

С.Л. Литвиненко (Інститут економіки та менеджменту Національного авіаційного університету, м. Київ, Україна)

МЕХАНІЗМ РЕАЛІЗАЦІЇ СПІЛЬНИХ ПРОЕКТІВ АВІАПЕРЕВІЗНИКІВ НЕГАБАРИТНИХ ВАНТАЖІВ

У статті розглянуто питання створення механізму реалізації спільних проектів авіаперевізників негабаритних вантажів, який включає в себе як існуючі проекти, так і пропонувані автором. Основною складовою механізму є інструментальне та модельне наповнення реалізації нових спільних проектів, а також складові факторного впливу на роботу авіакомпаній і реалізацію спільних проектів.

Ключові слова: механізм, авіакомпанія, ринок, спільний проект, авіаперевізнак, негабаритний вантаж.

Рис. 1. Літ. 10.

С.Л. Литвиненко (Інститут економіки та менеджменту Національного авіаційного університету, г. Киев, Украина)

МЕХАНИЗМ РЕАЛИЗАЦИИ СОВМЕСТНЫХ ПРОЕКТОВ АВИАПЕРЕВОЗЧИКОВ НЕГАБАРИТНЫХ ГРУЗОВ

В статье рассмотрены вопросы создания механизма реализации совместных проектов авиаперевозчиков негабаритных грузов, который включает в себя как существующие проекты, так и предлагаемые автором. Основной составляющей механизма является инструментальное и модельное наполнение реализации новых совместных проектов, а также составляющие факторного влияния на работу авиакомпаний и реализацию совместных проектов.

Ключевые слова: механизм, авиакомпания, рынок, совместный проект, авиаперевозчик, негабаритный груз.

S.L. Lytvynenko (Institute of Economics and Management,
National Aviation University, Kyiv, Ukraine)

MECHANISM OF JOINT PROJECTS IMPLEMENTATION BY AIR CARRIERS OF OVERSIZED CARGO

The article considers the issues of creating a mechanism for joint projects implementation for air carriers of oversized cargoes. This mechanism would include the already existing projects, as well as the ones proposed by the author. The key component of the mechanism is the instrumental and model content for implementing new joint projects along with the components of factor influence upon the performance of airlines and implementation of joint projects.

Keywords: mechanism; airline; market; joint project; air carrier; oversized cargo.

Постановка проблеми. Світовий ринок авіаційних чартерних перевезень можна розділити на низку ринків, оператори на яких спеціалізуються на перевезенні тих чи інших видів вантажів. Зараз найбільшого поширення набули чартерні ланцюги, оскільки саме вони дозволяють мінімізувати холості перельоти повітряних суден. Особливо динамічно розвивається ринок перевезення унікальних і негабаритних вантажів авіаційним транспортом. Стрімкий розвиток цього ринку обумовив необхідність розвитку співробітництва між авіакомпаніями-учасницями, розробниками, виробниками літаків Ан-124-100 та комплектуючих до них.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Загальні проблеми розвитку логістики перевезень вантажів на світових ринках детально описані в дослідженні

Дж. Плункетта [9, 60–520] та спільній праці А. Раштона, П. Кроукера та П. Бейкера [10, 7–605]. Основні дослідження, в яких закладено вирішення проблеми реалізації спільних проектів авіакомпаніями-учасницями ринку унікальних і негабаритних вантажів проводилися самими авіаперевізниками та знайшли своє відображення у наукових роботах їхніх топ-менеджерів, зокрема К. Зоріна [2] та В. Толмачева [8]. Також ці проблеми вивчалися М. Гурієвою [1], Є. Івановою [3], А. Константиновим [4], А. Матовніковим [7; 8] та іншими. У науковій праці М. Гурієвої [1] зазначається, що максимальне використання тих переваг, які може дати географічне положення країни, наявність «дешевого» парку повітряних суден, ефективного управління, технічні й технологічні інновації, якнайкраще реалізували авіакомпанії-учасниці ринку перевезень негабаритних і надважких вантажів. Дисертаційне дослідження К. Зоріна [2] присвячене підвищенню ефективності функціонування авіакомпанії чартерного типу шляхом розробки та впровадження адекватних процесів бюджетування. Наукові праці А. Матовнікова [7; 8] та В. Толмачева [8] присвячені розробці процесів організації здійснення перевезення унікальних негабаритних вантажів, а саме техніко-технологічному аспекту цієї проблеми. Загальні особливості перевезення унікальних негабаритних вантажів авіатранспортом описані А. Константиновим у [4], де автором наголошується, що перевагами літака Ан-124-100 є можливість забезпечити безрозбірну доставку промислового обладнання для нафтогазової індустрії.

