

УДК 338

И. М. Ненно,

кандидат экономических наук, доцент,

доцент кафедры экономики и управления

Одесского национального университета имени И. И. Мечникова

Французский бульвар 24/26, г. Одесса, 65058, Украина

e-mail: inyenno@onu.edu.ua

КОНЦЕПЦИЯ СОЗДАНИЯ АВИАКЛУБА

Разработаны практические рекомендации для создания всеукраинского авиаклуба. Предложен подход к формированию и продвижению услуг авиаклуба. Определены возможные источники финансирования авиаклуба, представлен конкурентный анализ и SWOT-анализ рынка обучения, рынка услуг авиатакси и развлечений с определением основных участников – конкурентов Авиаклуба.

Ключевые слова: авиаклуб, летный комплекс, авиаброкераж, авиатакси, лизинг, экспортное товарное кредитование.

Как свидетельствует мировая практика авиаклубы играют особую роль в экономиках развитых стран и ориентированы на достижение стратегической цели – создание условий для инфраструктурной поддержки гражданской авиации. Всегда актуален и приток инвестиций в страну, однако в условиях продолжающегося с 2008 г. влияния экономического кризиса проблема ликвидности становится препятствием привлечения инвесторов. Содействия же притока инвестиций в Украину в виде товарного кредита из развитых стран, в частности воздушных судов США, позволит получить прямую выгоду в виде развития рынка авиационного обучения, транспортных услуг и воздушного туризма, как самим потребителям этих услуг, так и государствам-партнерам в виде притока инвестиций и увеличения экспорта соответственно. Создание авиаклуба позволит обеспечить качественные сдвиги в становлении цивилизованной доступной среднему классу системы обучения вождению, расширению использования самолетов, как вида транспорта, развитие воздушного туризма. Все вышеизложенное подтверждает актуальность решения выбранной проблемы – создание авиаклуба.

Украинские и российские исследователи [1] до сих пор ограничивались написанием отдельных публикаций, где больше внимания обращалось на порядок финансирования и проблемы в работе авиапредприятий, историю отдельных предприятий авиаотрасли. При этом, без

внимания остается целостная картина прогресса отрасли с развитием частного предпринимательства, реализация с использованием частного капитала основных инвестиционно привлекательных и пользующихся потенциальным спросом услуг. Исследователями практически не изучались такие вопросы как зависимость отрасли от государственного вмешательства и поддержки, место и роль частного капитала при предоставлении услуг гражданской авиации и смежных услуг. Изучение выбранной для исследования темы дает возможность не только исследователям, но и практикам четко увидеть тот путь, который определит возможность организации работы частного капитала, работающего в рамках международного сотрудничества государств.

Целью данной статьи является разработка концепции создания всеукраинского авиаклуба. Для достижения цели последовательно решен ряд задач: сформирован портфель услуг авиаклуба; проведены конкурентный анализ и анализ отрасли; определены источники финансирования и возможности государственной поддержки авиаклуба; разработан комплекс маркетинговых мероприятий и проведен SWOT-анализ работы создаваемого авиаклуба.

Разработка концепции создания первого в Украине Авиаклуба происходила с использованием данных интервью его потенциальных акционеров. Проведен анализ законодательства [2-6] и исследование рынка с использованием информации Украинского авиационного форума [7], данных правительственных агентств США по продвижению экспорта [8].

Портфель услуг авиаклуба будет сформирован по трем направлениям: услуги центра летной подготовки, услуги летного комплекса и услуги клубного отдыха, воздушного туризма, развлечений безопасного экстрима. Рассмотрим в данном портфеле услуг каждое из них.

1) Услуги центра летной подготовки, в том числе теоретической (стационарной и дистанционной) и тренажерного центра. Основные направления курсы первоначальной подготовки на самолетах (перечень), курсы повышения квалификации и переподготовки членов летного экипажа в гражданской авиации; подготовка нелетающих инструкторов в качестве инструкторов тренажера (*synthetic flight instructor*).

