Ю. А. Грінченко,
к. е. н., доцент, доцент кафедри маркетингу та бізнес-адміністрування,
Одеський національний університет імені І. І. Мечникова
ORCID ID: 0000-0002-9439-5933

DOI: 10.32702/2306-6806.2020.2.72

ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ СТРАТЕГІЧНОГО РОЗВИТКУ ГАЛУЗІ

Yu. Hrinchenko,
PhD in Economics, associate professor of chair of marketing
and business administration, Odesa Mechnikov National University

THEORETICAL GROUNDS FOR SECURING STRATEGIC DEVELOPMENT OF AN INDUSTRY

Споживачі та виробники в економіці діють відповідно до індивідуальних цілей, а у випадку взаємного задоволення потреб щодо виконання таких цілей відбувається вирішення протиріч та конфліктів споживачів та виробників, яке призводить до розвитку галузевого ринку. Метою статті є створення концепту стратегічного розвитку галузі шляхом систематизації теоретико-методологічних положень, методичних, інструментальних й організаційних підходів до організації роботи авіаційної галузі. У процесі дослідження використано такі загальнонаукові методи: інституційний, причинно-наслідковий та системний аналіз. Розвиток галузі можливий в умовах комбінованої форми власності через вибіркову корпоратизацію, міжгалузеве співробітництво та використання трансферних цін між економічними агентами в умовах дерегуляції галузі. Техніко-технологічні комплекси розглядаються у якості форм збереження тимчасової ринкової влади завдяки впровадженню результатів НДДКР через конкурентний вплив на галузевий розвиток. Виявлено суперечності між впливом глобалізації та ступенем відкритості економіки, які мають бути вирішені для реалізації розвитку, а саме: виникнення та формування попиту; диверсифікація інвестицій; необхідність імпортозаміщення в умовах дефіциту кваліфікованих кадрів; потенціал застосування бенчмаркінгу; протидія екологічним ризикам в умовах технічного прогресу; регулювання впливу роботизації та штучного інтелекту. Пропонується розглядати авіаційну галузь як кластерну сукупність підприємств, передусім двох основних компонентів: аеропортів та авіаційних перевізників. Проте сторонніми стейкхолдерами стають усі сервісні та виробничі підприємства, які забезпечуються автономією, сталістю та прибутковістю авіаційної галузі. Перспективами подальших досліджень є розробка економіко-математичної моделі ефективного вибору економічних агентів авіаційної галузі в умовах оптимального розподілення витрат за рахунок трансфертних цін та інтеграції в межах галузевого ринку.

Consumers and producers as economic agents are acting according to their individual goals. If both sides mutually meet their needs about these goals being accomplished, contradictions and conflicts between consumers and producers tend to be resolved. The industry market development is likely to occur. The goal of the article is to create a concept of the industry strategic development by applying a systematic approach to theory and methodology statements, methodologic, instrumental and organizational approaches for arranging aviation industry activities. The research applied several general scientific methods: institutional, cause-and-effect and systematic one. The industry development is possible under conditions of a mixed property structure, which forms through selective corporatization, inter-industrial cooperation and use of transfer prices among economic agents after the industry has been deregulated. Manufacturing and technological complexes can be regarded as a tool for securing a temporary market power, which appears through application of R&D results under the competitive pressure on the industry development. The article reveals contradictions between globalization influence and the level of an economy openness, which shall be resolved to assure an industry development. These contradictions are: formation of demand, diversification of investments, need for import substitution as the deficit of qualified workers appear, potential for benchmarking, dealing with ecological risks originated from the technology progress, regulation of impact of robots and artificial intelligence. The article proposes to define the aviation industry as a cluster of enterprises with the prominent role of airports and air-carriers. The other stakeholders include service and manufacturing firms, which support an autonomy, sustainability and

profitability of aviation industry. The further research may imply a development of economic-mathematic model of effective choice of aviation industry's economic agents under conditions of efficient distribution of expenses through transfer pricing and intra-industry integration.

Ключові слова: економічне зростання, відкрита економіка, галузевий ринок, ефективність, авіаційні галузь, стратегія галузевого розвитку.

Key words: economic growth, open economy, industry's market, efficiency, aviation industry, strategy for industry development.

ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ В ЗАГАЛЬНОМУ ВИГЛЯДІ

Розвиток галузей чи галузевих ринків у різноманітних теоріях, концепціях та ідеях пропонується здійснювати в залежності від інструментарію управління та адміністрування на галузевому ринку, ступеня його централізації чи дерегуляції. Проте система забезпечення розвитку галузей спирається на тренди та систему ефективного погодження потреб та цінностей економічних агентів економічної системи на національному рівні. Тому огляд, конкретизація, пошук протиріч та знаходження їхнього вирішення для отримання емпіричних рішень привертають увагу урядовців та дослідників сучасної економіки.

