

АКТУАЛЬНІСТЬ РОЗРОБКИ КОМПЛЕКСНОЇ СТРАТЕГІЇ ВИХОДУ УКРАЇНСЬКИХ АВІАКОМПАНІЙ НА ЗОВНІШНІ РИНКИ

В даній статті аналізується вплив сучасних процесів у світовій економіці на формування транспортного забезпечення у сфері туризму.

В данной статье анализируется влияние современных процессов в мировой экономике на формирование транспортного обеспечения в сфере туризма.

In the article the influence of modern processes in the world economy on forming a transport provision in the field of tourism is analyzed.

Постановка проблеми

Мікроекономічні основи авіації в Україні закладені у потенціалі та можливостях національних авіакомпаній. Авіація країни не стане повноцінною доти, доки авіакомпанії не стануть результативними, рентабельними. Будь-яка країна не повинна мати нерентабельні підприємства у будь-якому секторі економіки, оскільки це рано чи пізно завдасть збитків й іншим галузям, що напряду чи опосередковано зв'язані з нею.

Невирішена раніше частина загальної проблеми

Проте перекладати усю відповідальність за розвиток авіапослуг у сфері туризму на авіакомпанії є невірним, оскільки їх можливості і компетенція на ринках є похідними від мікроекономічних умов ділового оточення.

Постановка завдання

Таким чином, поряд із створенням сприятливого макросередовища держава повинна сприяти розвитку мікроекономічного середовища. Авіакомпаніям постійно доводиться використовувати місцеву господарську інфраструктуру, співпрацювати із суб'єктами локальних ринків праці тощо.

Основний матеріал

В сучасній економічній теорії при аналізі мікроекономічного ділового середовища виділяють чотири найважливіших аспекти [7, с. 57]:

- ресурси, що використовуються авіакомпаніями в процесі їх функціонування (трудові ресурси, ринкова, інформаційна, інноваційна інфраструктура);
- внутрішня конкуренція, оскільки зрідка авіакомпанії, що не мають конкуренції на внут-

рішньому ринку авіапослуг, можуть мати конкурентні переваги на зовнішньому;

- наявність вибагливих місцевих пасажирів, у тому числі й тих, попит яких може бути задоволений лише через вихід на зовнішні ринки;

- створення локальних (внутрішніх) ринків авіапослуг шляхом взаємодії усіх авіакомпаній та пов'язаних і підтримуючих галузей.

І ще одна сторона сучасних трансформаційних процесів у світовій економіці пов'язана із зростанням значення вмілого використання авіакомпаніями для збільшення рівня їх послуг активності факторів місцезорозташування, «іміджу» регіону, які, у свою чергу, пов'язані із перевагами та недоліками інфраструктурного забезпечення, наявності в регіоні кваліфікованих кадрів та потенційних платоспроможних пасажирів, а на перспективу (в рамках зміни державної регіональної політики) й специфіки місцевої законодавчої бази, податкової системи.

Отже, роль держави при розробці стратегії виходу українських авіакомпаній на ринки повинна бути спрямована на вдосконалення інфраструктурного забезпечення території, стимулювання формування локальних ринків праці, створення сприятливих умов для розвитку здорової конкуренції на ринку транспортних послуг тощо.

По-третє, це посилення взаємозв'язку між розвитком транспортного забезпечення туристичних послуг та вирішенням соціальних і екологічних проблем. Продуктивний і динамічний розвиток транспортних послуг у сфері туризму вимагає постійного зростання рівня кваліфікації та майстерності робочої сили, наявності фізично та розумово здорових працівників, існування сприятливих умов для їх розвитку та задоволення повсякденних потреб, достатнього матеріального забезпечення, щоб відповідати

«іміджу» міжнародної компанії тощо. Тому розробка стратегії виходу авіакомпаній на ринки повинна поєднуватися із розробкою заходів щодо вирішення ряду соціальних проблем.

З іншого боку, негативний образ України як країни суцільних екологічних негараздів відлякує значну частку потенційних зарубіжних покупців туристичних послуг. Отже, і тут є потреба в узгодженні заходів щодо підтримки авіації на макrorівні із заходами, спрямованими на розв'язання екологічних проблем (особливо у потенційно привабливих туристичних регіонах), а також поширення інформації про існування в Україні величезних територій із екологічно безпечними умовами, придатними, як мінімум, для розвитку зеленого туризму.

Узагальнення змісту напрямів трансформаційних процесів у світовій економіці та обґрунтування відповідних заходів транспортного забезпечення туристичних підприємств зокрема та держави в цілому представлені у розробленій автором табл. 1.

