

УДК 658.018 (045)

Ольга Коваленко

ФОРМУВАННЯ СИСТЕМИ МАКРОЕКОНОМІЧНОГО РЕГУЛЮВАННЯ МАРКЕТИНГО-ІННОВАЦІЙНОГО РОЗВИТКУ АВІАЦІЙНОЇ ГАЛУЗІ В МЕЖАХ НАЦІОНАЛЬНОГО ГОСПОДАРСТВА

У статті розглянута проблема вдосконалення макроекономічного регулювання маркетинго-інноваційного розвитку авіаційної галузі України. Запропоновані шляхи розвитку системи стабільних економічних показників авіаційної галузі в межах національного господарства.

Ключові слова: авіаційна галузь, маркетинго-інноваційний розвиток, національне господарство.

В статье рассмотрена проблема совершенствования макроэкономического регулирования маркетинго-инновационного развития авиационной отрасли Украины. Предложены пути развития системы стабильных экономических показателей авиационной отрасли в рамках национального хозяйства.

Ключевые слова: авиационная отрасль, маркетинго-инновационное развитие, национальное хозяйство.

In this paper the problem of improving macroeconomic management marketing innovative development of aviation industry of Ukraine. The ways of the development of sustainable economic indicators aviation sector within the national economy.

Keywords: aviation industry, marketing and innovation development of national economies.

Постановка проблеми. Розглянувши особливості фіксації пріоритетів маркетингової стратегії розвитку авіаційної галузі України (МСІРАГУ) в умовах глобалізації української економіки й виділивши можливості вдосконалення технологій управління маркетинго-інноваційними процесами (МІП) в економіці, виникає проблема виокремлення рекомендацій щодо підтримки авіаційної галузі (АГ) української економіки, оскільки, як показав аналіз дослідження, саме АГ є головним джерелом ресурсної складової ефективного розвитку маркетинго-інноваційної діяльності (МІД) держави й оптимізації національної маркетинго-інноваційної системи (НМІС) України.

Економіка розвинених країн усе більше орієнтована на інновації й формує таку систему взаємин між науковою, промисловістю й суспільством, при якій інновації є основою розвитку промисловості й суспільства, а ті, у свою чергу, стимулюють розвиток інновацій і визначають їх напрямки й тим самим багато в чому й найважливіші напрямки наукової діяльності. Наявна ситуація в інноваційній сфері України є наслідком впливу низки об'єктивних і суб'єктивних негативних факторів, що перешкоджають розвитку інноваційних процесів в економіці. Основним з них є відсутність науково-методологічної бази формування НМІС України.

© Коваленко О. В., 2013

РІЗНІ ВИДИ ТРАНСПОРТУ

При цьому державними структурами інноваційного розвитку економіки, відповідальними за розвиток МІД у країні, не використовувалися повною мірою можливості українських учених і фахівців для проведення необхідних досліджень. У той же час численні роботи з оцінки науково-технологічного потенціалу України проводяться закордонними експертами, які дають свої висновки й рекомендації українському Уряду, виходячи із свого розуміння місця України у світовій економіці.

Аналіз публікацій. У цілому відсутність наукового забезпечення МІД не дозволила сформувати цілісну державну МСІРАГУ навіть на концептуальному рівні. Розроблювані різними, у тому числі державними, структурами підходи до вирішення цієї проблеми, як правило, не носять системного характеру, а в ряді випадків не розглядають науковий і освітній потенціал країни як основу для побудови економіки, заснованої на знаннях [2, 4, 11]. Результатом усього цього є недекватна державна підтримка науково-технологічного й освітнього комплексу, що, в підсумку, не дозволяє вирішувати завдання переходу економіки на інноваційний шлях розвитку й підвищувати ефективність розвитку МІД держави й оптимізації НМІС [1, 8, 9]. Світова практика показує, що держава є основним ініціатором створення НМІС і забезпечує її розвиток своїми, у тому числі фінансовими, ресурсами [10]. Говорячи про ресурсне забезпечення МІД держави в Україні, не можна не зупинитися й на питаннях власності [3, 6]. Останнім часом усе частіше на різних заходах зачіпається питання про передачу державної АГ «більш ефективному власникові» [7]. Така постановка питання представляється не цілком обґрунтованою, оскільки саме державні структури є найбільш ефективними власниками, саме вони забезпечують присутність України на зовнішньому ринку високотехнологічної авіапродукції [5].

