

STRATEGIC ALLIANCES FORMATION AND FUNCTION BACKGROUND

This article studies strategic alliances formation and function background of Ukrainian enterprises identified some differences in the reasons for the formation of alliances by domestic enterprises and foreign companies as well as defined for the purposes of forming alliances and problems in their functioning. The main trends in the formation of alliances Ukrainian enterprises are identified. Alliances are formed mostly of national character in order to save costs in different areas - production, marketing, and sales. Through alliances with foreign companies Ukrainian enterprises seek to provide access to new markets, gain technology and improve their own image. Ukrainian enterprises uses local market knowledge to provide foreign companies with lightweight schemes for products, cheap labor, expanding geographic markets, and for itself - the possibility of sales of products under the brand name of the company - a partner and therefore, often, targeting of domestic enterprises as part of a foreign company. Prospects for development and operation of strategic alliances of enterprises in Ukraine are economic, legal, political and social conditions of doing business in the country. The negative impact on the spread of alliances in Ukraine has political instability, lack of transparency legislation, low involvement of financial and strategic investors, the inequality of conditions of competition in the markets and other problems that are characteristic of Ukrainian economy. A significant number of alliances formed companies in Ukraine one industry, many of which are highly profitable, with significant internal level of competition. Less distribution received alliances between companies operating in different sectors of the economy, but the predicted distribution alliances in the insurance and banking sectors.

Keywords: strategic alliances, business structure, principles of formation.

УДК 658:656.71

О.М. Петровський

АЕРОПОРТ ЯК ЦЕНТР ЕКСПОРТНИХ АВІАПЕРЕВЕЗЕНЬ ПРОДУКЦІЇ ПІДПРИЄМСТВ ЕКОНОМІЧНОГО КЛАСТЕРУ

У статті висвітлено умови створення сучасних економічних кластерів та підвищення ролі регіональних муніципальних утворень. Обґрунтовано створення авіаційного ядра кластеру на базі регіонального аеропорту для забезпечення експорту продукції підприємств кластеру.

Ключові слова: експортні авіаперевезення, аеропорт, економічний кластер, авіаційне ядро кластеру.

В статье освещены условия создания современных экономических кластеров и роли региональных муниципальных образований. Обосновано создание авиационного ядра кластера на базе регионального аэропорта для обеспечения экспорта продукции предприятий кластера.

Ключевые слова: экспортные авиaperевозки, аэропорт, экономический кластер, авиационное ядро кластера.

Постановка проблеми. Авіаційний транспорт – це важлива складова транспортної системи України. В системі авіаперевезень

аеропорти займають ключове місце, адже сучасний аеропорт – це велика інфраструктура, що контролює не тільки технічний бік польотів, а й включає у себе підрозділи забезпечення комфорту і безпеки перевезень. Від стану розвитку аеропортів напряду залежить ставлення пасажирів та авіакомпаній і, як наслідок, економічна стабільність аеропорту і регіону, у якому він знаходиться. У 2013 році комерційні рейси вітчизняних та іноземних авіакомпаній обслуговували 26 українських аеропортів. Слід відмітити, що при цьому 98% загальних пасажиропотоків та 92% поштовантажопотоків припадає на 8 основних аеропортів: Бориспіль, Дніпропетровськ, Донецьк, Київ (Жуляни), Львів, Одеса, Сімферополь та Харків [5]. Аеропорти спроможні відправляти 60 млн. пасажирів на рік, але нині вони використовуються лише на 2-4 відсотки. Сучасний стан вітчизняних аеропортів не повною мірою відповідає міжнародним технологічним вимогам та сервісу, а деякі з регіональних аеропортів знаходяться на межі закриття.

Аналіз останніх досліджень і публікацій та невирішена раніше частина загальної проблеми. Аналіз літературних джерел показав, що велика увага приділяється безпеці в аеропорту, проектуванню, організації та управлінню авіаційною діяльністю. Питання функціонування аеропортів висвітлені в працях різних вчених, зокрема, Бугайко Д.О. [8], Косарева О.Й. [2], Костроміна О.В. [3], Кулаєва Ю.Ф. [4], Кулика В.А., Троценко А.М. Сьогодні багато регіональних аеропортів потребують уваги у зв'язку зі своїм складним становищем через недостатнє фінансування, відсутність дозволу на виконання міжнародних авіарейсів.

Мета статті. Визначити шляхи розвитку аеропорту в умовах нової кластеризованої економіки з метою підвищення його конкурентоспроможності.

