

ФОРМУВАННЯ ЕКОСИСТЕМ В АВІАЦІЙНІЙ ГАЛУЗІ

Галузева екосистема відображає нові принципи побудови економічно-промислових відносин в галузі, які полягають в інтенсивній координації виробників та провайдерів послуг, пов'язаних в єдиному процесі створення споживчої вартості, гнучкому реагуванні на коливання попиту на основі швидкого обміну інформацією, багатшарової конкуренції у поєднанні зі співробітництвом на різних ділянках ланцюгів постачань [1, с. 258]. Авіаційна галузь є високотехнологічною галуззю, яка демонструвала високі темпи зростання. Однак пандемія поставила питання щодо подальших перспектив та вимагає перебудови галузевих відносин.

Основним показником, який з одного боку відображає економічну ефективність галузі в контексті розподілу та використання ресурсів, а з іншого боку операційну ефективність в контексті якості та різноманітності наданих послуг, є споживча цінність [4, с. 255]. Таким чином, побудова екосистеми авіаційної галузі має спиратись на ключових агентів в процесі створення споживчої цінності. В сфері повітряних перевезень такими агентами виступають безпосередньо авіаційні перевізники або авіакомпанії, аеропорти та агенції організатори подорожей, які спрощено можна представляти як туристичні агенції. Ці три ключових агенти, співробітництво між якими дозволяє максимізувати споживчу цінність для пасажирів та відправників вантажу та забезпечити ефективне виконання процесів та операцій [5, с. 14].

Не заважаючи на те, що з фінансово-виробничої перспективи ці агенти є незалежними один від одного, з перспективи споживача вони всі задіяні в створенні єдиної послуги, цінної для нього – послуги повітряної подорожі або транспортування. З метою визначення екосистеми авіаційної галузі в контексті створення потрібно розкрити економіко-виробничі зв'язки всередині основних структурних елементів такої екосистеми, а саме авіаперевізників, аеропортів та організаторів подорожі [3, с. 73]. Такі зв'язки представлені на рис. 1, 2 та 3.

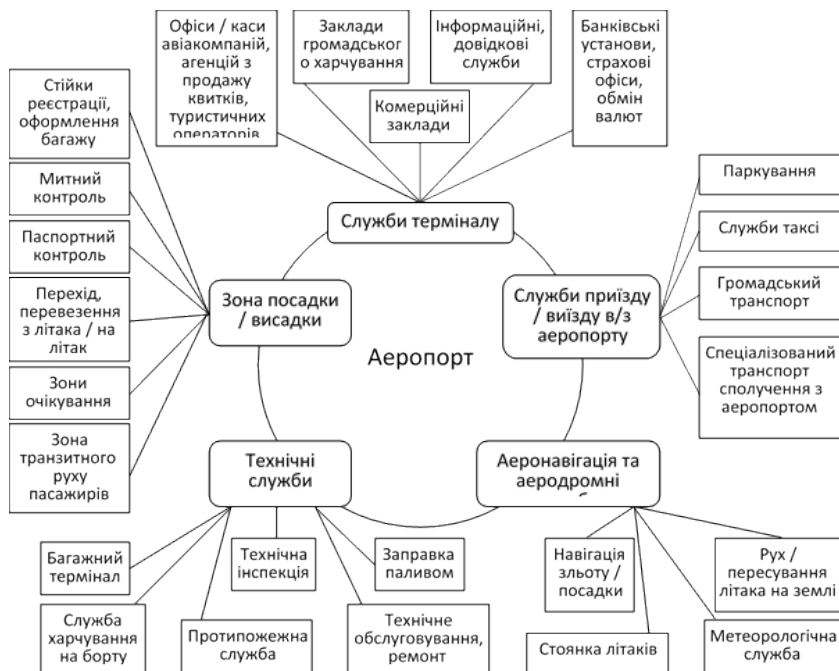


Рис. 1. Економіко-виробнича структура аеропорту

Джерело: розроблено автором

Комунікаційний процес, як один із елементів інфраструктури системної моделі розвитку галузі має відповідати завданням економіко-виробничої структури аеропорту, яка побудована для створення доданої цінності для споживача послуг авіаційної галузі. Впровадження системної моделі розвитку авіаційної галузі із досягненням відповідного комплексу цілей одного з основних економічних агентів – авіаційного перевізника, можливе за побудови комунікацій за відповідною економіко-виробничою структурою.

Формування екосистеми авіаційної галузі передбачає поєднання структурних елементів різних агентів в єдиному процесі створення послуги, або в іншому тлумаченні – споживчої цінності. Екосистему авіаційної галузі можна представити як трикутну структуру, що складається з перевізника, аеропорту та агенції з організації подорожей, які зв'язані між собою, функціонально [2, с 228]. Цей зв'язок виникає в процесі створення послуги повітряного перевізника,

як в контексті конкретного пасажиру, так й повітряного сполучення загалом.

