

**ЛОЖАЧЕВСЬКА А.С.**  
Національний авіаційний університет,  
аспірантка кафедри міжнародної економіки

### **ФОРМУВАННЯ НОВИХ МІЖНАРОДНИХ ЕКОНОМІЧНИХ ВІДНОСИН ПРИ НАДАННІ ІНТЕГРОВАНОЇ АВІАПОСЛУГИ В УМОВАХ ГЛОБАЛІЗАЦІЇ**

*Анотація.* У статті розглянуто основні напрями розвитку міжнародних економічних відносин України при наданні інтегрованої авіапослуги в умовах становлення новітніх авіатехнологій в світі.

**Ключові слова:** міжнародні економічні відносини, авіапослуга, авіаційні технології, нова економіка.

**Lozhachevskaya A.S. Формирование новых международных экономических отношений при оказании интегрированной авиауслуги в условиях глобализации.**

*Аннотация.* В статье рассмотрены основные направления развития международных экономических отношений Украины при оказании интегрированной авиауслуги в условиях становления новейших авиатехнологий в мире.

**Ключевые слова:** международные экономические отношения, авиауслуга, авиационные технологии, новая экономика.

**Lozhachevskaya A.S. Forming the new international economic relations with inprovision of integrated air services in conditions of globalization.**

*Annotation.* In the article is considered the main trends in international economic relations of Ukraine with in providing integrated air services under conditions of incipience of advanced aviation technologies in the world.

**Keywords:** international economic relations, air service, aviation technologies, new economy.

**Постановка проблеми.** Оцінка впливу авіаційних технологій на темпи економічного зростання, ефективність авіавиробництва, належать до найбільш складних, не до кінця вивчених і дискусійних питань. Вчені намагаються зрозуміти, наприклад, чому сучасний виток науково-технічної революції, забезпечуючи безпрецедентний взаємозв'язок усіх регіонів світу, одночасно визначає периферію світу як об'єкт, а не суб'єкт постіндустріальних тенденцій. Істотні розбіжності існують і в інтерпретаціях та оцінках стадій технологічних зрушень, їх історичної значущості, глибини пов'язаних з ними кризових явищ, впливу на організацію громадського життя тощо.

Широкий спектр думок з питань нової або постіндустріальної економіки залежить і від того, який зміст вкладається в це поняття. Оскільки термін «нова економіка» з'явився порівняно недавно, його чітке визначення відсутнє. Але незалежно від того, який зміст в даній економіці вбачають різні автори, усі вони сходяться в тому, що нова економіка пов'язана зі швидким розвитком новітніх технологій і зокрема в авіації. Багато хто трактує це поняття досить широко, включаючи в нього також такі явища як глобалізація, відкриття кордонів, низький рівень інфляції. На загальнонаціональному рівні найбільш ґрунтовні дослідження впливу авіаційних технологій на життя суспільства ведуться в США.

**Аналіз публікацій.** Деякі фахівці в сфері міжнародних економічних відносин навіть вважають, що авіаційні технології здатні вплинути на саму природу людського буття – змінити систему цінностей, емоції, когнітивні процеси [1]. Підкреслюється, що нині ще абсолютно недостатньо систематичних даних як про поширення нових авіаційних технологій, так і про їх вплив на суспільні процеси. Завдання ускладнюється й тим, що, починаючи з 1980-х рр. темпи авіаційно-технічних зрушень такі високі, що вони обганяють можливості визначення напрямів потоків, збору і обробки даних [2, 3, 4].

Авіаційні технології, що ототожнюються зазвичай з поняттям нової економіки, є результатом злиття двох досягнень в розвитку авіатехніки [5, 6]. В основі всіх авіаційних технологій і авіапослуг лежить можливість інтеграції та дозволяє вирішувати дуже широке коло питань, пов'язаних з транспортними процесами [7, 8, 9].

**Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми.** В результаті вже не перший рік вчені активно використовують терміни «нова економіка», «постіндустріальне суспільство», хоча досі не зовсім ясно, які концепції в них закладені, і що вони означають. Не викликає сумнівів, що нові авіатехнології стають домінуючим чинником громадського прогресу.

