

Л. Л. ЛИТВИНЕНКО
С. Л. ЛИТВИНЕНКО

**МЕХАНІЗМИ АДАПТАЦІЇ
АВІАКОМПАНІЙ
ДО ГЛОБАЛЬНИХ РИНКІВ
ПАСАЖИРСЬКИХ ТА
ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ**





ЛИТВИНЕНКО ЛАРИСА ЛЕОНІДІВНА

Кандидат економічних наук, доцент, доцент кафедри менеджменту зовнішньоекономічної діяльності підприємств Національного авіаційного університету, учасниця спільних проектів України та Європейського Союзу.

Сфера наукових інтересів — теоретико-методологічні засади адаптації авіаперевізників до ринкових умов, проблеми розвитку стратегічного лідерства авіапідприємств та сучасні проблеми менеджменту.

Автор понад 90 наукових та навчально-методичних праць, в тому числі 2 електронних підручників, 28 статей у фахових виданнях України та провідних виданнях інших країн, 4 глав у колективних монографіях та 11 навчально-методичних праць.



ЛИТВИНЕНКО СЕРГІЙ ЛЕОНІДОВИЧ

Кандидат економічних наук, доцент, докторант кафедри менеджменту ПВНЗ «Європейський університет», постійний член робочих груп і нарад з питань розвитку транспортного та логістичного забезпечення під егідою Міністерства інфраструктури, економічного розвитку і торгівлі України.

Напрямки наукової діяльності — вирішення теоретико-методологічних та організаційно-економічних проблем управління підприємствами транспорту в умовах трансформаційних змін.

Автор понад 120 наукових та навчально-методичних праць, в тому числі 2 підручників та 3 навчальних посібників з грифом МОН України, 3 монографій, 36 статей у фахових виданнях України та провідних виданнях інших країн, 8 глав у колективних монографіях і 10 методичних рекомендацій.



ЗМІСТ

ПЕРЕДМОВА	5
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ АДАПТАЦІЇ АВІАКОМПАНІЙ В УМОВАХ ГЛОБАЛІЗАЦІЙНИХ ЗМІН	8
1.1. Глобалізація як основна тенденція розвитку світового ринку авіаперевезень	8
1.2. Адаптація діяльності підприємств до змін зовнішнього середовища.....	27
1.3. Формування стратегій адаптації авіакомпаній з ураху- ванням впливу зовнішнього та внутрішнього середовища.....	51
1.4. Основні складові та особливості побудови організаційно- економічного механізму адаптації авіапідприємств до умов ринку перевезень.....	69
Висновки до розділу 1.....	85
РОЗДІЛ 2. ФАКТОРИ ЕФЕКТИВНОГО ФУНКЦІОНУВАННЯ АВІАКОМПАНІЙ НА РИНКУ ПЕРЕВЕЗЕНЬ.....	88
2.1 Дослідження розвитку авіакомпаній на світовому ринку авіаперевезень.....	88
2.2. Дослідження факторів зовнішнього середовища розвитку вітчизняного ринку авіаційних перевезень	127
2.3. Альтернативні сценарії розвитку авіакомпаній залежно від їх адаптаційного потенціалу	144
2.4. Оцінка адаптаційного потенціалу пасажирських авіа- компаній України	158
2.5. Науково-методичні основи адаптації діяльності авіа- компаній до умов ринку перевезень.....	174
2.6. Теоретичні та методологічні рекомендації формування новітніх бізнес-моделей вантажних авіаперевізників.....	188
2.7. Принципова бізнес-модель розвитку вантажної авіа- компанії	193
Висновки до розділу 2.....	200

РОЗДІЛ 3. МЕХАНІЗМИ АДАПТАЦІЇ АВІАПЕРЕВІЗНИКІВ ДО ГЛОБАЛЬНИХ РИНКІВ ПЕРЕВЕЗЕНЬ.....	203
3.1. Формування та реалізація організаційно-економічного механізму адаптації авіакомпанії до ринку пасажирських перевезень.....	203
3.2. Удосконалення форм співпраці національних авіакомпаній з авіаперевізниками інших країн.....	222
3.3. Реалізація інноваційних бізнес-моделей вітчизняних вантажних авіакомпаній різних організаційно-правових форм та типів	244
3.4. Науково-практичні рекомендації щодо адаптації національних авіаперевізників до умов розвитку ринку перевезень	249
Висновки до розділу 3.....	263
Список використаних джерел	266
Додатки	294

ПЕРЕДМОВА

Здійснення кожної операції в світовому господарстві безпосередньо залежить від зовнішніх факторів та глобальних тенденцій і врахування їх необхідне для ефективного функціонування будь-якої економічної системи. Глобальна економіка характеризується комплексністю та динамікою соціально-економічних процесів, невизначеністю зовнішнього середовища, що актуалізує питання соціально-економічної адаптації як окремих підприємств, так і національних економік в цілому.

