо цього регіональна політика може виступати в ролі:

1. Засобу досягнення глобальної мети розвитку ТАВК (наприклад, завоювання ринку або забезпечення цільового довгострокового прибутку).

2. Обмежень на реалізацію стратегій досягнення глобальної мети.

3. Метою довгострокового розвитку ТАВК.

- Визначення тимчасово орієнтованих цілей. Як відзначалося вище, регіональна політика в контексті ІПТАВК на

кожному тимчасовому етапі переслідує різні цілі, які мають бути сумісними між собою.

Можливо виділити такі орієнтири мети у часі:

1. Довгострокові цілі, спрямовані на встановлення балансу між зміною елементів авіавиробничої системи (інновацій у авіавиробництві), заміною ресурсів по якості використання (інновацій у підвищення якості ресурсів) і підвищенням ефективності використання наявних ресурсів (інновацій в організації авіавиробничої системи й використання ресурсів).

2. Середньострокові цілі, спрямовані на максимальне використання потенціалу ефективності наявних ресурсів.

3. Короткострокові цілі, спрямовані на використання альтернативних варіантів ресурсів без інноваційного розвитку авіавиробничої системи зі збереженням ефективності в цілому.

4. Оперативні цілі, спрямовані на компенсацію втрат у виробничій системі через регіональну політику.

Як конкретні показники, що визначають цілі в часі, можливо використовувати показники витрат і ефективності використання (коефіцієнтів віддачі).

• Визначення системно орієнтованих цілей. На даному під етапі встановлюються цілі ресурсно-інноваційного розвитку по кожному з елементів авіавиробничої системи, тобто для всіх етапів авіавиробничого циклу і для всіх областей управління. Можливо виділити такі фактори розвитку систем:

1. Розвиток загального економічного потенціалу, який оцінюється через загальні економічні показники.

2. Розвиток окремих авіавиробничих систем, який оцінюється через техніко-економічні показники, зокрема коефіцієнт корисної дії для оцінки ефективності технологічного ланцюжка авіавиробництва. Наступним етапом формування регіональної політики в контексті ІІРТАВК є етап установки пріоритетів, обмежень і критеріїв на розвиток авіавиробничої системи. На даному етапі визначаються перспективні напрями розвитку регіональної політики в контексті ІІРТАВК через встановлення обмежень на розвиток. Встановлення обмежень опирається на попередні етапи аналізу і визначає надалі реальність здійснення обраної політики, тобто є найважливішим етапом. На даному етапі здійснюються такі кроки:

– визначаються обмеження з боку інших напрямів розвитку (авіавиробничої політики, соціальної політики, маркетингової політики й т.д.). Ці обмеження впливають як на фінансування регіональної політики в контексті ІІРТАВК, так і на її зміст;

– визначаються обмеження з боку вищого рівня керівництва і акціонерів ТАВК. Ці обмеження виражаються у впливі на ті ж фактори;

– встановлюються конкретні пріоритети і критерії на розвиток. Вони виражаються в кількісному виді по всіх планових показниках.

Наступним етапом є вироблення ресурсної політики ТАВК. Вироблення ресурсної політики полягає в підвищенні ефективності використання основних фондів, матеріалів, палива та інших ресурсів у наявній авіавиробничій системі, а

також їх можливе вдосконалення. Під ресурсною політикою ТАВК розуміють оптимальне управління виробничими ресурсами для досягнення певних стратегічних цілей, тобто оптимальне використання авіавиробничої системи. Ресурсна політика також має на меті оптимізацію економічної діяльності. Ресурсна політика включає такі моменти:

– ресурсна політика орієнтована на зниження виробничих витрат, тобто розглядає питання підвищення ефективності авіавиробництва. Віддача від використання ресурсів для виробництва певного обсягу авіапродукції є головним показником ресурсної політики;