АНАЛІЗ ОСТАННІХ ДОСЛІДЖЕНЬ ТА ПУБЛІКАЦІЙ, ДЕ ЗАПОЧАТКОВАНО РОЗВ'ЯЗАННЯ ПРОБЛЕМИ

Вивчення корпоративних механізмів формування національної економічної системи ґрунтовно здійснено в роботах Зверякова М.І. [1]. Аналіз загальних засад економічного зростання та його факторів наведено Макконелом К.А., Брю С.А. [2]. Дослідження розвитку в умовах відкритості економіки під впливом глобалізації представив Філіпенко А.С. [3]. Аналіз авіаційної галузі з точки зору формування засад економічного розвитку та ціннісної орієнтації пропонується в роботах Malighetti P., Vasigh B., Fleming K., Tacker T. [4; 5]. Лотиш О.Я. досліджує сучасні тренди розвитку галузевих ринків [6]. Луїс М. Кабраль та Мілгром П. [7; 8] здійснюють аналіз механізму їхньої організації. Незважаючи, на вагомий здобуток авторитетних науковців, ми пропонуємо новий погляд на формування концепції розвитку галузі, який містить формування ціннісної орієнтації замість індустріального підходу до завантаження та використання механізму взаємної зацікавленості економічних агентів, які прагнуть її оптимальної структури.

МЕТА ДОСЛІДЖЕННЯ

Метою статті є створення концепту стратегічного розвитку галузі шляхом систематизації теоретико-методологічних положень, методичних, інструментальних й організаційних підходів до організації роботи галузі.

ВИКЛАД ОСНОВНОГО МАТЕРІАЛУ ДОСЛІДЖЕННЯ

Американська модель управління розвитком заснована на корпоративних механізмах, в яких ключовим органом прийняття рішень є Рада Директорів. Водночас перехресне володіння в промислово-фінансових групах, вертикальна та горизонтальна інтеграція, злиття та поглинання і є способами перерозподілення доходів та витрат в рамках об'єднань. Механізми корпоративного контролю і стають важливими інституційними формами в розвинутих ринкових господарствах [1, с. 7]. Тобто в американській моделі саме власники чи акціонери, незалежно від форми інвестицій чи професійного внеску, мають вирішальну роль у розробці та реалізації стратегії розвитку. Попри європейську модель управління корпораціями пропагандує пріоритетну спільну роль інституційних інвесторів та представників найманих працівників, які є професійною спільнотою та володіють особливими галузевими компетентностями.

Диверсифікація та інтеграція стають ключовими причинами кардинальних зрушень в галузі. Зокрема, диверсифікація, як результат інвестиційної діяльності, призводить до відтоку капіталу до галузей, які забезпечують вищу ліквідність та прибутковість. Структуру капіталу та структуру корпорацій визначає саме науковість, інноваційність та перспективність вкладень капіталу. Випереджаючий розвиток стає реальним завдяки планування попиту споживачів приватних домогосподарств та юридичних осіб. Водночас стратегічний розвиток неможливий як результат хаотичної комбінації оптимальних варіантів інвестування. Розробка та реалізація інституційної політики і є важелем активізації процесів інтеграції, у разі, коли метою державного розвитку є формування конкурентоспроможної економіки. Таким чином, необхідність цілеспрямованості розвитку галузі призводить до необхідності визначення форми її забезпечення у вигляді певних відносин власності. Приватний капіталіст потребує гарантій великих довгострокових капіталовкладень. Державні інституції в демократичних країнах стоять на стражі захисту громадян та їхньої захищеності, як фізичної, так і соціальної. Особливості структури власності в умовах розвитку галузі залишаються визначальними передумовами сталості партнерства, визначають його динаміку та зацікавленість усіх сторін у підвищенні привабливості об'єкта інвестування. Державний контроль над наукомісткими галузями не повинен перешкоджати їхньому розвитку. Навпаки, використання змішаних форм власності, це можливість забезпечити такий контроль, не перешкоджаючи новим сценаріям досягнення конкурентоспроможності через залучення приватного капіталу.

Великі розміри та міжгалузевий характер корпорацій сприяють залученню вільних коштів та підтриманню репутації за рахунок державної участі у власності. Водночас українська практика, коли управління державних підприємств отримують непомірно величезні заробітні платні, джерелом яких є державний бюджет, є повністю невиправданою. Антитезою можна навести повністю протилежний приклад, коли ефективні управління винагороджуються акціями тих самих підприємств, які досягли та підвищили прибутковість завдяки грамотному менеджменту, підтвердженому часом та клієнтською лояльністю. І навпаки, управління державних підприємств, якість роботи яких не може бути визначена, передусім у зв'язку з відсутністю показників якості та стратегічних орієнтирів у рамках конкретних проектів реалізації стратегії, після звільнення за конкурсом залишають ці підприємства ніяким чином не мотивованими в їхньому подальшому розвитку, навіть у разі наявності такої мотивації.

Прикладами локальної комбінації капіталу для розвитку в галузі можна навести досвід Швеції. Таким прикладом є кейс для галузі освіти. Наприкінці інвесторів крупних корпорацій Volvo, Saab, Ericson та інші.

На економічне зростання залежить від низки факторів, які походять з боку попиту. Зростання залежить від факторів попиту, тобто забезпечення повного використання розширеного обсягу ресурсів. Це вимагає збільшення рівню сукупних витрат. Окрім цього, на економічне зростання впливає саме фактори розподілення. Фактори попиту та пропозиції, які впливають на економічне зростання, взаємозв'язані. Безробіття уповіль-

нює темпи накопичення капіталу, а також зростання видатків на дослідження [2, с. 381]. Особливої уваги потребує вивчення умов економічного зростання в середовищі відкритої економіки. Відкрита економіка — це економіка країни, країни, яка здійснює експорт та імпорту товарів та послуг [2, с. 777].