В умовах розширення світогосподарських зв'язків, в сфері авіації поступово поглиблюється глобалізація ринку авіаперевезень, що проявляється у прискоренні процесів інтеграції та консолідації авіапідприємств на внутрішньому та міжнародному рівнях.

Основною проблемою реалізації конкурентних переваг України на світовому ринку авіаперевезень є неповна відповідність вітчизняної авіатранспортної системи умовам, які склалися на світовому ринку транспортних послуг. Максимальне використання конкурентних переваг України для розвитку сфери повітряних перевезень може позитивним чином вплинути на економічну ситуацію в країні в цілому, зокрема, прискорити темпи економічного зростання та підвищити її конкурентоспроможність на міжнародних ринках.

При долучені України до загальносвітових процесів, особливого значення набуває поступова лібералізація вітчизняного авіаринку, встановлення оптимального співвідношення між контрольними регулятивними механізмами та конкуренцією, оскі-

льки для адаптації національного ринку до умов глобального повітряного простору необхідний певний перехідний період.

Таким чином, з підвищенням складності ведення бізнесу, появою нових факторів впливу у глобальному бізнес-середовищі, більшість авіакомпаній зосереджують свої зусилля на пристосуванні до змін шляхом формування збалансованої бізнес-системи, яка враховує інтереси споживачів, власників, партнерів, персоналу компанії та інших зацікавлених сторін. Кожний авіаперевізник намагається обрати для себе найбільш адекватну бізнес-модель, тобто таку, яка відповідає його можливостям і дозволяє найоптимальнішим чином досягнути загальноорганізаційних цілей.

Встановлено, що відсутні теоретичні та методологічні рекомендації формування новітніх бізнес-моделей вантажних авіаперевізників. Створення теоретичних та методологічних рекомендацій формування новітніх бізнес-моделей вантажних авіаперевізників, які би дозволили уніфікувати та максимально спростити цей процес у практичній роботі вантажних авіакомпаній дозволить підвищити їх конкурентоспроможність на світових ринках перевезень.

Виявлено відсутність основ для формування інноваційних бізнес-моделей вантажних авіаперевізників. Створення інноваційної бізнес-моделі вітчизняних вантажних авіакомпаній різних організаційно-правових форм та типів дозволило б перевізникам провести уніфікацію теоретичних та методологічних особливостей цього процесу у практичній роботі.

Визначено відсутність теоретичних та методичних напрацювань щодо формування універсальної стратегії розвитку вантажних авіакомпаній, яка з однаковим успіхом може бути ви-

користана в авіакомпаніях різної форми власності, а також незалежно від специфічних умов роботи того чи іншого перевізника та ряду інших чинників. Виникає необхідність розробити науково-методичні основи формування універсальної стратегії розвитку вантажних авіакомпаній з використанням сукупності механізмів, засобів та інструментів, що дало б змогу удосконалити існуючі та сформулювати нові підходи до оптимізації стратегічного управління у вантажних авіакомпаній залежно від форми власності, умов роботи та інших чинників.

Незважаючи на велику кількість наукових робіт щодо особливостей функціонування авіапідприємств у ринкових умовах, проблема адаптації авіакомпаній до глобальних ринків авіаперевезень є недостатньо розробленою і потребує детальнішого дослідження. Це визначає необхідність розробки ефективного механізму адаптації вітчизняних авіаперевізників до умов глобальних ринків, оскільки успішне функціонування будь-яких підприємств у невизначеному зовнішньому середовищі безпосередньо пов'язано з управлінням адаптивністю.

Внесок авторів у створення монографії такий: Л. Л. Литвиненко – 1.2–1.4, 2.3–2.5, 3.1, 3.3, 3.4; С.Л. Литвиненко – 2.6, 2.7, 3.2; Л.Л. Литвиненко та С.Л. Литвиненко – 1.1, 2.1, 2.2, передмова та висновки.

Автори висловлюють щиру подяку професорам І. П. Садловській та А. М. Новіковій – за допомогу у підготовці видання до опублікування. Вважаємо, що дана монографія може бути корисною, як для науковців, викладачів і студентів, так і для спеціалістів у галузі транспорту. Автори будуть вдячні за критичні зауваження, рекомендації та побажання щодо змісту монографії.

РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ АДАПТАЦІЇ АВІАКОМПАНІЙ В УМОВАХ ГЛОБАЛІЗАЦІЙНИХ ЗМІН

1.1. Глобалізація як основна тенденція розвитку світового ринку авіаперевезень

У світовому господарстві здійснення кожної операції безпосередньо залежить від зовнішньоекономічних факторів, врахування яких необхідне при визначенні стратегічного спрямування кожної держави, особливо в умовах інтенсифікації інтеграційних процесів.