Відсутність протягом 1989-1993 рр. державної стратегії розвитку туризму в Україні, відповідних структур і важелів державного регулювання призвело до порушення балансу в'їзного та виїзного туризму, руйнування туристичної інфраструктури, неефективного використання туристичних ресурсів, зниження рівня обслуговування іноземних туристів, погіршення структури підготовки і використання кадрів тощо. До цього слід додати відсутність методичної, організаційної, інформаційної та матеріальної підтримки суб'єктів туристичної діяльності з боку держави. Отже, внаслідок недієвості держави у сфері туризму стан авіації також не відповідав потенційним можливостям України.

Основним шляхом розв'язання такої проблеми є розробка стратегії виходу авіакомпаній України на зовнішні ринки туристичних послуг та посилення позицій на внутрішньому ринку перевезень. Частково засади даної стратегії містяться у державних програмах розвитку авіації, тому розглянемо їх зміст з точки зору оптимізації у галузі туризму.

Чинним законодавством України передбачено, що органами державної влади затверджуються загальнодержавні, державні цільові, регіональні та інші програми розвитку авіації. Загальнодержавні програми затверджуються з метою реалізації довгострокових пріоритетів країни в галузі авіації і становлять комплекс взаємопов'язаних правових, економічних та організаційних заходів, спрямованих на реалізацію конституційних прав громадян, розвиток авіаційної галузі. Відповідно до загальнодержав-

них програм розробляються інші програми розвитку авіації [1].

Таблиця 1

Вплив сучасних процесів у світовій економіці на формування транспортного забезпечення у сфері туризму *

<i>Напрями сучасних процесів у світовій економіці</i>	<i>Напрями вдосконалення політики авіакомпаній</i>	<i>Політика держави у сфері авіації</i>
Зростання ролі зовнішніх чинників авіаполуг для туристичних підприємств	Перехід від внутрішніх реорганізацій, реструктуризацій та скорочення витрат до інноваційної стратегії, використання сучасних інформаційних технологій з метою збільшення гнучкості та адаптивності до швидких змін зовнішнього ринкового середовища	Розробка стратегії поширення інноваційно-технологічних технологій у сфері авіації, сприяння активізації рекламно-інформаційної діяльності авіакомпаній, їх забезпечення новітньою інформацією
Збільшення впливу мікросередовища розвитку авіаполуг для туристичних підприємств	Пошук перспективних та специфічних транспортних ресурсів, створення конкурентних переваг на внутрішніх ринках авіаційних послуг, використання переваг місцезонального розташування з метою посилення позицій на зовнішніх ринках	Розробка стратегії вдосконалення інфраструктурного забезпечення території (як транспортної так і туристичної інфраструктури), формування локальних ринків праці, створення умов для розвитку здорової конкуренції на внутрішніх ринках транспортних послуг
Посилення взаємозв'язку між розвитком транспортного забезпечення туристичних послуг та вирішенням соціальних, екологічних проблем	Налагодження прямих зв'язків авіакомпаній із закладами освіти, охорони здоров'я, екологічними організаціями, а також розвиток нових соціально-екологоорієнтованих видів туризму (сільський, зелений, мисливський, рибальський)	Розробка стратегії комплексного розв'язання проблем авіації у поєднанні з розв'язанням соціальних та екологічних проблем, стимулювання розвитку сільського, зеленого та іншого виду туризму

* Складено автором

На створення правових, організаційних, економічних та матеріально-технічних засад відродження та подальшої інтенсифікації розвитку авіації як високорентабельної галузі економіки спрямований новий Повітряний Кодекс України. Затверджена Кабінетом Міністрів України Державна програма розвитку туризму до 2010 року.

Згідно затверджених програм, прогнозується, що через 10 років туристичний потік до України зросте у 6 разів.

Для визначення основних напрямів стратегії виходу авіакомпаній України на зовнішні ринки туристичних послуг необхідно окреслити коло найістотніших проблем транспортного забезпечення у сфері туризму.

Аналіз та узагальнення публікацій з даної проблематики у фаховій літературі, власний аналіз конкурентоспроможності вітчизняних авіакомпаній на зовнішніх ринках дозволяють визначити такі *основні проблеми*:

- *недостатній рівень фінансування авіації*. При цьому недостатніми є обидві основні складові – державне фінансування та залучення іноземних інвестицій. Відсутність першого пояснюється тим, що поки що авіація лише декларативно визначається пріоритетною галуззю економіки країни, а насправді залишається неконкурентоспроможним щодо отримання державного фінансування порівняно з багатьма галузями промисловості. Вважається, що зростання кількості малих і середніх авіакомпаній, які перебувають у приватній власності, в умовах фінансової кризи в державі дасть змогу розвивати авіацію без залучення значних централізованих коштів. Основними джерелами фінансування витрат, пов'язаних з модернізацією та реконструкцією об'єктів авіації, Програмами розвитку аеропортів передбачено кошти, для яких державою створюватимуться сприятливі умови господарювання. Відсутність другого передусім пов'язана із низькою інвестиційною привабливістю країни в цілому (в силу загальновідомих причин) та її авіації зокрема. Іноземний капітал в Україні пріоритетно вкладається в галузі з коротшим терміном окупності (торгівля, харчова промисловість та ін.);