– ресурсна політика орієнтована на ресурсозбереження, тобто підвищення ефективності використання ресурсів, збільшення їх віддачі. Мінімізація ресурсоспоживання при збереженні інших показників системи є одним з основних показників ресурсної політики;

– ресурсна політика дозволяє враховувати зовнішні й внутрішні обмеження на виробництво, тим самим визначаючи зону реальної ефективності авіавиробничої діяльності. Можливість використання певних ресурсів для виробництва має бути визначена ще на етапі проектування. Ресурсні обмеження багато в чому визначають ефективність авіавиробництва при його проектуванні;

– ресурсна політика є віддзеркаленням створеної авіавиробничої системи і оптимальна в рамках даної авіавиробничої системи. Ресурсна політика як віддзеркалення авіавиробничої системи випробовує всі зміни даної системи на собі. Виробництво, встановлюючи обмеження на використані ресурси, тим самим обмежує свої економічні можливості і звужує ресурсну політику.

Наступним етапом є формування інноваційно-інвестиційної (ІІ) політики розвитку ТАВК. ІІ розвиток дозволяє ТАВК збільшувати свій економічний потенціал і досягати поставлені цілі шляхом стратегічних змін авіавиробничої системи. Основним принципом ІІ розвитку буде формування авіавиробничої системи з більшим ступенем оптимальності стосовно попередньої. Можливо виділити такі кроки формування ІІ політики:

– інноваційно-інвестиційні процеси (ІІП) спрямовані на збільшення економічного потенціалу авіавиробничої системи, тобто переваг нової системи. З цією метою визначаються основні показники по яких досягається перевага;

– ІІП носять цілеспрямований характер, навіть пошукові розробки спрямовані на досягнення конкретних цілей, причому ці цілі обов'язково носять розвиваючий характер, забезпечуючи економічний ріст. Показники, обрані для цілей, мають бути описані по всіх етапах впровадження інновацій, тобто має бути розроблена траєкторія (стратегія) зростання;

– вибір конкретних заходів ІІ розвитку визначається можливостями виробничо-технологічної сфери, а також економічними обмеженнями;

– практична реалізація ІІ політики є для ТАВК керівництвом до дії у всіх сферах і знаходить своє відображення в розробці ІІ політики ТАВК;

РОЗВИТОК РЕГІОНАЛЬНОЇ ЕКОНОМІКИ

– II політика визначається як безперервність розвитку й постійне вдосконалення авіавиробництва, тобто розробляються комплексні плани, які постійно корегуються;

– II політика у своїй основі ставить завдання вдосконалення авіавиробничої системи шляхом зміни всіх її елементів, до складу яких входять і виробничі ресурси, тому одним з розділів II політики є розвиток ресурсів.

Далі визначаємо етап оцінки рішень прийнятих із приводу II й ресурсної стратегії розвитку ТАВК. Оцінка рішень полягає в проведенні таких кроків:

– вибір методу оцінки прийнятих рішень. Вибір методу залежить від вищезначених цілей політики, як основні методи можливо запропонувати: витратний метод, заснований на мінімізації витрат; дохідний метод, заснований на підрахунку майбутніх доходів; метод питомої ефективності ресурсів, заснований на оцінці ефективності використання одиниці ресурсів на випуск граничного продукту;

– оцінювання варіантів регіональної політики в контексті ІІРТАВК. На даному етапі проводиться оцінка конкретних варіантів за допомогою розглянутих вище методів;

– вибір найкращого варіанта. На даному етапі проводиться вибір поточного варіанта регіональної політики в контексті ІІРТАВК. Усі інші варіанти є можливостями альтернативних рішень і при необхідності можуть використовуватися при певних ситуаціях. Тим самим забезпечується гнучкість системи.

Останнім етапом формування ресурсної політики є етап впровадження і корегування розробленої політики. На етапі впровадження й корегування відбувається впровадження обраного оптимального варіанта ухваленого рішення й при необхідності корегування політики. В цілому розроблений алгоритм носить ітераційний багатокроковий характер з можливими відходами назад у процесі процедури формування регіональної політики в контексті ІІРТАВК.