Виклад основного матеріалу. Сучасний стан розвитку суспільства часто називають постіндустріальним, інформаційним, посткапіталістичним, основною рисою якого є глобалізація, яка порушила економічну автономію держав, внесла зміни до інформаційно-технологічного середовища, до процесу виробництва, сприяла соціальним змінам і, як наслідок, організаційним трансформаціям. В сучасній економічній системі успіху досягають організації які здатні адаптуватися до мінливої глобальної економіки: бути достатньо гнучкими, щоб змінюватися також достатньо швидко, як під дією культурних, технологічних і інституціональних змін змінюються їх цілі: вводити інновації, які є ключовим засобом конкурентної боротьби. В таких умовах спостерігається відродження і перегляд основ промислової політики, яка стала суттєво відрізнятися від домінувавших раніше моделей централізованого управління. Новий підхід характеризується посиленням

ролі місцевих організацій у формуванні стратегії територіального розвитку, суттєвою орієнтацією на якість локальних конкурентних переваг і увагою до регіональних виробничих систем. Основною метою цього нового виду промислової політики є забезпечення конкурентоздатності регіональної економіки. Однією з можливих форм комплексоутворювання, а також механізмом реалізації нової промислової і науково-технічної політики є створення економічних кластерів. Функціонування кластерів як форми інтеграції регіонального виробництва створює умови для економічного зростання і підвищення конкурентоспроможності промисловості.

Кластери виступають у якості засобу підвищення конкурентоспроможності економіки регіону, переходу до виробничих процесів з більшою додатковою вартістю, сприяють встановленню конструктивних взаємовідносин між підприємствами, дослідницькими, освітніми, фінансовими установами і органами влади. Економічна кластеризація допомагає вирішити комплексну проблему забезпечення конкурентоспроможності вітчизняної економіки на світовому ринку шляхом розширення експорту товарів і послуг, й відповідним притоком капіталу зовні. Для цього на кластерному рівні створюються необхідні умови ведення ефективного бізнесу, відбувається формування професійно-орієнтованих і географічно інтегрованих економічних кластерів, здатних на рівні міжнародних вимог виконувати експортно-імпорتنі операції з мінімально доцільними витратами. Переваги і новизна кластерного підходу полягають в тому, що він надає високу значимість мікроекономічній складовій, а також територіальному і соціальному аспектам економічного розвитку. Крім того, він пропонує ефективні інструменти для стимулювання регіонального розвитку, який проявляється у збільшенні зайнятості, підвищенні конкурентоспроможності регіональних виробничих систем, зростанні бюджетних доходів та інше.

Поняття кластеру було введено М. Портером [6] і означало географічно сконцентровані компанії, постачальників послуг, фірми в подібних галузях промисловості, дочірні установи (наприклад, інститути, творчі асоціації) у певній сфері, які і конкурують, і співпрацюють між собою, створюючи єдиний процес взаємодії. До поняття економічного кластеру М. Портер прийшов з аналізу конкурентоспроможності окремих галузей економіки тієї чи іншої країни на світовому ринку. Поступово кластерний підхід до аналізу економічних явищ розвивається і розширює свої межі. З'являються нові, більш точні визначення економічного кластеру. Поняття економічного кластеру тепер використовується не лише на рівні економіки держави в цілому, воно знайшло себе і на

регіональному рівні окремих муніципальних утворень [7]. Приділяється значна увага регіональним освітнім кластерам, інноваційним кластерам [1]. Однією із основних ознак, притаманних економічному кластеру, є географічна близькість окремих компонентів кластеру, що пов'язано з відстанню на якій відбуваються виробничі, торгові, інформаційні і інші операції. В силу цього економічний кластер розглядають в межах деякого регіону, тобто географічного або адміністративного району держави. Для багатьох підприємств питання становлення на ринку нерозривно пов'язано з питанням конкурентоспроможності продукції цих підприємств. Продукція підприємств прогресивна з позицій наукоємності, якості, екологічної чистоти буде затребувана споживачами і конкурентоздатна на міжнародних ринках. Зважаючи на необхідність швидкісної доставки продукції на експортні ринки, виникає необхідність у авіаційних перевезень. Підприємства економічного кластеру зацікавлені у створенні і перспективах розвитку аеропорту як центру експортних авіаперевезень, важливим складовим елементом економічного кластеру.