Теоретическая подготовка по первоначальному обучению и курсам повышения квалификации основана на программах образования государственного стандарта и разработана методическими отделами вузов Украины (Государственной летной академией, г. Кировоград). Гарантируется признание программ авиационными властями Министерства транспорта Украины и международное признание.

Первоначальная подготовка пилотов воздушных судов включает в себя необходимое число часов занятий и экзаменов по 12 дисциплинам и проводится с раздачей учебных материалов и программ на электронных носителях, при постоянном контроле знаний. После сдачи экзаменов кандидат в пилоты-любители допускается к прохождению наземной и летной подготовке. Курс теории в первоначальной подготовке включает в себя следующие предметы (перечень). Лётная подготовка предусматривает наземную подготовку, полеты с инструктором, самостоятельные полеты и общий налет на самолете. Подготовка осуществляется высококвалифицированным преподавательским составом, в том числе летными инструкторами, имеющими значительный опыт эксплуатации современных воздушных судов и прошедшими подготовку в ведущих мировых учебных центрах. Учебная база оборудована современными техническими средствами обучения, новейшими авиационными тренажерами. Учебные классы Авиаклуба будут расположены в вузах Украины в г. Днепропетровск, Одесса, Киев. Летная подготовка будет осуществляться с площадки базы «5-й океан» аэродром «Киев – Южный». Аэропорт дроздоны станет аэропортом для обучения.

Авиаклуб будет располагать современной учебной базой, обеспечивающей проведение различных видов первоначальной подготовки, переподготовки и повышения квалификации пилотов. Планируется использование современных авиационных тренажеров: процедурных и комплексных, что гарантирует высокое качество подготовки авиAPERсонала в любой сфере. Представленные современные тренажерные комплексы для проведения аварийно-спасательной подготовки, позволят моделировать различные типы аварийных ситуаций, возникающих на борту воздушного судна. Авиаклуб будет сертифицирован уполномоченным органом в области гражданской авиации по курсам подготовки авиационного персонала. Благодаря наличию базы квалифицированного летного персонала (диспетчеры, пилоты, инженеры, менеджеры) программа сотрудничества с Авиаклубом будет комплексной и надежной.

2) Услуги летного комплекса, в том числе услуги авиатакси и авиаброкера. Воздушное судно будет подаваться в течение нескольких часов после поступления заказа. Планируется, что пассажиры авиа-такси будут обслуживаться через VIP зоны в аэропортах отправления и прибытия. В случае опоздания клиента в аэропорт самолет будет ожидать его прибытия. Авиа-такси будет работать со всеми аэропортами страны.

Авиаклуб будет предоставлять услуги аренды частных самолетов, а также услуги авиаброкера – подбор самолета с лучшими условиями

и самым высоким уровнем комфорта, максимально приемлемой стоимостью при высоком уровне безопасности. Цена будет зависеть от: срочности рейса; дальности полета, др. Перечень услуг: организация чартерного рейса; получение разрешения на перелет и посадку в любом аэропорту, включая срочные изменения и переносы вылета; составление полетного плана и разработка маршрутов полетов; предоставление услуг по мониторингу рейса (информация о вылете, посадке, задержках, переносах); организация полного спектра услуг по наземному обслуживанию; заказ бортового питания в соответствии с пожеланиями заказчика и предпочтениями пассажиров; обеспечение топливом; бронирование VIP-залов в аэропортах.

3) Услуги клубного отдыха, воздушного туризма, развлечений безопасного экстрима в аэродинамической трубе, организации совместного досуга, корпоративных мероприятий авиационного профиля – полетов, воздушных экскурсионных прогулок, маршруты которых разработаны по наиболее известным местам национального туризма и индивидуальные маршруты; предложение подарочных сертификатов на выполнение полетов.

Помимо организации маршрутов воздушного туризма, корпоративных мероприятий – центральным развлечением станет заказ полетов в аэродинамической трубе.

Авиаклуб четко организационно структурирован по трем основным видам деятельности, и эти виды деятельности требуют обеспечения опытным, квалифицированным, ответственным и мотивированным персоналом. Соучредители Авиаклуба имеют многолетний опыт работы в области организации и обеспечения безопасности пассажирских перевозок, что позволит организовать авиаклуб, деятельность которого будет общественно-значимой, а услуги – прибыльными.