Розвиток розглядаємо як позитивне зростання макроекономічних показників. В промислово розвинутих країнах сформована ринкова економіка, яка заснована на великих ресурсах основного капіталу, передових виробничих технологіях та кваліфікованих трудових ресурсах [2, с. 750]. Шляхами прискорення економічного зростання є:

1. Більш ефективне використання існуючих запасів природних ресурсів, наслідком якого є не тільки усунення безробіття, але й більш ефективне розподілення ресурсів.

2. Підвищення обсягів запасів виробничих ресурсів. Розширення запасів сировини та засобів виробництва, більш ефективне використання праці та технологій.

Проте на шляху розвитку авіаційної галузі існують перешкоди щодо використання природних та трудових ресурсів, ресурсів капіталу, технологій. Природним ресурсом даному випадку є саме транзитний потенціал країни, а також корисні копалини. Проте наявність корисних копалин не завжди є джерелом збагачення нації. Це відбувається у випадку, коли вони належать крупним транснаціональним корпораціям індустріально розвинутих країн та повністю контролюються ними, тому весь прибуток використовується після відтоку за кордон. До трудових ресурсів відноситься висока кваліфікація кадрів, проте перешкоджає ефективному використанню трудових ресурсів саме безробіття та низька продуктивність праці [2, с. 753]. Перешкодою також є неповне використання робочої сили, коли робітники не мають можливості працювати повний робочий день. Саме для таких економічних систем притаманна масова еміграція населення, яка мотивується очікуванням знайти вищий рівень заробітної плати за кваліфікований труд. Неповне використання робочої сили характерне саме для економічно відсталих систем. Це пояснюється тим, що питома вага заробітної платні в дуже висока відносно використаного капіталу, ресурсів, що не забезпечує зростання виробництва. Причиною низької продуктивності праці може бути саме недостатнє інвестування в фізичний капітал, коли самі робітники недостатньо забезпечені обладнанням, інструментами. Це відбувається на фоні малих обсягів інвестицій в людський капітал, а саме: в освіту та охорону здоров'я.

На розвиток сукупного поєднання галузевого та територіального управління впливає множина факторів: ступінь концентрації виробництва; територіальні кордони розміщення цього виробництва; забезпеченість ресурсами. В авіаційній галузі фактором територіального впливу є саме високий коефіцієнт транзитності. Галузеве та територіальне управління у разі їхнього ефективного об'єднання впливають саме на концентрацію виробництва, в цьому випадку це є засобом підвищення привабливості аеропортів для операторів авіаліній. Ефективна організація галузі є варіантом раціонального розподілення та використання ресурсів в господарстві, виникнення нових технологічних циклів та підвищення ефективності [9, с. 193.].

Тобто галузевий розвиток має розглядатися невідривно від територіального. Самий розвиток призводить до змін потужностей в галузі завдяки використанню власних технологій та в умовах відкритої економіки — імпорту таких технологій. Це потребує певної реорганізації системи управління в галузі, причому основну роль у цьому випадку належить саме галузевому розвитку, на відмінність від територіального, бо прискорення науково-технологічного прогресу надає можливості вирішення соціально-економічних завдань за рахунок саме підвищення створеної доданої вартості в структурі ціни готового продукту галузі.

У сучасній економіці концепцію територіального управління замінено на глобальне управління, яке засноване на парадигмі економічної глобалізації [3, с. 15], формами прояву якої є: зростання обсягів інвестицій; диверсифікація ринків технологій та капіталу; зростання ролі міжнародних корпорацій в економіці та інтенсифікація конкурентної боротьби; виникнення систем глобального стратегічного менеджменту. Взаємозалежність економік під впливом глобалізації проявляється через ступінь їхньої відкритості. З одного боку, чим більш висока ступінь відкритості, тим вища можливість посилення ролі економіки в цілому світовому господарстві. З іншого боку, визначення глобальної ролі економіки відбувається не стільки в залежності від ступеня відкритості, скільки в залежності від інтенсивності експансії капіталу цієї країни в економіки інших країн. Організація Економічного Співробітництва та Розвитку [10] використовую в методології вимірювання глобалізації наступні змінні: кількість підприємств, які розташовані в США та прямим чи непрямым чином є власністю чи знаходяться під контролем іноземної особи в обсязі понад 10% цінних паперів. Це стосується підприємств, сукупний обсяг активів чи прибутку яких складає понад 10 млн доларів США. кількість робітників з повною та частковою зайнятістю; оборот товарів та послуг разом з інвестиційним доходом чи загальним операційним доходом зі звіту про доходи та витрати; додана вартість по країні походження як сума компенсації найманим робітникам та повернення прибутку, сплачених процентів, непрямих податків на бізнес та надбавку за споживання основного капіталу. Компенсація працівникам включає в себе заробітну платню та виплати робітникам, а також видатки роботодавців по пільговим виплатам. Витрати на дослідження та розробки включають такі витрати від філіалів як для власних потреб, так і на замовлення. Враховується загальний обсяг експорту та імпорту, який постачається для чи від філіалів. У тому числі враховується внутрішньофірмовий експорт та імпорту.