В свою чергу, перед аеропортами теж стоїть задача вибору унікальної позиції для гарантування стійких переваг у перспективі. В умовах глобалізації та міжнародного співробітництва доцільним є перетворення аеропортів у центри, які б виступали у якості бази концентрації продукції, що випускається у межах окремого регіону. У такому співробітництві будуть зацікавлені підприємства окремого регіону які будуть звозити свої промислові та продовольчі товари у аеропорт з метою подальшої її відправки. Аеропорти виступають не лише ланцюгом поєднання між окремими країнами у напрямку переміщення продукції, але можуть брати на себе функції вантажорозподільних, промислових, комерційних центрів, центрів інформаційного забезпечення у системі виробництва та розподілу товарів. Такі функції аеропорту можуть бути реалізовані у межах економічного кластеру, створення якого є результатом об'єднання зусиль підприємств, продукція яких потребує доставки для реалізації в різних частинах світового ринку. Центром експортних перевезень такого економічного кластеру стає аеропорт. Географічне розміщення цих підприємств визначає зону тяжіння до такого центру експортних авіаперевезень продукції, яким є аеропорт, що буде мати всі можливості виконання авіаційних експортно-імпортних послуг на сучасному міжнародному рівні і з мінімальними витратами.

Висновки. Цільова переорієнтація аеропортів у центри експортних авіаперевезень продукції підприємств економічного кластеру є засобом для відродження локальних аеропортів і української авіаційної галузі загалом, реалізації транзитного потенціалу і інтеграції країни до Європейського Союзу. Кардинальна перебудова бізнес-діяльності

аеропорту зробить його більш придатним для розвитку бізнесу, цікавим для міжнародного середовища і пов'язаним з необхідністю і можливістю використання авіаційних перевезень.

Список використаних джерел

1. Zaxarchenko V.I. Klasternyj pidxid do pidvyshhennya konkurentospromozhnosti rehioniv Ukrainy / V.I. Zaxarchenko, S.V. Zaxarchenko // Ukrainy"kyj heohrafichnyj zhurnal, 2011. – № 2. – S. 28–33.
2. Kosarev A.Y. Adaptacyya avyakompanyj k processam hlobalyzacyu, lyberalizacyu y kommercyalizacyu vozдушного transporta. Rynok posluh kompleksnyx transportnyx system ta prykladni problemy lohistyky / A.Y. Kosarev // Zbirnyk lopovidej 4 Mizhnarodnoyi naukoivo-praktychnoyi konferenciyi. – K., 2002. – S. 24–40.
3. Kostromyna E.V. Avyatransportnyj marketynh / E. V. Kostromyna // NOU Vysshaya kommercheskaya shkola «Avyabyznes». – M.: NOU VKSh «Avyabyznes», 2003. – 384 s.
4. Kulaev Yu. F. Ekonomyka hrazhdanskoj avyacyu Ukrainy: monohrafiya / Yu. F. Kulaev. – K: Yzdatel"stvo «Fenyks», 2004. – 667 s.
5. Pidsumky diyal"nosti aviacijnoyi haluzi Ukrainy za 2012 rik [Elektronnyj resurs] / – Rezhym dostupu: www.avia.gov.ua/uploads/documents/8704.pdf.
6. Porter Majkl. Mezhdunarodnaya konkurenciya. Konkurentnye preymushhestva stran: per. s anhl. / pod red. V.D. Shhetynana – M.: MO, 1993. – 896 s.
7. Syrazetdynov R.T. Unyversal'naya strukturnaya model" tyпового ekonomycheskoho klastera / R. T. Syrazetdynov, A. A. Brazhkyna // Upravlenye bol'shymy systemamy: sbornyk trudov, 2010. – № 29. – S. 152–166.
8. Buhajko D. O. Tendenciyi rozvytku rynku aviacijnyx perevezen" Ukrainy / D.O. Buhajko, O. L. Rybalko // Ekonomika, pidpryyemnyctvo ta menedzhment – Zhurnal naukovyx prac": Vypusk 9. – K.: NAU, 2007. – S.80–85.

O.Petrovskiy

THE AIRPORT AS A CENTER FOR AIR TRANSPORTATION OF EXPORT GOODS OF ENTERPRISES ECONOMIC CLUSTER

Air transport - is an important component of the transportation system of Ukraine. In the system of air traffic airports occupy a key position, because modern airport - a great infrastructure that controls not only the technical side of operations, but also includes units providing comfort and safety of transportation. The state of development of airports depends attitude passengers and airlines and, as a consequence, the economic stability of the airport and the region in which it is located. The article highlights the current economic conditions create clusters and the role of regional municipalities. Grounded create air core cluster based on the regional airport for export enterprises cluster. You must define paths in the new airport klasteryzovanoyi economy in order to increase the competitiveness of domestic airports. Target reorientation airports in centers of export products of the airline economic cluster is a means to revive the local Ukrainian airports and the aviation industry in general, the realization of transit potential. Radically restructuring business activities airport will make it more suitable for business, entertaining for international protection and due to the necessity and possibility of using air transport .

Keywords: export air freight, airport, economic cluster jet core cluster.