Внаслідок динамічного науково-технічного розвитку, переходу до політики лібералізації світової торгівлі, переплетення та зближення різноманітних сфер життя світової спільноти відбувається поглиблення глобалізаційних процесів на мікроекономічному, макроекономічному та наддержавному рівнях світового господарства.

Глобалізація є об'єктивним і незворотнім процесом, тому для використання її переваг і мінімізації негативних наслідків кожному учаснику міжнародних відносин необхідно пристосовуватися до умов глобальних світових ринків.

Вперше термін «глобалізація» застосував Т. Левітт у науковій статті у 1983р., надавши йому економічного значення, оскільки раніше він використовувався, в основному, в соціологічних науках. Він визначив глобалізацію як феномен злиття ринків певних продуктів, які виробляються транснаціональними корпораціями, внаслідок чого утворюється єдиний ринок [210].

Продовжив дослідження сутності глобалізації японський науковець К.Оме. Він стверджував, що в умовах домінування «тріади» (США – ЄС – Японія) основну і вирішальну роль на світових ринках відіграють глобальні корпорації [213].

Аналізуючи наукову літературу з питань глобалізації, зокрема наукові праці А. Добсона та О. Дольфюса, можна визначити декілька основних аспектів або особливостей глобалізації.

Перша особливість – об'єктивність процесів глобалізації, яка є наслідком розвитку міжнародних відносин між країнами в економічній, політичній, соціальній, духовній та інших сферах; інтенсифікації міжнародного поділу праці. Також глобалізація є закономірним процесом розвитку світової спільноти в цілому (цивілізаційно-історичний аспект).

По-друге, з огляду на генезу самого поняття «глобальний» (global – всесторонній, повний, всезагальний, універсальний; той, що охоплює всю земну кулю, всесвітній) [13], глобалізація призводить до своєрідної уніфікації світових стандартів, універсалізації всіх сфер діяльності, зокрема, й міжнародних економічних відносин (уніфікуючий аспект).

По-третє, глобалізація акцентує увагу на взаємозалежності учасників світового ринку, внаслідок якої відбувається часткова втрата державного суверенітету країн через вихід на світову арену глобальних структур, рівних за своєю силою урядам – транснаціональних корпорацій, глобальних фірм тощо (аспект домінування глобальних структур).

Аналізуючи результати наукових досліджень проблем глобалізації, можна прийти до висновку, що розгляд її як нового етапу лібералізації світової торгівлі є недостатньо повним. Лібералізація передбачає зменшення або ліквідацію бар'єрів між національними господарствами, вона призводить до появи єдиних норм та стандартів, об'єднання відокремлених суб'єктів в єдине ціле.

Слід зазначити, що глобалізацію не можна ототожнювати з інтернаціоналізацією. Якщо остання характеризується кількіс-

ними змінами (інтенсифікація взаємодії між суб'єктами), глобалізація вже є якісно новим процесом, оскільки збільшуються не тільки масштаби взаємодії, а змінюється сама сутність процесу.

А. Тейт під глобалізацією розуміє взаємозалежність країн, що зростає, внаслідок збільшення масштабів міжнародної торгівлі і розширення її сфери, що охоплює не лише обмін товарами, але і послугами та капіталом [193]. До зазначеного можна додати, що взаємозалежність країн в умовах глобалізації також визначається обміном науково-технічними знаннями, інформацією і базується на сучасних тенденціях міжнародного поділу праці.

Глобалізація є комплексним та багатобічним процесом, оскільки вона поєднує економічні, технологічні, соціально-культурні та політичні сили і перетворює локальні явища в глобальні [217].

Термін «глобалізація» інколи використовується для позначення економічної глобалізації, тобто інтеграції національних економік в міжнародну економіку через торгівлю, прямі іноземні інвестиції транснаціональних та багатонаціональних корпорацій, короткострокові потоки капіталу, міжнародні міграційні потоки, поширення технологій тощо [198].

Як зазначає М. Шимаї, в особливості глобалізації є те, що міжнародні потоки, особливо потоки інформації та капіталу, частково або повністю не контролюються національними законодавствами [194].

Глобалізація передбачає розширення транскордонної економічної взаємодії, хоч цей термін також має і другорядне неекономічне значення, пов'язане з втратою пріоритету місцевого управління, автономії та ідентичності в організації політичної та соціокультурної сфер.

Економічна глобалізація проявляється у зростанні економічної взаємозалежності країн всього світу, внаслідок переходу від

інтернаціональної до глобальної економіки, який відбувся, як зазначають зарубіжні дослідники, зокрема А. Амін та Н. Тріфт, на початку 1970-х рр. [190].