Для разработки концепции создания Авиаклуба были изучены состояние и тенденции развития авиационной отрасли, проведен анализ рынка обучения, рынка услуг авиатакси и развлечений с определением основных участников – конкурентов Авиаклуба.

Основным конкурентом Авиаклуба по предоставлению услуг летного обучения является Международный Авиационный Центр Подготовки [9]. Центр проводит подготовку пилотов и бортпроводников на самолёты Boeing 737, Boeing 757 и 767, Airbus 319/320/321, DC 9-30/40/50, Boeing MD-80 и MD-90, а также вертолёты Mi-2, Mi-8, Bell-407, Schweizer-300C и др. Предлагается полный цикл подготовки и сертификации для пилотов, бортпроводников, бортинженеров и диспетчеров

по обеспечению полётов, включая первоначальную подготовку на тип воздушного судна, курсы переподготовки и периодической подготовки, а также специальные тренинги, такие как управление ресурсами экипажа, повышение квалификации капитанов и инструкторов и т.д.

Основным направлением работы Центра до недавнего времени являлась подготовка пилотов и бортпроводников на средне- и дальнемагистральные Boeing 737, Boeing 757/767, Airbus 319/320/321, DC 9-30/40/50 и MD-80. Центр готовится к открытию нового направления – подготовки на вертолеты Ми-8 и Ми-2, сверхлегкие аппараты – с 2004 года. Как результат этого, Центр получил лицензию FTO – организации по первоначальной подготовке авиационных специалистов. Центр имеет две основные лицензии:

- лицензию FTO, дающую право проводить первоначальную подготовку (пилоты СЛА, частные пилоты) на самолеты, вертолеты и сверхлегкие летательные аппараты;
- лицензию TRTO, позволяющую вести переучивание, периодическую подготовку и специальные тренировки для коммерческих и транспортных пилотов, бортпроводников, бортинженеров и диспетчеров по планированию и обеспечению полетов.

Центр в сотрудничестве с Jeppesen Flight Academy [10] предлагает широкий спектр учебных курсов Jeppesen на базе в г. Киеве, используются компьютерные технологии во время практики и тестирования, что позволяет адаптировать курсы к каждой группе слушателей, во время тренировок задействованы разработанные функциональные макеты - компьютер управления полётом, автопилот, приборные панели кабины B737;

Тренажерная подготовка проводится с использованием тренажёров (FFS) в ведущих центрах Европы, таких как Lufthansa Flight Training, Oxford Aviation Academy, CAE, Alteon; тренировка по аварийно-спасательным процедурам на специализированном пожарном тренажёре в Киеве.

Возможность общаться с инструктором на русском языке, что существенно облегчит обучение. Центр признан авиационными властями Российской Федерации, Киргизии, Беларуси, Объединенных Арабских Эмиратов, Грузии, Казахстана, Таджикистана, Камбоджи, Турции, Афганистана.

Центр авторизован Государственной авиационной службой Украины для проведения сертификационных экзаменов и выдачи приложений к свидетельствам авиационных специалистов. Основная база Центра рас-

положена в Києве, на левому березу Дніпра. Для підготовки на СЛА використовуються аеродроми Києва, Харківка і Дніпропетровска.

В Україні ряд навчальних закладів готує пілотів. Державні навчальні заклади: Університет ВВС ім. Кожедуба в г. Харківка і Державна Летна академія – г. Кіровоград. Середня вартість навчання для PPL (свідчення приватного пілота) – 6000 доларів США, CPL (свідчення комерційного пілота) – 5000 доларів США. Інші навчальні заклади по підготовці пілотів:

1. Головний Навчальний Сертифікаційний Центр Гражданської Авіації України [11].
2. Центр освоєння і експлуатації нової техніки МАУ [12].
3. Навчальний центр ІКАО по авіабезпечності [13].
4. Національний авіаційний університет [14].
5. Інститут ІКАО [15].
6. Національний аерокосмічний університет ім. Н. Е. Жуковського [16].
7. Державна летна академія України [17].
8. Харківський університет повітряних сил ім. І.Н. Кожедуба [18].
9. Кременчугський летний коледж [19].
10. Криворізький коледж Національного авіаційного університету [20].
11. Київський авіаційний технікум [21].
12. Курси бортпроводників для бізнес – авіації [22].