Висновки

Питання формування регіональної політики в контексті інноваційно-інвестиційного розвитку територіальних авіавиробничих комплексів визначило наявність певних нерозв'язаних теоретичних та практичних проблем стосовно оптимізації господарства регіону, які відповідають конкретним потребам економіки України на сучасному етапі розвитку та потребують більш глибокого наукового дослідження. Таким чином, нами визначено, що державна регіональна політика в контексті ІІРТАВК мусить враховувати інтереси всіх регіонів України та включати тріаду: проблеми – пропозиції по їхньому вирішенню – дії по реалізації ухвалених рішень. Регіональна політика в контексті ІІРТАВК реалізується як методами макроекономічного регулювання, так і методами адміністрування,

а усунення слабких місць, тобто зміна підходів і методів організації авіавиробництва, є одним з основних принципів ресурсно-інноваційної політики і методом її реалізації. Організація авіавиробництва має підбудовуватися під регіональну політику в контексті ІІРТАВК, а не навпаки.

Таким чином, актуальність теоретичних, методологічних і практичних питань оптимізації господарства регіону шляхом розвитку територіальних авіавиробничих комплексів визначило значущість досліджуваної проблеми.

Список використаних джерел

1. Модернізація України – наш стратегічний вибір. Щорічне послання Президента України до Верховної Ради України [Текст]. – Київ, 2011. – С. 123.
2. Масловська Л.Ц. Сталий розвиток продуктивних сил регіонів: теорія, методологія, практика [Текст]: монографія / Л.Ц. Масловська. – К.: КНТЕУ, 2003. – 366 с.
3. Бандман М.К. Территориально-производственные комплексы: Прогнозирование процесса формирования с использованием сетей Петри [Текст]: монографія / За ред. М.К. Бандмана, О.Л. Бандмана, Т.Н. Есикова. – Новосибирск: Наука. Сиб. отд-е, 1990. – 303 с.
4. Голляк Ю.Б. Економічний механізм реалізації міжгалузевих відносин в авіаційній промисловості [Текст]: монографія / За ред. Ю.Б. Голляка. – К.: ВИД-ВО НАН Тот, 2010. – 186 с.
5. «Стратегия развития отечественной авиационной промышленности на период до 2020 года» / Распоряжение КМУ от 27.12.2008 №1656-р. «Офіційний вісник України». – 2009. – №1. – С. 77. – Ст. 19.
6. Економіка України: підсумки перетворень та перспективи зростання [Текст]: / За ред. В.М. Гейця. – Х.: Фор, 2005. – 421 с.
7. Буркинський Б.В. Інноваційна стратегія в соціально-економічному розвитку регіону [Текст]: монографія / За ред. Б.В. Буркинського, Є.В. Лазарева / НАН України. Ін-т проблем ринку та економіко-екологічних досліджень. – Одеса, 2007. – 140 с.
8. Закон України «Про пріоритетні напрями інноваційної діяльності в Україні» від 16.01.2003 / Збірник законодавчих і нормативних документів з науково-технічної, інноваційної діяльності та трансферу технологій – К.: УкрІНТЕІ, 2006. – С. 191–200.
9. Ильин М., Тихонов А. Финансово-промышленная интеграция и корпоративные структуры: мировой опыт и реалии России [Текст]: монографія / М.: Альпина Паблшер, 2002. – 287 с.
10. Бубенко П.Т. Інституційна динаміка просторової організації економічного розвитку [Текст]: монографія / П.Т. Бубенко. – Харків: Харківська академія міського господарства, 2008. – 295 с.
11. Новикова М.В. Формування фінансових ресурсів для забезпечення необхідного рівня ефективності і якості виробництва та експлуатації повітряних суден [Текст] / Управління проектами, системний аналіз і логістика. – 2006. – Вип. 3. – С. 268–272.