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. Крім того, як показує світовий досвід, а також український досвід останнього десятиліття, ефективність АГУ залежить не стільки від форми власності, скільки від якості управління, від кваліфікації конкретних фахівців. І представляється, що державі економічно більш вигідно створити нормальні умови для роботи організацій і галузей НГ, що забезпечують створення й розвиток науково-технологічної бази економіки, чим втрачати останню можливість створення інноваційної економіки. Тим більше, що основа для цього є.

Метою статті є визначення впливу системи макроекономічного регулювання маркетинго-інноваційного розвитку авіаційної галузі в межах національного господарства на формування маркетингової стратегії інноваційного розвитку авіаційної галузі України.

Виклад основного матеріалу. Таким чином, автор вважає, що для забезпечення ефективної ресурсної підтримки МІД з боку держави необхідно, насамперед, сформувати державний науково-технологічний сектор і визначити порядок фінансування МІП і проектів із засобів державного бюджету.

Аналіз міжнаціонального досвіду розвитку науково-технічної сфери показує, що успішний розвиток сучасної економіки, заснованої на знаннях, багато в чому пов'язане з поняттям якості НМІС.

Заходи в області підтримки АГУ при ефективному розвитку МІД й підвищенні якості НМІС у цій області повинні бути, на думку автора, спрямована на гармонізацію діяльності фондів і тим самим, на створення додаткових можливостей конкурентного фінансування наукової й МІД.

РІЗНІ ВИДИ ТРАНСПОРТУ

Аналізуючи еволюцію МСІРАГУ розвинених держав за останній період, автором виділені наступні ключові фактори підтримки АГУ при ефективному розвитку МІД й підвищенні якості НМІС:

1. Великі дослідницькі програми, або мегапроекти, мають чітко виражену тенденцію до інтернаціоналізації, вони вимагають настільки більших витрат, що необхідно об'єднувати зусилля ряду держав, поодинці їх не можуть здійснити навіть самі багаті країни.

2. На рівні окремих держав науково-технічні проблеми підвищення технічного рівня й конкурентоспроможності тієї або іншої галузі виробництва вирішуються в рамках так званих «національних програм», що поєднують зусилля держави, академічного сектору й ведучих у даній галузі приватних концернів. Спільними зусиллями виконуються всі етапи до конкурентної стадії розробки нового покоління виробів, вирішуються фундаментальні наукові завдання, досліджуються нові фізичні ефекти й способи їх застосування, вишукаються принципові технічні рішення, розробляються макети й прототипи, іспитові стенди й комплекти устаткування для апробації нових технологій, але не створюється конкретна ринкова продукція. Тут і розвертається конкурентна боротьба за те, щоб скоріше й ефективніше реалізувати результати загальних зусиль. При цьому на базі одного-двох прототипів з'являються десятки, а то й сотні різноманітних ринкових продуктів. Спільні інноваційні розробки не послаблюють конкуренції між учасниками програми, а підвищують конкурентоспроможність кожного з них і тим самим, по суті, підсилюють конкуренцію, але вже на іншому, більш високому й спільно досягнутому рівні.

3. На галузевому рівні силами основних виробників створюються дослідницькі консорціуми за участю держави або без неї і знов-таки на конкурентній стадії вирішуються загальногалузеві проблеми. Власний науковий потенціал є необхідною умовою участі в кооперації й можливості витягти з нього найбільшу користь.

4. Держава за останні 20 років поступово розширила свою підтримку АГУ настільки, що вона охоплює сьогодні практично всі стадії маркетинго-інноваційного циклу й усі категорії приватного підприємництва – великий, середній й дрібній. При цьому держава використовує всі можливості, виступаючи і як законодавець, і як один з основних джерел фінансування АГУ, і як великий замовник і покупець нової технічної авіапродукції, і як важливий суб'єкт МІД (державний сектор), і як координатор усіх секторів, і як політична сила, здатна усередині країни значною мірою визначити відношення суспільства до проблем розвитку науки й техніки, а поза країною виявити наполегливість в інтересах національного бізнесу.