Аналіз українського ринку авіації показав, що в результаті прогнозованого зростання мобільності пасажирів слід очікувати збільшення пасажиропотока. Збільшення пасажиропотока, в свою чергу, потребує залучення додаткової авіаційної техніки. На сьогоднішній день, потужності українських авіакомпаній, надаючих послуг авіації, свідчать про поширеність послуг вертолітів. В зв'язі з тим, що багато повітряних судів застаріли за своїми експлуатаційними і економічними характеристиками, високі витрати на ремонт літаків, очікувані темпи списання літаків значущі, а також в умовах економічного кризи практично ні одна українська компанія не могла забезпечити ефективне надання послуг авіації.

Повітряний флот України в більшій мірі складається з техніки розробки 1960-х – початку 1980-х рр. За своїми експлуатаційними і економічними характеристиками повітряні судна застаріли порівняно з новими зразками і вітчизняної, і зарубіжної авіації,

предлагаемыми сегодня на рынке. В первую очередь, отечественные самолеты проигрывают по удельному расходу топлива и ресурсным показателям двигателей. Из-за несоответствия международным требованиям сертификации большинство судов не допускается на внешние авиалинии. Многие воздушные суда в составе парков конкурентов, предоставляющих услуги обучения, могут быть выведены из эксплуатации в связи с выработкой ресурса примерно в течение ближайших лет. Как было отмечено выше, прогнозируемый рост объема перевозок повлечет за собой рост спроса на воздушные суда. Прогнозы спроса по данным различных источников сильно отличаются. Даже при умеренно-оптимистичных прогнозах спроса и невысоких темпах списания техники в скором времени возникнет проблема нехватки самолетов, как следствие – повышение стоимости перевозок, и пассажиры будут вынуждены искать альтернативные способы перемещения.

Парк воздушных судов Авиаклуба будет представлен преимущественно самолетами «Цесна 172». Самолеты не являются устаревшими в экономическом и экологическом отношении, самые легкие и массовые самолеты в авиации. Для них характерны высокие показатели надежности и оптимальная цена. Легкое и среднее обслуживание таких самолетов будет происходить в Украине (база – 5й океан), тяжелая форма – по лицензии завода, – в Польше или Турции.

В Киеве в 2012 г. открыли первую в Украине *аэродинамическую трубу* (тел. оператора 067 297 70 70, 095-701-38-51), спорткомплекс «Чайка». Однако, как свидетельствуют отзывы, неудовлетворенный спрос очень высок.

По причине продолжающегося влияния финансового кризиса на платежеспособность населения, важным фактором конкурентоспособности Авиаклуба становится дифференциация услуг и более гибкие тарифы, учитывающие возможности членов клуба с различными уровнями дохода. Сюда относится снижение издержек, связанных, в частности, с обслуживанием пассажиров и предоставление относительно дешевого вида транспорта с упором на пассажиров экономического класса и ориентированного на максимальную доступность и прочее.

Основными конкурентными преимуществами, обеспечивающими рыночный потенциал Авиаклуба, станут комплексность услуг, ценовая конкурентоспособность, работа в соответствии с мировыми стандартами безопасности и использование надежного парка воздушных судов. Учредители Авиаклуба убеждены, что Авиаклуб займет доминирую-

щее положение на рынке услуг летного обучения, авиатакси, брокеража и безопасного воздушного туризма в ближайшие 5 лет.

Рассмотрим возможные источники финансирования и условия оптимизации условий финансирования, которую автор видит в использовании государственной поддержки, основанной на международных государственных договорах. Существующие альтернативы финансирования создания Авиаклуба таковы:

- покупка новых самолетов, тренажеров, оборудования американского производства в кредит;
- лизинг новых или находившихся в эксплуатации судов и оборудования.