Мета дослідження – запропонувати механізм реалізації спільних проектів авіакомпаніями-учасницями ринку авіаційних чартерних перевезень негабаритних та надважких вантажів.

Основні результати дослідження. Динамічний розвиток авіаційного ринку перевезення унікальних і негабаритних вантажів привертає увагу все більшої кількості солідних світових корпорацій. На сьогоднішній день, очевидно, що успіх авіакомпаній-операторів літаків Ан-124-100 пов'язаний саме з нав'язуванням конкурентної боротьби морським перевізникам унікальних і негабаритних вантажів. Проте у певний момент стало очевидним, що без активізації співпраці між авіакомпаніями-учасницями цього ринку неможливо успішно розвиватися. Одним із можливих спільних проектів розглядався проект створення системи центрів технічної підтримки для літаків Ан-124-100. Нами у [6, 97–147] були запропоновані методичні положення розміщення системи центрів технічної підтримки для групи вантажних авіакомпаній чартерного типу з використанням принципів економіко-математичного моделювання. Окремі аспекти взаємодії основних авіакомпаній-учасниць ринку негабаритних перевезень нами були описані в [5], зокрема було звернено увагу на початок активного співробітництва в рамках низки проектів під егідою Північноатлантичного альянсу та Організації Об'єднаних Націй.

Саме співпраця авіакомпаній-операторів літаків Ан-124-100, яке почалося при спільній реалізації проекту перевезення вантажів та обмундирування під егідою Північноатлантичного альянсу, дозволило створити своєрідний маркетинговий альянс в межах спільного підприємства "Ruslan International". Основні переваги цього спільного підприємства нами докладно описані в [5]. Для російського перевізника основні переваги участі полягали у можливості

спільного використання флоту, тоді як авіакомпанія «Авіалінії Антонова» вирішила питання маркетингової підтримки бізнесу, яке гостро постало після відмови від послуг генерального агента компанії – "Air Foyle-Heavy Lift", значно збільшила інтенсивність використання власного парку повітряних суден. З економічної точки зору проект "Ruslan International" надзвичайно вигідний і дозволяє, при мінімумі витрат, вирішити безліч проблем, пов'язаних із просуванням послуги перевезення на ринку. Інший проект успішно реалізований авіакомпаніями «Волга-Днепр» та «Авіалінії Антонова» – спільне підприємство "Ruslan SALIS GmbH". Переваги цього проекту описані в [5]. Цей проект передбачає надання технічної підтримки для повітряних суден при здійсненні рейсів перевезення вантажів та обмундирування під егідою Північноатлантичного альянсу. Проекти "Ruslan SALIS GmbH" і "Ruslan International" є пріоритетними як для авіакомпанії «Волга-Днепр», так і для авіакомпанії «Авіалінії Антонова». Слід зазначити, без активного співробітництва авіакомпаній-учасниць авіаційного ринку перевезень негабаритних і надважких вантажів під егідою Північноатлантичного альянсу й Організації Об'єднаних Націй динаміка розвитку ринку перевезень негабаритних і надважких вантажів була б зовсім іншою і не дозволила б авіаперевізникам провести значні заходи з модернізації та реорганізації свого бізнесу. Цілком очевидним є те, що з огляду на успішність існуючих спільних проектів авіакомпаній-учасниць ринку необхідно розвивати існуючі та створювати нові. З цією метою автором пропонується механізм реалізації спільних проектів, який базується на принципах економічної інтеграції та координації (рис. 1).