Автором також виділені ще два важливі напрями підтримки АГУ при ефективному розвитку МСІРАГУ й підвищенні якості НМІС:

а) силами своїх наукових організацій і залученням експертів влада виконує великий обсяг прогностичних робіт і управління стану світової науково-технічної сфери, прагнучи на можливо більш ранніх стадіях виявити найбільш перспективні «крапки росту», для того, щоб взяти їх під спостереження і, якщо доцільно, під опіку. Так, у Японії Міністерство зовнішньої торгівлі й промисловості регулярно публікує докладні 10-літні «Передбачення» (Visions), які збуваються з точністю. У США у складі Міністерства оборони функціонує Агентство перспективних дослідницьких проектів (Advanced Research projects agency), завданням якого є обов'язок постійно «тримати руку на пульсі» подій, що відбуваються у сфері МІД, будь то в університетах, державних лабораторіях або в приватному секторі, відшукувати нові

РІЗНІ ВИДИ ТРАНСПОРТУ

потенційно корисні ідеї, які б ризиковани вони не були, і створювати умови для їхньої реалізації.

Автором класифіковано дві категорії проблем, які є бар'єрами на шляху підтримки АГУ при ефективному розвитку МСІРАГУ й підвищенні якості НМІС: матеріальні й нематеріальні. Вони, зазвичай, взаємозалежні, але все-таки вирішення в них різні. До нематеріальних належить, у першу чергу, недосконалість або часткова відсутність законодавства, що забезпечує зелене світло інноваціям і стимулюючи їх появу й комерційну реалізацію. Для усунення цього роду бар'єрів і створення діючої системи стимулів великих грошей не потрібно. Потрібна головним чином політична воля. Відповідно, перший необхідний крок у пожвавленні МІД держави незалежно від вибору тієї або іншої з позначеніх вище стратегій – це інвентаризація, перегляд і доробка законодавчої бази МП. Особливо це важливо стосовно АГУ. Крім необхідності інвентаризації законодавчої бази з наступним їх вдосконаленням при забезпечені умов підтримки АГУ при ефективному розвитку МСІРАГУ й підвищенні якості НМІС, є ще одне загальне питання нематеріального плану.

Автором в аспекті вищесказаного сформовані стратегії підтримки АГУ для ефективного управління МІД держави й підвищення якості НМІС (рис. 1).

Стратегія інтеграції в глобальні інноваційні ланцюжки задовольняє вимогам, пропонованим більшістю із прийнятих критеріїв. Вони не обмежуються локальною ділянкою інноваційної сфери, у принципі охоплюючи будь-яку їх частину; вони підсилюють зв'язок НМІС із глобальною й здатні повністю виконати вимоги другого пункту відносно інноваційного світового середовища; вони працюють там, де в нас є конкурентоспроможний заділ, досвід, кадри. Досвід подібного співробітництва теж є присутнім, стратегія вільно вписується в схему здійснюваної сьогодні науково-технічної політики, та й тимчасових рамок у нього, по суті, немає.

Фактично передбачені цією стратегією процеси вже мають місце, вони здійснюються в ході нормального функціонування науково-технічної сфери України, хоча як «стратегія» не афішуються. Мова, стало бути, може йти про інтенсифікацію цих процесів, активізації пошуку «точок дотику», розширенні рекламної діяльності, організації консультивативної і юридичної допомоги АГУ, що інтегрується в глобальні інноваційні ланцюжки. Отже, стратегія інтеграції в транснаціональні ланцюжки, яка включала б до свого складу ефективний комплекс заходів, що забезпечують «акліматизацію» АГУ, представляється авторові найбільш прийнятною при вирішенні питань підтримки АГУ для забезпечення умов ефективного розвитку МІД держави й підвищення якості НМІС. А щоб підсилити «акліматизаційну» складову (частина інновацій буде йти в кожному разі), автор рекомендує поєднувати стратегію інтеграції з третім із розглянутих варіантів – зі створенням кластера інноваційних конкурентоспроможних технологій в авіаційному секторі української економіки.

Створювати подібного роду кластер не можна на порожньому місці або на базі слабкої ділянки економічного поля, його слід створювати там, де ми або вже сильні й де якоюсь мірою наявний кластер існує (ряд видів авіаційної техніки), але може бути значно посиленій, допустимо, за рахунок масованого держзамовлення. До речі, будь-який кластер інноваційних технологій буде складатися з окремих проектів, кожний з яких потенційно може вирости у великий, аж до мегапроекту, а без точок дотику (співробітництва або, навпаки, конкурентної боротьби) із транснаціональними інноваційними ланцюжками теж не обійтися, так що всі варіанти стратегії певною мірою переплітаються між собою.