Відкритість економіки відображається через ієрархію проявів глобалізації на світовому рівні, рівні самої країни, галузей та конкретних підприємств. Галузевий зріз глобалізації ілюструється співвідношенням обсягів зустрічної внутрішньогалузевої торгівлі до світового виробництва відповідної галузі, а також коефіцієнтом спеціалізації галузі, який розраховується як співвідношення національних і міжнародних експортних квот галузі [3, с. 23]. Водночас прояв відбувається саме через так званий bottom-up підхід. Кейсом впливу глобалізації на авіаційну галузь є розповсюджена зараз практика взаємодії урядів країни чи муніципальних агенцій з розвитком міст з авіакомпаніями. За їхньої ініціативи відбувається оплата авіарейсів до певних туристичних пунктів призначення. При цьому самі пасажери придбають квитки за цінами low-cost. Проте вплив для економіки проявляється у так званому сторонньому ефекті, оскільки туристи інвестують в місто призначення, оплачують проживання, транспорт, закупають сувенірну продукцію, у разі привабливості пункту призначення та стимулюючого середовища — розглядають можливість бізнес-інвестицій. Сучасні комунікаційні технології дозволяють заощаджувати маркетингові витрати на галузевий розвиток, водночас розширюючи цільову аудиторію. Можна вважати, що в епохи діджиталізації відкритість економіки вимірюється саме доступом до інформації. Простежується тенденція моніторингу та контролю інформаційних потоків, метою яких є виявлення недоброчесних інформаторів, що загрожують національній безпеці.

Таким чином, у нашому дослідженні ми спостерігаємо певні суперечності між впливом глобалізації та ступенем відкритості економіки.

По-перше, обсяг експорту та імпорту товарів та послуг визначається не тільки міжнародним розподілен-

ням праці та ресурсів, але й виникненням попиту на певні високо технологічні послуги та товари.

По-друге, диверсифікація в інвестиційному процесі відбувається на тлі підсилення впливу транснаціональних корпорацій, які здійснюють злиття та поглинання конкурентів, таким чином, монополізуючи чи олігополізуючи певні галузі.

По-третє, відкритість економіки в умовах дефіциту капіталу та технологій, які надають можливість виробляти продукти з високою доданою вартістю, призводить до зростання впливу глобалізації за рахунок задоволення внутрішнього попиту. В такому випадку з боку макроекономічного регулятора необхідна стратегія впровадження чи імпортування технологій, яка створить можливість здійснювати проекти з імпортозаміщення.

По-четверте, якщо відкритість економіки є високою, а продукція, яка виробляється із використанням високих технологій є імпортною, відбувається міграція робочої сили, насамперед кваліфікованої. В такому разі наслідком міграції стає неможливість в майбутньому впроваджувати технологію у власну економіку без залучення іноземних спеціалістів. Це спричиняє більший рівень залежності від глобальних гравців.

По-п'яте, відкритість економіки може бути конвертована за допомогою механізму бенчмаркінгу та економічної розвідки у потужний фактор конкурентної боротьби в світовій економіці тільки у разі високих темпів зростання ВВП, яка забезпечується інноваційною функцією ціни. Інноваційна функція ціни — це наявність високої доданої вартості, яка може бути спрямована на наукові дослідження та розробки з метою маркетингового підходу до споживання.

По-шосте, на галузевому рівні технологічна парадигма розвитку охоплює наявні засоби матеріального і нематеріального виробництва, зокрема комп'ютерні системи, соціальні й техніко-технологічні норми та стандарти [3, с. 37]. Технологічний розвиток галузі є найвищою формою еволюції трудових відносин робітника та роботодавця, бо призводить нематеріальні компоненти у вигляді інтелектуального розвитку робітника до завершеної форми дії — технології у виробничому процесу. Це дозволяє підвищити продуктивність праці, прагнути до модернізації через технотронні технології, коли відбувається роботизації та управління машинами та обладнанням за допомогою кібернетичних програм та штучного інтелекту. Саме на цих засадах формується постіндустріальне суспільство, яке некерований природно-історичний процес та логічно обумовлений етап еволюції людського суспільства. Однак саме суспільство з точки зору управління еволюційними процесами знаходить себе в глухому куті неможливості вирішення питань екологічних катастроф та погіршення умов навколишнього середовища [11, с. 5].

По-сьоме, розглядаючи процес стратегічного розвитку в умовах доіндустріального суспільства, людство не займалося питаннями стратегічного прогнозування. Сценарний підхід у прогнозування носив епізодичний характер та мав стихійні характеристики за ініціатив певних наукових чи урядових кіл. Саме зараз, в епоху прискорення розвитку, наявності технологій імплементації раціонального вибору на макроекономічному та глобальному рівнях було визнано низку документів, які знайшли відображення у цілях сталого розвитку ООН. Таким чином, процес сталого розвитку був визнаний раціональним, необхідним, конструктивним та реалістичним. У цьому випадку основним протиріччям розвитку стає необхідність розширення сфери засобів управління на тлі загрози ендегенних ризиків.

Основною відмінністю розвитку в постіндустріальному суспільстві виступає відхід від індустріально-споживчого підходу та впровадження механізму захисту інтересів країн, які не відносяться до розвинутих і знаходяться під загрозою вирішення екологічних проблем таких країн за рахунок ресурсів країн, що розви-

ваються. Тому макроекономічним орієнтиром розвитку, зокрема галузевого, і стає збереження глобальних сталих та впливових елементів постіндустріальної економіки, до яких відносяться технологічні комплекси галузевого та міжгалузевого варіанту. Доцільність прогнозування чи передбачення майбутнього в таких умовах вимагає використання достовірних та новітніх методів всебічного моделювання багатомірних систем. У таких системах необхідною є централізація нових технологій, економічного зростання та нової стратифікації суспільства відповідно до теоретичних знань [12, с. 160; 13, с. 20].