Вложение средств в новые самолеты, тем более иностранного производства, требует очень больших затрат. Более того, на данный момент проблема создания и использования парка состоит не только в приобретении самолетов. Важной проблемой является вопрос технического обслуживания корпусов и двигателей. Как отмечают специалисты, в Украине отсутствуют структуры, широко распространенные на Западе, которые дают возможность компании приобретать отремонтированные самолеты, используя системы финансирования с обеспечением активами. Ощущается дефицит предприятий с ангарами и мощностями по техническому обслуживанию самолетов, которые отвечают текущим и планируемым потребностям в техобслуживании самолетов и будут соответствовать возможности и далее развивать бизнес Авиаклуба. Исходя из анализа фактов и потенциальных возможностей, учредители Авиаклуба решили обратить особое внимание на возможность развития бизнеса путем приобретения находившихся в эксплуатации модернизированных воздушных судов с использованием международных программ экспортного товарного кредитования.

Возможность закупок самолетов в западной Европе и США рассматривается украинскими авиакомпаниями редко. Основными факторами, которые препятствуют сотрудничеству с западными производителями, являются высокая цена (в 2-3 раза выше цены на аналогичную технику российского производства), высокие пошлины на ввоз и политические амбиции. Использование самолетов западного производства ограничено, в связи тем, что не созданы льготные условия таможенной очистки. Воздушные суда иностранного производства используются украинскими авиакомпаниями преимущественно на международных рейсах, а поставки новых самолетов иностранного производства на украинский рынок не могут обеспечить спроса, так как ограничены из-за высоких

пошлин на импорт и высоких цен. Кроме того, вложение средств в производство и покупку самолетов иностранного производства требует значительных затрат, которые могут позволить себе далеко не все авиакомпании, даже западные.

Любая компания предпочла бы приобрести или модернизировать самолет на свои собственные средства или привлечь банковский кредит. Однако во всем мире авиационные компании активно и эффективно пользуются преимуществами финансовой аренды или лизинга. На основе лизинговых отношений западными авиакомпаниями эксплуатируются более 60% воздушных судов. Согласно мировой практике, выход из экономического кризиса часто сопровождается широким использованием механизмов государственного регулирования и стратегического планирования в ключевых отраслях промышленности, разумных мерах по поддержке важнейших сфер производства и интеллектуального потенциала страны. Правительство США в последнее время активно выражает свою поддержку авиационной промышленности и рассматривает авиастроение как чрезвычайно важную отрасль для экономики США. Одним из наиболее привлекательных методов государственной поддержки является метод товарного экспортного кредитования, как работающий механизм привлечения финансирования в производственный сектор, а также в сферу услуг во всем мире является лизинг (одна из форм аренды).

Учредители Авиаclubа убеждены, что политика создания парка самолетов в рамках программ экспортного кредитования США при поддержке соответствующих агентств США [8] является решающей для завоевания рынка Украины и является в перспективе выполнения абсолютных требований для международных полетов. Косвенную выгоду от организации и деятельности Авиаclubа получит как само государство Украина в виде привлеченных инвестиций в размере 20 000 000 долларов США (товарный кредит), развитие международных отношений и улучшения транспортной инфраструктуры страны, так и Соединенные Штаты Америки – в виде реализации государственной программы содействия экспорта.

Использование модернизированных воздушных судов по программе кредитования экспорта США является наиболее оптимальным решением на сегодняшний день. По программе экспортного кредитования США могут быть поставлены самолеты «Цесна 172», которые имеют более высокие экономические характеристики, нежели эксплуатируемые конкурентами Авиаclubа самолеты, что позволит снизить стои-

мость чартерных рейсов и повысить эластичность спроса. Кроме того, в перспективе возможна организация эффективной сервисной сети обслуживания и технической поддержки экспортируемых самолетов, которая будет предоставлять услуги и не членам Авиаклуба.