Але якщо кількісні параметри поширення і використання нових авіатехнологій в окремих країнах і в світі піддаються більш менш точному визначенню, то виміряти ефекти цього розповсюдження, а тим більше спрогнозувати можливі наслідки, виявляється дуже важко. Ці та багато інших особливостей авіаційних технологій дозволяють лише приблизно, за окремими напрямами і в порівняно короткому інтервалі часу давати більш менш достовірні висновки про ефект цих технологій. Тим більше, неможливим представляється об'єднати специфічні характеристики окремих ефектів в якісь інтегральні показники. Проте, в доповіді Національного науко-

вого фонду США вироблені деякі підходи до дослідження впливу нових авіатехнологій на три найважливіші параметри економіки: структурні характеристики; зайнятість і вимоги до робочої сили; продуктивність праці.

**Метою статті** є визначення впливу факту становлення «нової економіки» в світі на підвищення ефективності авіатехнологій при наданні якісної авіапослуги.

**Виклад основного матеріалу.** Структурний чинник економіки якнайповніше проявляється в швидшому зростанні сфери авіапослуг в порівнянні з промисловим виробництвом. У США доля сфери авіапослуг виросла з 1999 р. з 49% до 62% до середини 2010р. [10]. Проте експерти не змогли кількісно пов'язати ріст сфери авіапослуг з розповсюдженням авіаційних технологій як через відсутність відповідних методик, так і через нерівномірності та дифузії цих технологій в різні галузі господарства. Тому можна стверджувати, що цей чинник діяв одночасно з іншими чинниками. Не було зроблено однозначних висновків і відносно впливу авіаційних технологій на зайнятість, оскільки ці технології, з одного боку, створюють робочі місця, а з іншої – економлять їх.

Проведені дослідження показали, що одночасно діють обидві тенденції: підвищення кваліфікації і декваліфікації. Але в цілому все ж кваліфікація робочої сили не знижується, і особливо росте потреба у висококваліфікованих працівниках, зарплата яких на порядки вища за середню зарплату.

Виявилася і ще одна аномалія: галузі, що інтенсивно використовують авіаційні технології, були більше прибуткові, ніж інші. Проте усередині першої групи галузей ріст інтенсивності застосування нових технологій позначається на прибутковості негативно. Тому думки розділилися. І досі одні вважають, що ми не вміємо рахувати ефект; інші - що відмічений парадокс – явище тимчасове; треті вважають, що парадокс існує і замість великих витрат на авіаційні технології слід було б з більшою вигодою використовувати гроші в інших сферах.

Бурхливий розвиток авіаційних технологій навряд чи примушує сумніватися в їх ефективності. Проте слід визнати, що «парадокс» існує з ряду причин. Поки відсутнє чітке уявлення про те, що, власне, входить до складу цих технологій. Відповідно, чи треба включати до них тільки капітальні вкладення або необхідно також включати вартість робочої сили й операційні витрати? У дослідженнях «парадоксу» немає єдиної думки. Ці труднощі ускладнюються стрімкими змінами, особливою плинною нестійкістю самих авіаційних технологій - зміною модельного ряду тощо. Якими дефляторами користуватися для обліку цих змін? Без цінового (грошового) вимірника результату, як і оцінки якості авіапослуг, що надаються, визначити продуктивність праці неможливо. Не працюють звичайні вимірники ефективності і тоді, коли йдеться про такі ефекти, як краще задоволення запитів споживачів, пунктуальне дотримання термінів доставки, оперативність оцінки ринкової ситуації тощо.

В цілому, незважаючи на складнощі визначення ефекту використання авіаційних технологій, проблема «парадоксу» вимагає подальшого вивчення. Само його існування пояснюється також завищеними оптимістичними очікуваннями економічної ефективності, – очікуваннями, які піддалися корекції на початку нинішнього століття, під час економічної рецесії американської економіки. Принциповий же і головний висновок полягає в тому, що хоча авіаційні технології роблять різноманітний вплив на різні види ділової активності, зміни, що викликаються ними, не обов'язково супроводжуються ростом продуктивності праці і поліпшенням економічних показників.