Фактори, які визначають динаміку реального продукту є: чисельність зайнятих, середній обсяг годин, які були відпрацьовані, технічний прогрес, обсяг капіталовкладень, рівень освіти та професійної підготовки, ефективність розміщення ресурсів. Тобто реальний валовий національний продукт визначається як витрати праці, помножені на продуктивність праці (реальна часова відробітка на одного зайнятого). Економічне зростання визначається як збільшення валового національного продукту на душу населення [2, с. 380—382]. Водночас, використовуючи це визначення до уваги слід приймати загрозу скорочення населення певних країн та короткостроковий ефект економічного зростання за рахунок такого скорочення. Економічне зростання та процес який є способом забезпечення належної якості життя населення, матеріального достатку, причому не завжди за рахунок мінімізації витрат. Окрім цього, зростання в економіці ці певній галузі — це можливість забезпечення нових потреб у рамках макrorівня чи мезорівня та можливість вирішення існуючих соціально-економічних потреб без завдання шкоди для інших можливостей розвитку та благ. Економічне зростання є засобом вирішення проблеми обмеженості та дефіциту ресурсів, воно дозволяє в більш повній мірі ставити суспільні цілі та реалізовувати їх.

Питання економічного зростання в епоху постіндустріального суспільства пов'язують із новою культурою та духовним життям людини, які формуються за допомогою інформатизації. Постіндустріальне суспільство розглядається як інформаційне суспільство [14]. Для управління таким суспільством створюються мережеві інформаційні структури, які спираються на принципи залучення інвестицій, універсального доступу до інформації, допомоги в технологічних інноваціях, захисту інформації та прав інтелектуальної власності, забезпеченню інтерактивного доступу, лібералізації телекомунікацій, навчання впродовж життя, соціальної орієнтації інформатизації та інше [11, с. 9—13]. Глобальна інформаційна інфраструктура в спеціальній літературі навіть отримала назву "інформаційна супермагістраль", яка об'єднує ефективне інформаційне обслуговування користувачів зі допомогою технічної та інформаційної інфраструктури.

По-восьме, таким чином, все вищенаведене свідчить, що для стратегічного розвитку галузі для досягнення конкурентоспроможності у мовах постіндустріального суспільства необхідним є входження в інформаційну супермагістраль чи її використання. Прискорення темпів створення інформації, виникнення електронного кіберпростору та біоелектронного середовища — це нова ринкова орієнтація та конкурента форма існування.

Замкнений цикл розвитку високотехнологічної галузі в умовах перелічених вище протирічч представлений на рисунку 1.

Розповсюдженням підходом у модернізації є запозичення науково-технологічних досягнень розвинутих країн, збагачених власним внеском, таким чином створюється спільне поле розвитку та співробітництва у досягненні цілей розвитку цивілізації [11, с. 64]. Досвід впровадження технічного прогресу країн Японії, Північної Кореї, Тайваня та Гонконга свідчить, що вони стали примірниками техногенних цивілізацій. В цих

країнах постіндустріальна революція відбувалася в тлі збереження важливіших традиційних соціокультурних засад.

Четверта промислова революція чи Industry 4.0 була ініціативою, запропонованою урядом Німеччини для підтримки конкурентоспроможності країни в виробничих галузях. Аналогічні програми були запроваджені у країнах-конкурентах, зокрема у США — Smart Manufacturing Leadership Smart Coalition. Японський уряд опублікував програму Суспільство 5.0 — розумна система, яка включає в себе розумні спільноти, інфраструктуру, виробників та інше. КНР створила план "Китайське виробництво 2025" для посилення виробників та підвищення їхньої доданої вартості для досягнення глобального лідерства. В перелічених вище документах ключовими словами є ти, що пов'язані з певними технологіями: масиви даних, хмарні обчислення, штучний інтелект, автоматизація, роботи, кібер-фізичні системи.

Авіаційна галузь в епоху четвертої промислової революції приваблює увагу багатьох урядовців, економістів, науковців та фінансистів саме тому, що відбуваються процеси різноманітної дерегуляції та децентралізації, відкриття нових аеропортів, зростання кількості маршрутів та зростання конкуренції серед авіаперевізників. На фондовому ринку підвищується попит на цінні папери компаній з управління аеропортами, а також збільшується самий список таких компаній у лістингу фондових бірж. Це пояснюється скороченням фінансування з державного бюджету, з одного боку, а також перспективністю авіаційної галузі з точки зору її спроможності забезпечити бажану ставку дохідності для приватних інвесторів. Авіаційну галузь розглядають як кластерну сукупність підприємств, передусім двох основних компонентів: аеропортів та авіаційних перевізників. Проте сторонніми стейкхолдерами стають усі сервісні та виробничі підприємства, які забезпечуються автономію, незалежність та прибутковість авіаційної галузі. Така структура впливає безпосередньо на інвестиційну привабливість галузі і визначає точки доходів та видатків, які уможливають розвиток галузі в цілому [4, с. 365].

Розглядаючи стратегічний розвиток галузі, спираючись на теорію галузевих ринків слід відзначити що існує два основних підходи щодо аналізу галузі: дедуктивний та емпіричний [6, с. 36—37]. Гарвардські економісти вважали, що ринковий механізм відносин між виробниками та споживачами містить такі пов'язані між собою складові: структура ринку, поведінка фірм та результативність функціонування ринків, що містяться в загальній системі "структура — поведінка — результат". Іншого погляду дотримувалася Чиказька школа, представники якої досліджували закономірності прийняття оптимізаційних рішень на основі мікроекономічного аналізу.