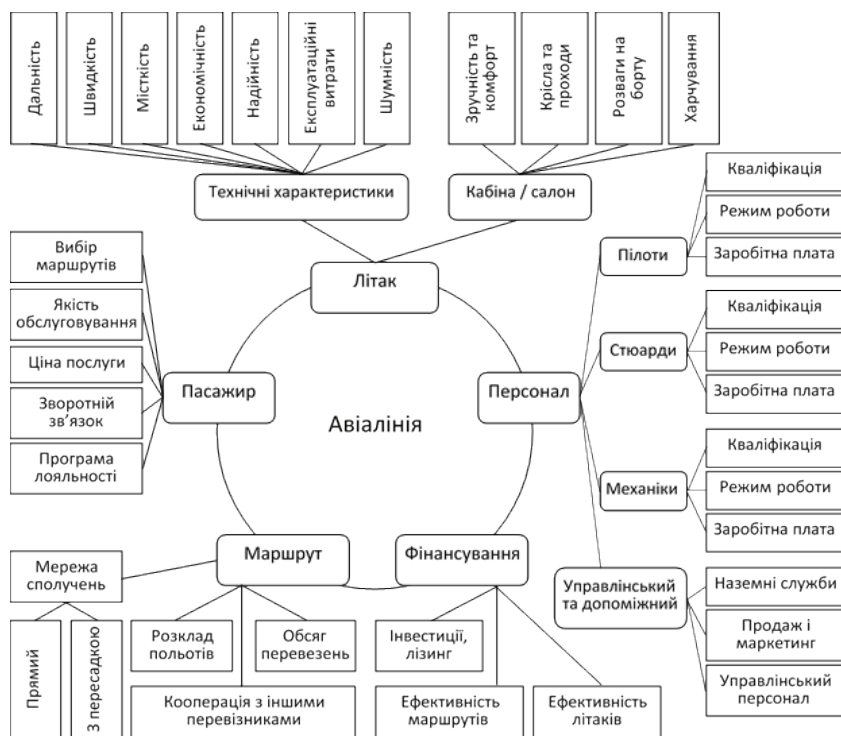


Рис. 2. Економіко-виробнича структура авіаційного перевізника

Джерело: розроблено автором

На основі цих функціональних зв'язків, представлених на рис. 4 виникають області взаємодії, але й водночас конкуренції між складовими екосистемами авіаційної галузі. Саме спроможність авіаційної галузі знаходити ефективні форми цієї взаємодії, представлених на рис. 5 визначає перспективи її сталого розвитку. Тому державна політика із забезпечення стратегічного розвитку авіаційної галузі має передбачати заходи із регулювання цих форм взаємодії, як ключових елементів, що визначають як структуру конкурентних відносин, так й ефективність галузевих процесів із створення споживчої якості.



Рис. 3. Економіко-виробнича структура організатора подорожей/перевезень

Джерело: розроблено автором



Рис. 4. Функціональні зв'язки всередині екосистеми авіаційної галузі

Джерело: розроблено автором



Рис. 5. Області взаємодії в екосистемі авіаційної галузі

Джерело: розроблено автором

До авіаційних екосистем належать авіаперевізники, наземні служби та технічне обслуговування, аеропорти та його торгівля й послуги, трансферні мережі, туристичні агенції та допоміжні послуги, такі як бюро бронювання, послуги оренди готелів та ресторанів, виробники літаків, фінансові та банківські установи, лізингові компанії. Якщо взяти окремо виробництво літаків, ми можемо виділити три екосистеми в авіаційній галузі, що мають різний вплив на споживчу цінність. Перша екосистема формується навколо відносин аеропорт – авіакомпанія. Ця екосистема створює споживчу цінність, забезпечуючи зручну, ефективну та конкурентоспроможну послугу авіаперельоту для якомога ширшого кола клієнтів. Друга екосистема базується на співпраці авіакомпаній і туристичних агентств (вантажні оператори у разі вантажоперевезень). Ці відносини охоплюють не тільки авіаперельоти, оскільки містять аспекти ділової або туристичної поїздки, починаючи від планування, бронювання, організації, поїздки, прибуття, розміщення, перебування та зворотного зв'язку. Третя екосистема формується відносинами аеропорт – туристичні агенції (та вантажоперевізники). Вона включає не тільки перевезення пасажирів (або

вантажу) з аеропорту і в аеропорт, а також питання розвитку регіону, залучення дорожнього руху та розвитку інфраструктури. Всі три екосистеми пов'язані між собою, оскільки одні і ті ж агенти відносяться до них одночасно, але вони мають чіткі закономірності технологічного співробітництва, специфіку інвестиційного процесу, ситуації конкурентних відносин. Вони роблять різний внесок у споживчу цінність. Державне регулювання та галузева політика розвитку можуть також стосуватися цих трьох відмінних типів екосистем авіаційної галузі.

Список використаної літератури

1. Лановська Г.І. Інноваційна екосистема: сутність та принципи. *Економіка і суспільство*. 2017. № 11. С. 257–261.
2. Логістичні концепції розвитку аеропортів : монографія / за наук. ред. М.Ю. Григорак, Л.В. Савченко. Київ : Логос, 2017. 384 с.
3. Hrinchenko Y. The Ecosystem Approach to the Aviation Industry Development Policy. *Journal of Applied Management and Investments*. 2020. Vol. 9. No. 2. P. 71–84.
4. Korhonen J. Four ecosystem principles for an industrial ecosystem. *Journal of Cleaner Production*. 2001. Vol. 9. Issue 3. P. 253–259. [https://doi.org/10.1016/S0959-6526\(00\)00058-5](https://doi.org/10.1016/S0959-6526(00)00058-5)
5. Wittmer A., Bieger Th., Müller R. Fundamentals and Structure of the Aviation Systems. *Aviation Systems. Springer Texts in Business and Economics*. Heidelberg : Springer-Verlag GmbH, 2011. P. 5–39. https://doi.org/10.1007/978-3-642-20080-9_2