Цей «парадокс» не відмінняє того, що авіаційні технології чинять вирішальну дію на конкурентоспроможність і підтверджують присвоєне їм ще в 1980-х рр. позначення як одного з найважливіших чинників виробництва. Для подолання «парадоксу продуктивності» авіаційних технологій слід також погодитися з тим, що ефект їх використання конкретний і специфічний для різних досить вузьких секторів виробництва, бізнесу або, наприклад, освіти. Тому виникає завдання: виділити представницькі групи в кожному з вузьких секторів і розробити для них свої системи показників і методики їх визначення і виміру.

У зв'язку з цим К. Фройнд, Х. Кеніг і Н.Рот вважають, що потрібне нове розуміння самого виробництва [4]. Досі авіапродукт (авіапослуга) сприймався як готовий фізичний об'єкт, що виконує певні функції. Сьогодні споживача цікавить не продукт, а ті авіапослуги, які він може отримати. Орієнтація на споживача, знання його потреб стають надзвичайно важливими. Відповідно міняється і розуміння авіавиробництва: виробництво означає створення усіх характеристик авіапродукту, очікуваних споживачем на всіх стадіях виробництва доданої вартості, включаючи конструювання авіапродукту і авіатехнології, виробництво його частин і елементів, зборку, застосування, обслуговування, а також можливу переробку. Тому поняття виробництва розширюється, включаючи системи матеріально-технічного й інформаційного забезпечення. У авіапромисловості потрібно абсолютно новий підхід до виробничого циклу і рішення проблем взаємодії його окремих ланок.

Активно використовують можливості глобалізації для освоєння авіатехнологій та інновацій Китай. Китай залучає для цього іноземні інвестиції, за обсягом яких він займає друге місце у світі після США.

Ця властивість нової економіки пояснюється тим, що її якісні параметри діалектично взаємодіють з процесами глобалізації, тобто не лише визначають ці процеси, але і самі випробовують їх зворотний вплив.

Автор у зв'язку з цим відмічає, що неоекономіка заснована на глобальному капіталі, який за допомогою гнучких авіамереж, формує особливі економічні стосунки, в яких виробничі стосунки перетворюються в господарські зв'язки.

Кризові явища в американській економіці на початку нинішнього століття відновили дискусію про роль нової економіки, її потенціал і вплив на темпи економічного зростання. При цьому тон стали задавати висловлювання, застережні від ейфорії і переоцінки ролі нових авіатехнологій. Проте економісти по-різному оцінювали і оцінюють ці дані, вважаючи, що до закінчення економічного циклу неможливо визначити, чи носить ріст продуктивності структурний або кон'юнктурний характер. Тим більше, що саме нова економіка, яка обіцяла

прискорення безінфляційного економічного зростання, стала першою жертвою біржових криз. Фігурує і мотив, пов'язаний з особливою роллю венчурного капіталу в цьому процесі. Легкість, з якою підприємці дістають доступ до нього, є одним з чинників випереджаючого розвитку нової економіки в США. За деякими оцінками, на США доводиться 75% світового ринку венчурного капіталу і приватних вкладень в акції авіакомпаній. Доля Великобританії - 12%, а Німеччині і Франції - 3% [10].

Потрібний був значний часовий лаг для окупності великих інвестицій в цей сектор. Але оскільки багатьох інвесторів це не влаштувало, майже безкоштовні раніше капітали перестали поступати і коло замкнулося. Ті авіапідприємства, які встигли створити собі солідний імідж і показати значні прибутки, вийшли з ситуації за рахунок того, що зміцнили партнерські стосунки з традиційними авіапідприємствами або радикально переглянули довгострокові плани завоювання авіаринку, або зробили те й інше. Тобто, сталася переорієнтація їх на отримання прибутку в коротші терміни. Тому на практиці багато авіакомпаній, в основному дрібних і середніх, збанкрутіли або пізніше були перекуплені конкурентами. Минула хвиля банкрутств довела, що авіапідприємства, що освоюють сучасні авіаційні технології, схильні до дії загальних законів ринку. А думка про те, що вони не підкоряються загальним законам економіки і мають перевершуючи конкурентну перевагу, привів до необгрунтовано швидкого росту курсу їх акцій, зігравши з ними поганий жарт.