- *невідповідність стану транспортної інфраструктури міжнародним стандартам*. По-перше, це пов'язане із низькою потужністю закладів авіаційної інфраструктури. По-друге, вартість послуг, що надаються закладами авіаційної інфраструктури, істотно не співпадає з їх якістю. По-третє, авіаційна інфраструктура значною мірою є морально та фізично застарі-

лою. По-четверте, неналежним є стан маршрутів, що пов'язано із браком обладнаних місць перепочинку, притулків, відсутністю системи паркування;

- *слабкий зв'язок пов'язаних та підтримуючих галузей із авіацією*. По-перше, не відповідає міжнародним стандартам рівень забезпеченості авіатранспортом туристичними, сервісними та інформаційними елементами. По-друге, авіакомпанії що працюють на зовнішніх ринках, практично не мають договірних відносин із підприємствами з надання туристичних послуг, довідково-картографічної продукції та інших товарів туристичного попиту;

- *невизначеність стратегій більшості національних авіакомпаній*. Така ситуація пов'язана, з одного боку, з відсутністю цілеспрямованої інформаційно-методичної допомоги держави авіакомпаніям при виході на зовнішні ринки. З іншого боку – з низьким рівнем кваліфікації керівників авіакомпаній, які не в змозі визначити стратегічні пріоритети та потенційні ринкові ніші, спрогнозувати ситуацію на зовнішніх ринках авіаційних послуг. Поки що констатується нестача висококваліфікованих фахівців у галузі авіації;

- *недосконалість авіаційної політики уряду та нормативно-правової бази розвитку авіації*. Серед найпроблемніших місць авіаційної політики уряду – недостатній рівень рекламно-інформаційної підтримки авіакомпаній України при виході на зовнішні ринки, порівняно неефективна система підготовки та перепідготовки кадрів, відсутність дієвих заходів пільгового кредитування експортоорієнтованих підприємств тощо. Недосконалою залишається й нормативно-правова база у сфері авіації. Зокрема, невизначеність правового статусу іноземних туристів на території України, наявність значної кількості візових, митних, прикордонних формальностей;

- *неефективне використання потенціалу авіаційних ресурсів*. Така ситуація пов'язана з кількома причинами. По-перше, із відсутністю якісної авіаційної інфраструктури в регіонах та місцях із значними туристичними ресурсами. По-друге, із відсутністю рекламно-інформаційного та картографічного супроводу використання потенціалу туристичних об'єктів, розміщених не у всесвітньо відомих туристичних центрах країни. По-третє, відсутністю зацікавленості як з боку туристичних підприємств, так і з боку держави щодо використання потенціалу специфічних видів туризму – зеленого, мис-

ливського, рибальського, екстремального туризму, спелеотуризму тощо.

Висновок

Таким чином, необхідність розробки комплексної стратегії виходу українських авіакомпаній на зовнішні ринки залишається актуальною.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК

1. Про туризм: Закон України від 15 вересня 1995 р. № 324/95-ВР [Текст] // Відомості Верховної Ради України. – 1995. – № 31. – Ст. 241.
2. Про затвердження Інструкції про умови і правила провадження підприємницької діяльності, пов'язаної з організацією іноземного та зарубіжного туризму (ліцензійні умови), та контролю за їх дотриманням [Текст] : Наказ Ліцензійної палати України, Держкомітет України по туризму від 12.01.1999 р. №5/1 // Офіційний вісник України. – 1999. – № 5. – Ст. 181.
3. Програма забезпечення захисту та безпеки туристів на 1996-2000 роки [Текст] : Затв.: Поста-

нова Колегії Держкомтуризму України від 12.01.1996 р. № 96/5. – К.: РА «Світ», 1997. – 80 с.

4. Про Національну раду по туризму [Текст] : Постанова КМ України від 13.03.1996 р. № 322 // Зібрання постанов Уряду України. – 1996. – № 8. – Ст. 261.
5. Про Основні напрями розвитку туризму в Україні до 2010 року [Текст] : Указ Президента України від 10.08.1999 р. № 973/99 // Урядовий кур'єр. – 1999. – 29 вересня (№ 182).
6. Аветисова, А. А. Оптимизация управления в системе гостинично-туристических комплексов [Текст] / А. А. Аветисова, М. Н. Левченко // Управління організацією: діагностика, стратегія, ефективність: Матеріали V Міжн. наук.-практ. конф. (8–9 квітня 2007 р.) – К.-Трускавець: КНЕУ. – 2007. – Ч. 1. – С. 236-237.
7. Азар, В. И. Экономика и организация туризма [Текст] / В. И. Азар. – М.: Профиздат, 2003. – 212 с.

Надійшла до редколегії 22.04.2009.

Прийнята до друку 30.04.2009.