Вплив державних органів України і Росії на реалізацію спільних проектів відрізняється, головним чином, через те, що авіакомпанія «Авіалінії Антонова» є дочірньою компанією Державного підприємства «Антонов». Саме постійне вдосконалення технічної, технологічної та інформаційної складової процесу перевезення дозволяє авіакомпаніям-учасникам цього ринку вигравати конкурентну боротьбу у перевізників з інших видів транспорту. Чинники впливу нами відображені за ступенем їх важливості. Зовнішнє середовище у російських та українських авіакомпаній є загалом ідентичним та формується з аеропортів, агентів, експедиторів та вантажної клієнттури. Серед можливих проектів, які можуть бути реалізованими авіакомпаніями-учасниками ринку перевезення негабаритних вантажів слід відзначити такі: система центрів технічної підтримки, спільна система навчання авіаційного персоналу, компанія з організації лізингу нових літаків, спільна система з організації стратегічного управління тощо.

Надалі відбувається розробка інструментів і моделей реалізації спільних проектів авіаперевізників негабаритних вантажів, що включає в себе методологію реалізації спільної системи навчання авіаційного персоналу, базову модель системи центрів технічної підтримки, концепцію створення спільної системи з організації стратегічного управління та бізнес-модель компанії з організації лізингу нових літаків. Все це має зрештою привести до оптимізації роботи авіаперевізників і процесу доставки вантажів. Обов'язковою є подальше оцінювання ефективності пропонованих інструментів і моделей.