**Висновки.** Таким чином, найбільшу вигоду отримують авіакомпанії, що інтегрували авіаційні технології у свою діяльність. Так вважають, наприклад, фахівці, що підготували в 2013 р. доповідь для конференції ООН з торгівлі і розвитку. Їх головний висновок полягає в наступному. Аналіз діяльності авіапідприємств, що пережили кризу, показав, що вплив авіаційних технологій пов'язаний не стільки з самим цим сектором, скільки зі змінами, які ці технології привносять до функціонування авіапідприємств, що їх освоюють. Вирішальне значення для ефективності нової економіки має встановлення вже на стадії розробок зв'язку забезпечення з матеріальними аспектами виробництва, облік особливостей виробничої діяльності авіапідприємств.

Необхідно, на наш погляд, враховувати ще одну тенденцію. Освоєння і поширення авіаційних технологій стають також чинником, що посилює розшарування в групі самих країн, що розвиваються. Досвід Китаю (створення за допомогою залучення іноземного капіталу власного авіаційного простору, орієнтованого на внутрішній ринок і експорт) показують, що вирішальну роль грає стратегічно орієнтована державна політика і можливість власного авіаринку, що дають високий загальний ефект.

В той же час перспективи нової економіки в десяти найменш розвинених країнах світу (Бангладеш, Камбоджа, Ефіопія, Мадагаскар, Мозамбик, Непал тощо) доки дуже обмежені. Вони можуть розраховувати в основному на зниження за допомогою нових авіатехнологій транспортних витрат і підвищення ефективності торгових процедур. До того ж підприємства при поширенні нових технологій в цих країнах натрапляють на такі перешкоди, як ріст монополізації і міжнародної конкуренції. Таким чином, поставлене питання не має однозначної відповіді.

**Перспективи подальших досліджень.** Якщо про ефективність нової економіки для авіапідприємств можна судити більш менш достовірно, то на рівні загальноекономічному і структурних зрушень, а тим більше в масштабах міжнародного розподілу праці можна доки міркувати лише імовірно. Але безперечно одне: у високорозвинених економіках відбуваються радикальні зміни авіавиробничих структур, викликані проникненням авіаційних продуктів практично в усі сфери економіки. І це потребує більше досліджень змін, що відбуваються в конкурентній стратегії авіафірм, структурі авіапідприємств, в сфері міжнародного обміну, використання і поширення нових авіатехнологій в наданні авіапослуг.

#### *Список використаних джерел*

1. Прогноз развития воздушного транспорта до 2015 года / Циркуляр ICAO 304 – AT/127, Монреаль: сентябрь 2004г. – 58с.
2. European conference of ministers of transport. Transport Infrastructure Investment: Options for Efficiency OECD publishing; illustrated edition, February 29, 2008. – 236 p.
3. Hussein Kassim, Handley Stevens. Air Transport and the European Union: Europeanization and its Limits, Palgrave Macmillan, January 19, 2010. – 240 p.
4. Stefano Paleari. Air Transport in Europe: ICCSAI Fact Book 2009. CreateSpace, January 18, 2010. – 286 p.
5. Ibp USA. International Air Transport Regulations and Business Opportunities Handbook, International Business Publications, USA; 2 edition, January 1, 2009. – 300 p.
6. J. P. Hanlon. Global Airlines. Butterworth-Heinemann; 2 edition, November 15, 1999. – 295 p.
7. Rosário Macário, Eddy Vande Voorde. Critical Issues in Air Transport Economics and Business, Routledge; 1 edition, October 15, 2010. – 400 p.
8. Sidney R. Rothman. Federal Aviation Administration Airspace Redesign and Congestion Management. Nova Science Pub Inc, April 30, 2009. – 170p.
9. George Williams, SveinBrathen. Air Transport Provision in Remoter Regions, Ashgate Pub Co, October 31, 2010. – 320 p.
10. ICAO Annual Report, 2012. – www.icao.org.

*Стаття надійшла до редакції 07.12.2013*