РІЗНІ ВИДИ ТРАНСПОРТУ



Rис. 1. Стратегії підтримки АГУ для ефективного управління МІД

При цьому автором рекомендуються першочергові заходи, які необхідно почати до початку реалізації стратегій, спрямованих на реалізацію МСІРАГУ:

1. Реформа державного сектора науки й підтримка нових організаційних форм, що відповідають умовам ринкової економіки.
2. Реструктуризація бюджетного фінансування науки на основі посилення цільової орієнтації засобів і створення механізмів наскрізного фінансування МІЦ. Найважливіший принцип – перехід від субсидування до кредитування в міру просування по інноваційній «ланцюжку» (фундаментальна наука – прикладні дослідження – розробки – впровадження інновацій – споживання інноваційної продукції).
3. Сприяння РРІ досліджень і розробок і розвитку ринків технологій. Враховуючи відсутність об'єктивних умов для негайногого виникнення й розвитку в Україні венчурного капіталу, має бути здійснити комплекс заходів, націленіх на формування необхідних для цього правових і організаційних передумов. Тому випливає в найкоротший термін:

- усунути наявну невизначеність в існуючій системі прав на інтелектуальну власність із метою активізації введення в господарський оборот результатів науково-технічної діяльності, створених із залученням засобів державного бюджету;
- здійснити передачу прав власності на результати науково-технічної діяльності, створені на засоби державного бюджету або з їхнім залученням, організаціям-розроблювачам із правом передачі на ліцензійній основі третім особам (часткам

РІЗНІ ВИДИ ТРАНСПОРТУ

структурам), здатним найбільше ефективно реалізувати дані результати в господарському обороті;

– забезпечити виконання правовласником наступних зобов'язань: оформлення охоронних документів на результати науково-технічної діяльності, створені на засоби державного бюджету; організація авіавиробництва в Україні;

– надати державі ексклюзивну, безвідкличну, безоплатну ліцензію на використання результатів науково-технічної діяльності, отриманих за рахунок засобів державного бюджету, без права субліцензування;

– закріпити за державою в особі вповноважених державних органів виконавчої влади виключні права на результати науково-технічної діяльності, пов'язані з АГУ, а також права на ті результати, які воно має намір самостійно профінансувати аж до промислового застосування й реалізації готової авіапродукції;

– наділити вповноважені державні органи влади (держзамовників) не тільки правом розпорядження від імені України результатами науково-технічної діяльності, пов'язаними з АГУ (включаючи передачу організаціям на ліцензійні основі права використання даних результатів і контроль над ними), але й відповідальністю за їх використання.

В аспекті всього вищесказаного автором рекомендуються наступні заходи щодо стимулювання розвитку МІД держави:

– звільнити прибуток, що направляється на впровадження нових технологій, фінансування досліджень і розробок, від оподатковування;

– застосовувати методи прискореної амортизації матеріальних і нематеріальних активів, що сприяло б нарощуванню обсягів власних і замовлених досліджень і розробок, придбанню нових об'єктів авіапромислової власності і т.д.;

– створити систему державного й приватного страхування інвестицій у сфері МІД, підтримувати страхові компанії, що ухвалюють на себе кредитні ризики, пов'язані з освоєнням інноваційної продукції.

Висновки. Держава повинна сприяти масовому створенню та забезпеченням розробки й передачу нових технологій, а також центрів передачі технологій, у тому числі шляхом надання їм стартового капіталу й податкових пільг, надання правової й інформаційної підтримки.

Таким чином, автор вважає для проблемної орієнтації науково-технічного сектору на вирішення завдань інноваційного розвитку країни й підвищення якості НМІС при забезпеченні умов реалізації стратегії підтримки АГУ необхідна:

1. Диверсифікованість організаційних форм виконання робіт: розробка правової й інституціональної бази використання державних контрактів, грантів і коопераційних угод при інвестуванні й коінвестуванні державою досліджень і розробок; визначення границь використання різних інституціональних інструментів залежно від статусу проекту; розробка стандартів незалежної наукової експертизи й прийняття їх як юридичної норми.

2. Реформа програмування в зонах традиційної відповідальності держави шляхом реалізації принципу максимальної кореляції цілей і завдань соціальної ролі держави з іншими цілями державної інноваційної та технологічної політики; розробки відкритих процедур формування програм, заснованих на інтерактивних процедурах спілкування із представниками науки, промисловості й уряду.