Основними джерелами або причинами глобалізації світової економіки, на думку М. Інтрілігейтора, є технологічний прогрес, лібералізація торгівлі та інші форми економічної лібералізації, розширення сфери діяльності організацій із застосуванням нових засобів комунікацій, єдність поглядів у питаннях ринкової економіки і вільної торгівлі, особливості культурного розвитку [191].

Особливо на зростання темпів глобалізації у світовому масштабі вплинули технологічні революції, які сприяли зменшенню транспортних, інформаційних та комунікаційних витрат, що, в свою чергу, призвело до стрімкого підвищення рівнів продуктивності праці, економічної взаємодії та міжнародної торгівлі. Причому, глобалізація у фінансовій сфері значно випереджає глобалізацію в міжнародній торгівлі та сфері виробництва.

Особливого значення, з огляду на поглиблення глобалізаційних процесів, набуває лібералізація світової торгівлі. Том Дж. Палмер, будучи прихильником «вільної торгівлі», визначає глобалізацію як зменшення або ліквідацію встановлених державою обмежень щодо міжнародного обміну і, як наслідок, утворення більш інтегрованої та комплексної глобальної системи виробництва та обміну [214].

Проте, у зв'язку з тим, що рівні економічного розвитку країн світу різняться, існують відмінності в пріоритетах розвитку, характері інституціональної сфери, недоцільно відразу, в повній і рівній мірі всім державам здійснювати політику вільної торгівлі, відкриваючи свої ринки. Передусім, необхідно враховувати переваги та недоліки глобалізаційних процесів при формуванні стратегічних напрямків розвитку національної економіки. Пер-

шочергове завдання при цьому – збереження економічної стабільності за рахунок поетапного запровадження нововведень, з їх попередньою апробацією та створенням необхідних регулюючих інститутів (особливо наднаціональних) [192].

Таким чином, на даний час надзвичайно важливого значення набуває адаптація національних економік до умов глобальної торгівлі. Держави, які не зможуть пристосуватися до сучасних умов економічної взаємодії, будуть значно поступатися країнам, яким це вдасться.

Вплив глобалізації на національні економіки також помітний у багаторазовому перевищенні темпів росту прямих іноземних інвестицій над темпами розвитку світової торгівлі, збільшенні питомої ваги світової торгівлі послугами в загальних обсягах світової торгівлі.

Негативні прояви глобалізації є значно загрозливішими для відкритих країн, тобто більш глобалізованих. Це можна побачити в аспекті фінансової глобалізації. Внаслідок того, що у вересні 2008 р. спалахнула фінансова криза, різко сповільнилося економічне зростання в країнах Європи, Японії та в більшості країн, що розвиваються. Таким чином, найбільше постраждали країни, які активно взаємодіють з ринком США. В цілому, у 2009 р. відбулося зниження глобального ВВП до 0,9 %; у країнах, що розвиваються, відбулося незначне зростання (на 4,5 %) [204].

За даними «World Development Indicators» Світового банку темпи економічного зростання національних економік з низьким та середнім рівнями доходів в середньому більші, ніж у країн з високим рівнем доходу [224; 225]. Причому, частка менш глобалізованих країн у світовій торгівлі за ці роки суттєво зменшилася, на відміну від частки більш глобалізованих країн, що розвиваються.

В умовах глобалізації економіка перестає бути ієрархічно та бюрократично організованою. Натомість, вона стає слабоструктурованою горизонтальною мережею [212], а здатність компанії (міжнародних організацій, інтеграційних союзів, окремих держав та індивідуумів) до функціонування всередині цієї мережі визначається ступенем, в якому елементи можуть сприяти досягненню цілей мережі в цілому.

На думку Яна А. Шольта, глобалізація безпосередньо пов'язана зі змінами моделей знань, виробництва, управління, особистості. Глобалізаційні процеси впливають на характеристики і відносну значимість різних секторів економіки, таких як сільське господарство, фінанси, інформація та переробна промисловість [207].

У своїх наукових працях Н. Чомскі в [199] стверджує, що термін «глобалізація» може використовуватися в доктринному сенсі для опису форм неоліберальної економічної глобалізації і визначатися як специфічна форма міжнародної економічної інтеграції, ретельно розроблена мережею тісно взаємопов'язаних осередків влади: транснаціональних та багатонаціональних корпорацій, фінансових інститутів, найпотужніших держав світу, з якими вони тісно пов'язані, та міжнародних економічних інститутів (СОТ, МВФ, Група Світового банку та ін.). На думку Н.Чомскі, це – «корпоративна глобалізація», яка слугує інтересам лише її розробників.

Рівень глобалізації товарних ринків визначається за частками імпорту та експорту в загальному обсязі виробництва.

Для визначення рівня глобалізації розраховується індекс глобалізації, який щорічно визначається для більше 200 країн впродовж 1970-2017 рр.