Кабраль А. стверджує, що ринкова влада трансформується в більш високий прибуток, тому її збереження є важливим елементом стратегії підприємства, яка спрямована на максимізацію її вартості. Отримання ринкової влади може відбуватися через захист від конкуренції за допомогою права інтелектуальної власності — патентами, ліцензуванням. Іншим способом збереження ринкової влади в умовах дерегуляції ринку є безкомпромісна конкуренція за допомогою афіліації та партнерства. Кейсом використання такої форми є вихід на ринок авіатранспортних послуг Японії конкурентів Skymark Airlines та Air Do [7].

Домінування на цьому ринку японських авіаліній примусило їх не тільки започаткувати цінові війни, але й поставити під загрозу роботу конкурентів в умовах, коли афілійовані до них компанії з обслуговування авіаліній відмовилися працювати з іноземцями. В США можна спостерігати низку кейсів, коли у разі приходу на

Рис. 1. Цикл розвитку високотехнологічної галузі

Джерело: авторська розробка.

ринку конкурентів національний оператор American Airlines різко знижував тарифи, таким чином витісняючи конкурентів low-cost чи поглинаючи їх. Кабраль А. пропонує розглядати підприємства як процес перетворення витрат у випуск. Ефективність цього випуску визначається функцією витрат. Аналізуються середні та маргінальні витрати з метою визначення мінімального ефективного масштабу та концентрації підприємств. Тобто чим більша концентрація на ринку, тим вищі бар'єри для входу на нього. Така закономірність є правильною у разі рівного доступу підприємств до технологій; наявності повної інформації щодо ринкової кон'юнктури; процес входу на ринок є послідовним з точки зору наявності інформації про розвиток підприємств. Наявність у галузі доступу до різних технологій спричиняють простіший вхід до неї та декілька станів рівноваги у мовах вільного входу.

Для входу в галузевий ринок притаманні ендегенні та екзогенні витрати входу. Якщо ендегенні витрати входу є значущими, то співвідношення розміру ринку та концентрації галузі буде відрізнятися більшою сталістю, ніж в умовах, коли ці видатки входу екзогенні. У разі зливань та поглинання ціни збільшуються а видатки скорочуються. Злиття в рамках галузі торкаються інтересів підприємств, які зливаються, підприємств, які не зливаються та споживачів. Таким чином, ми бачимо, що стороною, яка програє в цих транзакціях, є саме споживач. За таких умов завданнями державної політики є оцінка економічної ефективності операції злиття, при цьому часто аналізу перешкоджають труднощі доступу до інформації щодо видатків. Бо підприємства, що зливаються, зацікавлені в переконанні держави у доцільності транзакції. В той же час навантаження від підвищення цін породжує збиток споживачів. Ринкова влада може бути перешкодою прогресу в галузі та означати низьку ефективність розподілення ресурсів. У цьому сенсі оптимальною можна назвати таку структуру ринку, за якої величина ринкової влади зменшується до мінімуму — тобто вільна конкуренція, чи за умови її відсутності, державне регулювання. Підсумовуючи вищевикладене, цілеспрямованість на сталий розвиток та технічний прогрес у галузевому ринку вимагає певної структури ринку, яка стимулюватиме інвестиції до НДДКР [7, с. 219]. Шумпетер Й. вважає, що вільна конкуренція не є моделлю і ідеальною ефективністю, бо масштабні видатки на НДДКР більш притаманні крупним концернам. Проте саме умови вільної конкуренції стимулюють розробку інновацій та отримання прибутку від них. Таким чином, оптимальною є структура ринку, якій притаманні ознаки динамічної конкуренції та яку, в короткостро-

Рис. 2. Концепція стратегічного розвитку галузі (галузевого ринку)

Джерело: розроблено автором.

ковому періоді відрізняє певний тимчасовий ступінь ринкової влади.

У рамках нової інституціональної теорії ринок та організації аналізуються як схожі за функціями альтернативні форми координації економічних агентів. Тобто в рамках нової інституційної економіки та економічного імперіалізму практичні рекомендації щодо ефективності використання ресурсів та максимізація вартості знаходяться в площині налагодження взаємного вигідного обміну індивідів. Якщо економічні організації розглядаються як штучно створені системи для досягнення індивідуальних та колективних економічних цілей, то економіка є організацією найвищого рівня, яка оцінюється в залежності від результатів її функціонування [8, с. 7—9, 44, 48].

Метою будь-якої організації, в тому числі економічної системи в цілому, є задоволення потреб окремих людей, передусім населення країни. Проте обмеженість ресурсів призводить до проблеми раціонального вибору, в якій підвищення корисності для одного суб'єкту може спричинити зменшення її для іншого. В такому разі ефективним вважається розподілення ресурсів по Парето (оптимальне) в ситуації коли не існує жодного варіанту розподілення який би для всіх сторін вважався переважним відносно до розподілення А. Неefективні рішення завжди знаходяться під загрозою відміни, бо якщо хтось запропонує кращий для всіх варіант розподілення, то ця перспектива буде реалізована за згодою всіх зацікавлених сторін. Внаслідок цього, можна прогнозувати, що результати економічної діяльності будуть ефективними. Завданням досягнення цих результатів є забезпечення координації елементів структур, які по-

будовані для досягнення ефективності. Координація потребує виконання умови отримання необхідної інформації. Це можливо у разі наявності централізації інформації чи у разі розробки механізму децентралізації та фрагментації інформації для зацікавлених сторін [8, с. 55].