Как показали результаты интервью с соучредителями создаваемого авиаклуба, целевыми фокус-группами его маркетинговой деятельности являются граждане Украины и иностранные туристы, заинтересованные в получении услуг по обучению вождению воздушными судами, летной практики, услуг авиатакси и авиаброкеров, туристических и развлекательных услуг. Сложившаяся ситуация на рынке показывает значительный рост количества начинающих пилотов и пользователей авиасудов и желание активной части населения использовать их независимо. Для стимулирования сбыта предлагается комплекс маркетинговых мероприятий создаваемого авиаклуба (табл. 1):

Таблица 1

Комплекс мероприятий по предварительной продаже услуг авиаклуба

№	Мероприятие
1.	Создание рекламной брошюры с перечнем услуг Авиаклуба (на украинском, русском и английском языках)
2.	Распространение брошюр (по почте) по району, городу, в офисы предприятий и организаций, в учебных заведениях (на презентациях), а также на различных семинарах, организовываемых в зале заседаний
3.	Размещение рекламы в прессе и на местном телевидении с предложением о сдаче в аренду помещений БИУ
4.	Создание базы данных будущих клиентов
5.	Создание материалов для презентаций Авиаклуба
6.	Проведение презентаций Авиаклуба для турагенств
7.	Проведение презентаций Авиаклуба в учебных заведениях города
8.	Проведение презентаций Авиаклуба на мероприятиях и праздниках, организованных местными администрациями (ТПП)
9.	Проведение дней открытых дверей Авиаклуба
10.	Поздравление открытками или по факсу со всеми государственными праздниками офисы предприятий, организации и местные администрации
11.	Сотрудничество со средствами массовой администрации (местные газеты, кабельное телевидение), освещение важных основных мероприятий, размещение рекламы
12.	Участие в создании WEB – страницы Авиаклуба
13.	Создание указателей дорожного движения

Источник: Сформировано автором.

Завершим разработку концепции создания всеукраинского авиаклуба результатами SWOT-анализа его будущей деятельности (рис. 1).

Сильные стороны (Strengths)	Слабые стороны (Weaknesses)
<ul style="list-style-type: none"> ▪ опыт учредителей; ▪ высокий уровень безопасности полетов; ▪ сильная команда управляющих; ▪ приоритетное развитие наиболее прибыльных маршрутов: внутренних; ▪ модернизация и повышение топливной эффективности самолетного парка; ▪ преобладание в самолетном парке машин с высокой топливной эффективностью; ▪ высокий уровень обслуживания пассажиров, в т.ч. знание разговорного английского языка персоналом авиаклуба. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ состояние авиапарка; ▪ слабый имидж и неизвестность бренда авиаклуба; ▪ низкая рентабельность услуг на первоначальном этапе работы; ▪ зависимость от политической ситуации.
Возможности (Opportunities)	Угрозы (Threats)
<ul style="list-style-type: none"> ▪ возможность присоединения (слияния); ▪ усиление барьера для входа новых игроков на рынок авиаперевозок; ▪ выгодное географическое положение; ▪ высокая потенциальная емкость рынка; ▪ получение потенциальной выгоды от использования маркетингового подхода, включая использование зарубежного опыта в этой области; ▪ возможности для диверсификации производства и роста неавиационных доходов (ремонт); ▪ возможность лизинга воздушных судов ▪ благоприятные перспективы и стабильность экономики; ▪ рост спроса на авиатакси; ▪ повышение топливной эффективности по сравнению с конкурентами; ▪ развитие наиболее прибыльных маршрутов. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ высокие цены на авиатопливо; ▪ сложности с кредитными ресурсами; ▪ падение потребительского спроса на авиаперевозки; ▪ сезонность; ▪ ухудшение состояния наземной инфраструктуры аэропортов, а также аэронавигационного комплекса; ▪ большое количество зарегистрированных внутренних, международных и чартерных авиакомпаний; ▪ постепенно стареющий летный состав; ▪ обострение конкурентной борьбы со стороны иностранных авиакомпаний; ▪ низкий коэффициент загрузки рейсов; ▪ усиление конкуренции; ▪ замедление экономического роста; ▪ дефицит квалифицированных кадров, включая летный состав; ▪ рост цен на авиационное топливо; ▪ высокие ставки пошлин и НДС на импорт авиатехники; ▪ увеличение налогового давления.
<ul style="list-style-type: none"> ▪ высокая степень регулирования отрасли со стороны государства 	

Рисунок 1. SWOT-анализа будущей деятельности всеукраинского авиаклуба

Источник: Сформировано автором.