3. Реформування державних цільових програм: формування пріоритетних напрямків науково-технічного розвитку й критичних технологій у тісній взаємодії між урядом, науковими організаціями державного й недержавного секторів, пред-

РІЗНІ ВИДИ ТРАНСПОРТУ

ставниками промисловості й фінансового бізнесу на основі спеціальних інтерактивних процедур.

4. Приведення системи фінансування державних наукових організацій у відповідність із реально здійснюваної ними діяльністю. Зрушення від базового фінансування наукової діяльності організацій до фінансування, заснованого на участі організації в наукових проектах; забезпечення фінансової прозорості (для засновників) господарської діяльності й чітка регламентація використання доходів від діяльності організації.

5. Розвиток процедур оцінки діяльності організацій – виконавців досліджень і розробок державного сектору науки й реформування їх структури. Оцінка якості науково-дослідної діяльності організації має проводитися, виходячи із критеріїв якості проведених розробок і їх відповідності проблемної орієнтації організації. Релевантна складова встановлюється за оцінкою внеску організації у вирішення завдань у зонах відповідальності держави або їх внеску в підвищення конкурентоспроможності економіки країни (патентна й ліцензійна діяльність, кооперація із промисловістю).

6. Стимулювання авіапромисловості до інвестування в дослідження й розробки шляхом податкових послаблень, позик по знижених кредитних ставках і т.п.

Перспективи подальших досліджень. Аргументувати створення державної агенції зі статусом, повноваженнями й функціями надання науково-технічної інформації, що включає в себе органи науково-технічної інформації галузевих міністерств, Національну службу технічної інформації, як головний структурний елемент інформаційно-аналітичної системи, інкорпорований безпосередньо в виконавчі органи державної влади, що буде ключовим аналітичним центром органів влади по управлінню науково-технічним розвитком української економіки, по підготовці пропозицій з програм досліджень і інноваційного розвитку України.

ЛІТЕРАТУРА

1. Артамонов Б. В. Авиатранспортный маркетинг / Б. В. Артамонов, М. Л. Мамонова. – М. : МИИГА, 1990. – 456 с.
2. Артімолова І. В. Концепція маркетинг-мікс як основа програмно-цільового підходу до організації маркетингової діяльності підприємства / І. В. Артімолова // Акт. пробл. економіки. – 2010. – № 4 (106). – С. 94 – 101.
3. Балабанова Л. В. Маркетингова товарна політика в системі менеджменту підприємств : монографія / Л. В. Балабанова, О. А. Бриндіна. – Донецьк : ДонДУЕТ, 2006. – 230 с.
4. Білорус О. Г. Глобалізація і національна стратегія України: Монографія / О. Г. Білорус. Наук.-метод.вид. – К.: БРОДИ, Просвіта, 2001. – 300 с.
5. Демків Я. В. Маркетингові стратегії на високотехнологічних ринках / Я. В. Демків // Вісн. Нац. ун-ту «Львів. політехніка». – Л., 2010. – № 669 : Логістика. – С. 171 – 180.
6. Костроміна Е. В. Авиатранспортный маркетинг / Е. В. Костроміна; НОУ «Висш.Коммер.Шк. «Авиабізнес». – М.: НОУ ВКШ «Авиабізнес», 2003. – 384 с.
7. Коба В. Г., Коба Е. В. Тенденции и перспективы развития авиационного транспорта // Проблеми системного підходу в економіці: Зб. наук. пр. – Вип. 19. – К.: НАУ, 2006. – С. 25 – 30.
8. Полонець В. Реалізація маркетингових стратегій : проблемні зони та шляхи їх подолання / В. Полонець // Маркетинг в Україні. – 2008. – № 4 (50). – С. 7 – 11.
9. Санто Б. Инновация как средство экономического развития: Пер. с вент. / Общ. ред. и вступ. ст. Б. В. Сазонова. – М.: Прогресс, 1990. – 296 с.
10. Савельєв В. В. Стратегія глобальної маркетингової діяльності та етапи формування / В. В. Савельєв // Інвестиції: практика та досвід. – 2011. – № 9. – С. 70.
11. Сич Є.М., Ільчук В.П. Інноваційно-інвестиційні комплекси транспортної галузі: методологія формування та розвитку: Монографія. – К.: Логос, 2006. – 264 с.