Методи досягнення координації впливають з можливості функціонування організаційних структур, у рамках яких встановлюються трансфертні ціни чи шляхом всебічного використання ринкового механізму. Система ринків та цін є ефективним механізмом координації потреб індивідів. Вважається, що модель ринкової економіки дозволяє скоротити витрати на отримання інформації, бо ціни самі по собі акумулюють та відображають інформацію щодо корисності та доступу до товарів та послуг. Тобто ринкова економічна система забезпечує учасників інформацією, необхідної для ефективного розподілення ресурсів на галузевому ринку. В ній створені такі умови, коли учасники прагнуть забезпечення максимізації власного добробуту, тому власникам ресурсів та капітальних активів вигідно забезпечувати їхні потреби таким чином, щоб витрати були мінімізовані, а клієнтська цінність максимізована.

Дерегуляція фінансових умов функціонування авіаційної галузі відбувається з 1978 р. До цього періоду авіаційна галузь працювала в умовах державного неконкурентного регулювання. Чутливість розвитку цього ринку до загальної економічної ситуації є високою. Тобто кризові явища та занепад економіки завдають збитків для авіаційної галузі. В результаті глобалізації світової економіки наприкінці 1990-х років виникали тенденції свідомого контролю витрат та впровадження інновацій в галузі.

Саме технологічні інновації стали джерелом збільшення прибутку, сюди відносилися інновації в конструюванні та маркетингу (електронні квитки, зокрема). Вагомими факторами зростання витрат залишаються ціни на паливо, мінливі вимоги безпеки та експлуатації [5, с. 57]. Терористичні акти 2001 р. у США спричинили довгостроковий період збитків для галузі до 2008 р. Системною проблемою в роботі авіаційних перевізників є перевищення потужностей над попитом. Тому певні заходи з боку держави стосувалися запобігання банкрутств та реструктуризації їхніх витрат. З точки зору теорії галузевих ринків, розвиток авіаційної галузі та отримання ринкової влади на ринку відбувалися як з використанням технологічних інновацій, так і за рахунок злиття та поглинань. Перевагами таких операцій зі злиття була гармонізація мережі маршрутів та збільшення присутності авіакомпаній. Цікавою тенденцією консолідації аеропортів з 2004 по 2011 рр. було скорочення домінантності великих перевізників [5, с. 70—72].

Екзогенні фактори, які впливають на зростання повітряного трафіку, проявляються на глобальному, національному та регіональному та громадському рівнях. Підвищення обсягу ВВП спричиняє зростання трафіку двома шляхами, по-перше, це пояснюється збільшенням обсягу ділових відряджень та вантажів, по-друге, скорочення безробіття та збільшення доходів домогосподарств дає можливість витрачати більше грошей на дозвілля та подорожі. Зменшення вартості перельотів є фактором підвищення попиту на авіаквитки. Зростання світового повітряного руху збільшується також у разі зростання населення на тлі зростання їхніх доходів. Державне регулювання авіаційної галузі проявляється через обмеження цін на квитки та доступу до ринку.

Очевидно, що політична нестабільність впливає на попит на подорожі та бізнес з країною призначення.

На рисунку 2 запропоновано концепцію забезпечення стратегічного розвитку галузі з метою ефективного розподілення ресурсів та досягнення її оптимальної структури.

Економічний вплив можна розподілити на прямий, непрямий та причинно-наслідковий. Прямий вплив стосується економічної активності, яка не виникала би в умовах відсутності повітряного транспорту. Наприкладі аеропортів та авіакомпаній такими прямими економічними наслідками є заробітна платня персоналу, плата за посадку та паливе, доходи від використання розташованих у межах аеропорту виробничих потужностей, інші закупівлі. Непрямим впливом галузевого ринку на економіку є виникнення доходів, які пов'язані із збільшенням трафіку пасажирів та вантажів. Це — доходи готельно-ресторанного бізнесу, туристичних агенцій, компаній прокату автомобілів, та іншої роздрібно-комерційної діяльності. Підсумковим впливом розвитку є причинно-наслідковий чи індукований вплив наслідків обох видів, який носить мультиплікаційний характер та впливає на зайнятість в економіці та обсяг доходів. Повторні витрати та інвестиції в економіку дають можливість підвищення множника [5, с. 75].

Таким чином, розглядаємо загальний вплив авіаційної галузі як суму прямого, непрямого та причинно-наслідкового впливу, яка є потужним фактором розвитку національної та міжнародної економіки.

Факторами попиту на авіаційні транспортні послуги є: ціна на квитки; ціна на квитки конкурентів; дохід пасажирів; стан економіки; наявність інших видів транспорту; лояльність пасажирів; зручності в польоті; частота обслуговування; безпека; тип літака та місцезнаходження аеропорту; інші випадкові фактори, формажорні чи тероризм. Факторами пропозиції є: ціна на квитки; ціна на ресурси (паливо, оплату праці, плата за посадку, витрати на літак та утримання); плата за навігацію; технологія; наявність іншого виду транспорту; державне регулювання; стохастичні фактори (погодні умови, страйки) [5, с. 120—132].