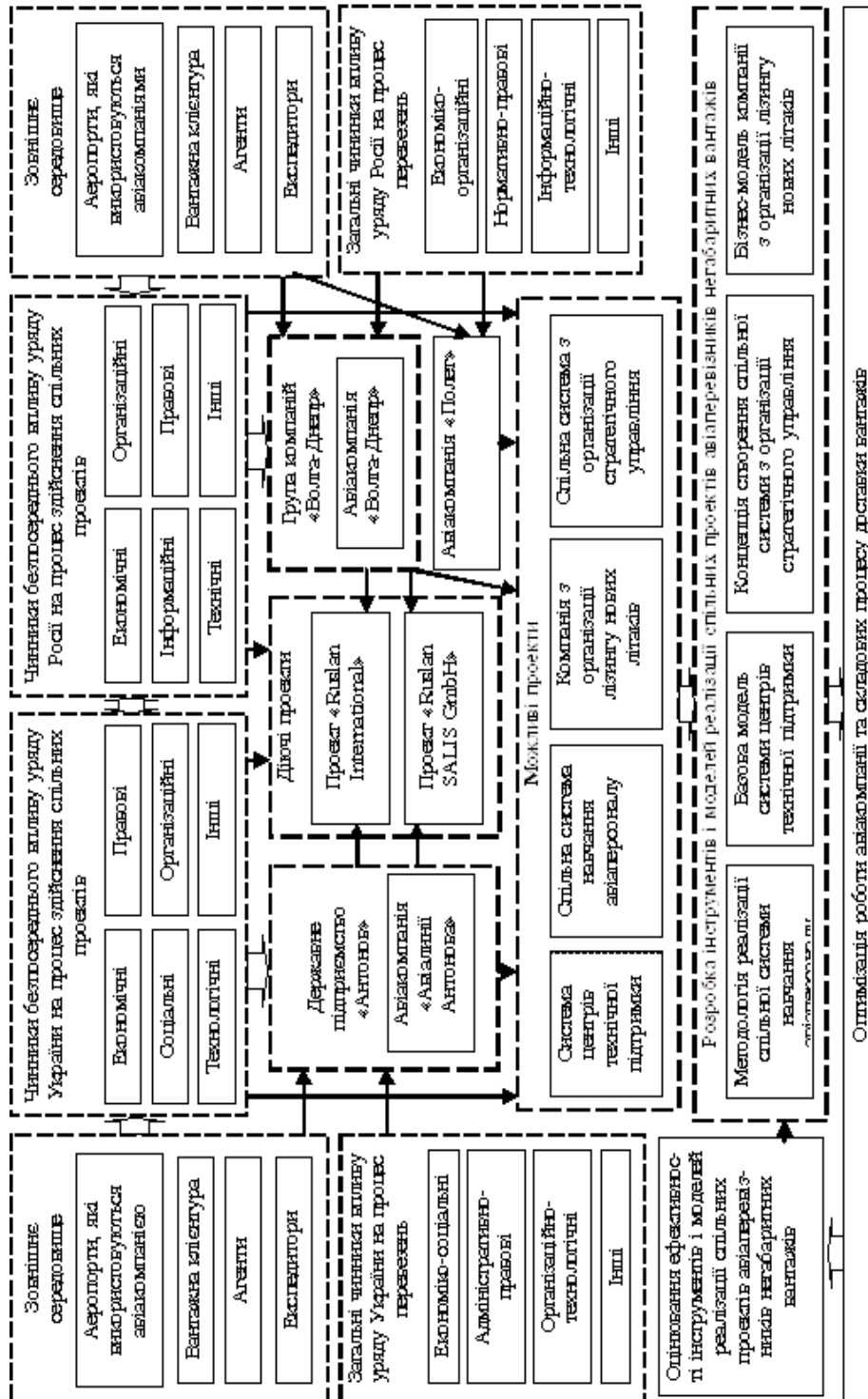


Рис. 1. Механізм реалізації спільних проектів авіаперевізників негабаритних вантажів, авторська розробка

Висновки та перспективи подальших досліджень. У науковій статті вирішено важливе науково-практичне завдання розробки механізму реалізації спільних проектів авіакомпаніями-учасниками ринку авіаційних чартерних перевезень негабаритних і надважких вантажів, що передбачає формування відповідних інструментів і моделей. Подальші наукові дослідження мають стосуватися практичної реалізації пропонованого механізму.

1. *Гуриева М.Т.* Современные тенденции развития мирового рынка грузовых авиаперевозок: Автореф. дис... канд. экон. наук: 08.00.14. – М., 2010. – 25 с.

2. *Зорин К.А.* Внутрифирменное бюджетирование и прогнозирование деятельности авиаконпаний чартерного типа: Автореф. дис... канд. экон. наук: 08.00.10. – Самара, 2006. – 19 с.

3. *Иванова Е.* Перевозка сверхтяжелых моногрузов в аэропортах России и СНГ // *Airports International.* – 2009. – Вип. 1. – С. 22–23.

4. *Константинов А.С.* Применение специальной погрузочной оснастки при перевозках уникальных грузов транспортным рамповым самолетом Ан-124-100 // *Новые технологии в авиационной промышленности: Сборник науч. трудов Ульяновского государственного технического университета.* – Ульяновск, 2002. – С. 92–95.

5. *Литвиненко С.Л.* Роль международных организаций и национальных институтов в развитии глобальных рынков услуг (на примере грузовых чартерных авиационных перевозок) // *Государство и рынок: механизмы регулирования в условиях преодоления кризиса: Монография / Под ред. С.А. Дятлова, Д.Ю. Миропольского, В.А. Плотникова.* – СПб.: Астерион, 2010. – Т. 2. – С. 207–211.

6. *Литвиненко С.Л.* Формування механізму технічного забезпечення вантажних авіакомпаній чартерного типу: Монографія. – К.: Зовнішня торгівля, 2009. – 199 с.

7. *Матовников А.Н.* Разработка процессов организации производства авиационных перевозок уникальных негабаритных грузов: Автореф. дис... канд. техн. наук: 05.02.22. – Ульяновск, 2007. – 16 с.

8. *Матовников А.Н., Толмачев В.И.* Потребности рынка авиационных перевозок РФ в грузовых самолетах для перевозки генеральных грузов // *Прогрессивные технологии, материалы и конструкции: Сборник науч. трудов УлГТУ.* – Ульяновск, 1999. – С. 167–170.

9. *Plunkett, J.W.* (2008). *Plunkett's Transportation, Supply Chain and Logistics Industry Almanac 2008.* Houston: Plunkett Research. 651 p.

10. *Rushton, A., Croucher, P., Baker, P.* (2010). *The Handbook Of Logistics & Distribution Management.* 4th ed. London: Kogan Page. 636 p.

Стаття надійшла до редакції 20.02.2012.