В статье предложена концепция создания всеукраинского авиаклуба. Концепция включает презентацию услуг авиаклуба в портфеле трех направлений деятельности: услуги центра летной подготовки, услуги летного комплекса и услуги клубного отдыха, воздушного туриз-

ма, розвлечений безпального екстрима. Конкурентний аналіз по цим же напрямкам показав, що висока ємкість ринку і відчувається нехватка пропозиції по послугам літної підготовки, що пов'язано со складністю оформлення розрешительної документації і високими інвестиційними затратами на придбання літної техніки і тренажерів. Розвлечення безпального екстрима з використанням аеродинамічної труби представлені єдиним конкурентом. Послуги авіаатаксі розповсюджені з використанням вертолітної техніки, тогдa як використання літаків дозволить стати конкурентоспроможними за рахунок паливної ефективності. На основі цілесобразності реалізації даних напрямків запропоновано комплекс маркетингових заходів з використанням дистрибуції через посередників – туристических агентств. Проведено SWOT-аналіз, підтверджуючий наявність сильних сторін і сприятливих можливостей розвитку створюваного авіаклуба. Перспективи подальших досліджень в даному напрямку автор бачить в розробці SWOT-стратегій створюваного авіаклуба, розрахунок його окупаемості з урахуванням вибраних джерел і умов фінансування, використанні ефекту синергії на базі портфелю послуг авіаклуба для підвищення ефективності роботи і зменшення витрат, розробці політики ціноутворення авіаклуба.

Список использованной литературы

1. Анисимова Ю. Е. Деловая ситуация. ОАО «Авиакомпания «Сибирь». Стратегия замены парка самолетов / Ю. Е. Анисимова, В. А. Зеленский // Урожай знаний. Развитие частного бизнеса. Материалы бизнес-тренингов ЕС и Агентства международного развития. – CD. – 2004.
2. Повітряний кодекс України. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/3393-17>. (дата 05.11.15). – Назва з екрану.
3. Про порядок надання дозволів на виконання польотів : Розпорядження Міністерства транспорту України від 21.06.2002 р. № 33. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://avia.gov.ua/documents/Lotnapridatn/Pidtrimanya-lotnoi-pridatnosta/Povitriani-sudna/30171.html>. (дата 05.11.15). – Назва з екрану.
4. Про регулювання діяльності в галузі використання повітряних суден спортивного призначення, повітряних куль, надлегких повітряних суден та повітряних суден аматорської конструкції : Постанова Кабінету Міністрів України від 20.05.1997 р. № 470. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/470-97-%D0%BF>. (дата 05.11.15). – Назва з екрану.
5. Правила надання експлуатантам дозволів на виліт з аеропортів України та приліт до аеропортів України : Наказ Державіаслужби, Міністерства

- оборони України від 28.11.2005 р. № 897/703. –0 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/z1572-05>. (дата 11.11.15). – Назва з екрану.
6. Про порядок надання дозволів на виконання польотів : Розпорядження Міністерства транспорту України, Державний Департамент авіаційного транспорту (Укравіатранс) від 21.06.02 № 33. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://avia.gov.ua/uploads/documents/7600.rtf>. (дата 11.11.15). – Назва з екрану.
 7. Украинский авиационный форум. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.ukraviaforum.com/>. (дата 15.11.15). – Название с экрана.
 8. Shayerah Ilias Sh. U.S. Government Agencies Involved in Export Promotion : Overview and Issues for Congress 2013 / Sh. Shayerah Ilias, E. H. Charles, M. A. Villarreal. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.fas.org/sgp/crs/misc/R41495.pdf>. (дата 01.11.15). – Назва з екрану.
 9. Международный Авиационный Центр Подготовки. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://sla.iatc.aero/>. (дата 10.11.15). – Название с экрана.
 10. Jeppesen Flight Academy. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://ww1.jeppesen.com/index.jsp>. (дата 18.11.15). – Назва з екрану.
 11. Главный Учебный Сертификационный Центр Гражданской Авиации Украины. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.uscga.org.ua/>. (дата 17.11.15). – Название с экрана.
 12. Центр освоения и эксплуатации новой техники МАУ. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.ntac-uia.com/>. (дата 20.11.15). – Название с экрана.
 13. Учебный центр ИКАО по авиабезопасности. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.icao.com.ua/>. (дата 12.11.15). – Название с экрана.
 14. Национальный авиационный университет. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.nau.edu.ua/>. (дата 10.11.15). – Название с экрана.
 15. Институт ИКАО. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://icao.nau.edu.ua/>. (дата 11.11.15). – Название с экрана.
 16. Национальный аэрокосмический университет им. Н. Е. Жуковского. [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.khai.edu/>. (дата 11.11.15). – Название с экрана.
 17. Государственная летная академия Украины. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.glau.kr.ua/>. (дата 11.11.15). – Название с экрана.
 18. Харьковский университет воздушных сил им. И. Н. Кожедуба. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.hups.mil.gov.ua/>. (дата 11.11.15). – Название с экрана.
 19. Кременчугский летный колледж. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.flightcollege.com.ua/>. (дата 11.11.15). – Название с экрана.