ВИСНОВОК І ПЕРСПЕКТИВИ ПОДАЛЬШИХ ДОСЛІДЖЕНЬ

У результаті дослідження встановлено, що розвиток галузі, як економічної системи, може бути заснований на корпоративних механізмах, які спираються на локальну комбінацію капіталу через основні шляхи прискорення економічного зростання. Водночас в епоху четвертої промислової революції необхідним стає врахування суперечностей між впливом глобалізації та ступенем відкритості економіки, зміст яких представлений у дослідженні. Пропонується створення концепції ефективного вибору економічних агентів галузі, в якій макроекономічним орієнтиром розвитку стає збереження сталих та впливових елементів постіндустріальної економіки — технологічних комплексів. Перспективами подальших досліджень є розробка економіко-математичної моделі ефективного вибору економічних агентів авіаційної галузі в умовах оптимального розподілення витрат за рахунок трансфертних цін та інтеграції в межах галузевого ринку.

Література:

1. Зверяков М.И. Теоретические проблемы формирования национальной экономической системы: монография. Одесса: Астропринт, 2012. 352 с.
2. Макконнелл К.Р., Брю С.Л., Флинн Ш.М. Экономикс: принципы, проблемы и политика: учебник; пер. с англ.: в 2-х т. Москва: Республика, 1993. 785 с.
3. Філіпенко А.С. Глобальні форми економічного розвитку: історія і сучасність. Київ: Знання, 2007. 670 с.
4. Malighetti P. et al. Value determinants in the aviation industry. *Transportation Research. Part E: Logistics and Transportation Review*. 2011. Vol. 47. No 3. P. 359—370.

5. Vasigh B., Fleming K., Tacker T. *Introduction to Air Transport Economics: From Theory to Applications*. 3rd ed. London: Routledge, 2018. 520 p.

6. Лотиш О.Я. Сучасні напрямки розвитку теорії галузевих ринків. Науковий вісник Херсонського державного університету. Сер.: Економічні науки. 2014. № 5 (1). С. 36—39.

7. Кабраль Луис М.Б. Организация отраслевых рынков: вводный курс. Минск: Новое знание. 2003. 355 с.

8. Милгром П., Робертс Дж. Экономика, организация, менеджмент: В 2х т./ Пер. с англ. под ред. И.И. Елисеевой, В.А. Табмовеца. СПб.: Экономическая школа. 1999. Т. 1. 468 с.

9. Теория управления социалистическим производством: учебник / под ред. О.В. Козловой. Москва: Экономика, 1983. 432 с.

10. Measuring Globalisation: OECD Economic Globalisation Indicators. Paris: OECD, 2010. 230 p.

11. Мунтян М.А. Постиндустриальное общество и глобальная цивилизация: монография. Москва: МГУК, 2000. 100 с.

12. Bell D. The Post-Industrial Society: The Evolution of an Idea. *Survey*. 1971. Vol. 17. No 2. P. 102—168.

13. Bell D. The Coming of Post-Industrial Society: A Venture of Social Forecasting. New York: Basic Books, 1976. 507 p.

14. Masuda Y. The Information Society as Post-Industrial Society. Washington: World Future Society, 1981. 167 p.

References:

1. Zveryakov, M.I. (2012), *Teoreticheskie problemy formirovaniya natsional'noj ehkonomicheskoy sistemy* [Theoretical problems of the formation of the national economic system], Astroprint, Odessa, Ukraine.
2. McConnell, C.R. Brue, S.L. and Flynn, S.M. (1993), *Ekonomiks: printsipy, problemy i politika* [Economics: Principles, Problems and Policies], Respublika, Moscow, Russia.
3. Filipenko, A.S. (2007), *Global'ni formy ekonomichnogo rozvytku: istoriya i suchasnist'* [Global Forms of Economic Development: History and Modernity], Znannia, Kyiv, Ukraine.
4. Malighetti, P. (2011), "Value determinants in the aviation industry. *Transportation Research*", Part E: Logistics and Transportation Review, vol. 47 (3), pp. 359—370.
5. Vasigh, B., Fleming, K., & Tacker, T. (2018), *Introduction to Air Transport Economics: From Theory to Applications*, 3rd ed., Routledge, London, UK.
6. Lotysh, O. Yu. (2014), "Modern directions of development of the theory of branch markets", *Scientific Journal of Kherson State University. Series: Economic Sciences*, vol. 5 (1), pp. 36—39.
7. Cabral Louis, M. B. (2003), *Organizatsiya otraslevykh rynkov* [Organization of industrial markets], Novoe znanie, Minsk, Belorussia.
8. Milgrom, P. Roberts, J. (1999), *Ekonomika, organizatsiya, menedzhment* [Economics, oeganization and management], Ekonomicheskaya shkola, St.Petersburg, Russia.
9. Kozlova, O.V. (1983), *Teoriya upravleniya sotsialisticheskim proizvodstvom* [Theory of Socialist Production Management], Ekonomika, Moscow, Russia.
10. OECD (2010), *Measuring Globalisation: OECD Economic Globalisation Indicators*, OECD, Paris, France.
11. Muntyan, M. A. (2000), *Postindustrial'noye obshchestvo i global'naya tsivilizatsiya* [Post-industrial society and global civilization], MSUC, Moscow, Russia.
12. Bell, D. (1971), *The Post-Industrial Society: The Evolution of an Idea. Survey*, Basic Books, New York, USA.
13. Bell, D. (1976), *The Coming of Post-Industrial Society: A Venture of Social Forecasting*, Basic Books, New York, USA.
14. Masuda, Y. (1981), *The Information Society as Post-Industrial Society*, World Future Society, Washington, USA.

Стаття надійшла до редакції 12.02.2020 р.