20. Криворожский колледж Национального авиационного университета [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.krauss.dp.ua/>. (дата 11.11.15). – Название с экрана.
21. Киевский авиационный техникум. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://kiat.org.ua/>. (дата 11.11.15). – Название с экрана.
22. Курсы бортпроводников для бизнес – авиации. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.jetprincess.com>. (дата 12.11.15). – Название с экрана.

Стаття надійшла 28.11.2015 р.

І. М. Ненно,

кандидат економічних наук, доцент,

доцент кафедри економіки та управління

Одеського національного університету імені І. І. Мечникова

Французький бульвар 24/26, м. Одеса, 65058, Україна

e-mail: inyenno@onu.edu.ua

КОНЦЕПЦІЯ СТВОРЕННЯ АВІАКЛУБУ

Анотація

Розроблено практичні рекомендації для створення всеукраїнського авіаклубу. Запропоновано підхід до формування та просування портфеля послуг авіаклубу. Визначено можливі джерела фінансування авіаклубу, представлений конкурентний аналіз і SWOT-аналіз ринку навчання, ринку послуг авіатаксі і розваг з визначенням основних учасників - конкурентів авіаклубу.

Ключові слова: авіаклуб, льотний комплекс, авіаброкераж, авіатаксі, лізинг, експортне товарне кредитування.

I. M. Nyenno,

PhD in Economics, Associate Professor,

Associate Professor of Economics and Management Department

of Odessa I.I. Mechnikov National University

24/26 Frantsuzkiy av., Odesa, 65058, Ukraine

e-mail: inyenno@onu.edu.ua

CONCEPTION OF THE AERO CLUB ESTABLISHMENT

Summary

Practical recommendations for the establishment of Ukrainian aero club were presented. An approach to the organization and promotion of aero club services portfolio were developed. The possible sources of funding were considered, a competitive analysis and SWOT-analysis of the market of training, air taxi services market and entertainment with key participants was made.

Keywords: Aero club, the flight center, aero broker, air taxi, leasing, export of commodities lending.

References

1. Anisimova, YU. E. (2004). Delovaiia situatsiia. OAO «Aviakompaniia «Sibir». Strategiia zameny parka samoletov [Business case. JSC «Aviakompaniia «Sibir». Strategy of aircraft park changing]. *Urozhai znannii. Razvitie chastnogo biznesa. Materialy biznes-treningov ES i Agentstva mezhdunarodnogo razvitiia – Harvest of knowledges. Privat business development. Materials of business trenings of EU and Agency of International development.* [in Russian].
2. Povitrianyi kodeks Ukrainy [Air Code of Ukraine]. Retrieved from <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/3393-17>. [in Ukrainian].
3. Pro poriadok nadannia dozviliv na vykonannia pol'otiv : Rozporiadzhennia Ministerstv transportu Ukrainy vid 21.06.2002 r. № 33 [About the procedure of permissions accordance for the flights : Order of Ministry of transport of Ukraine from 21.06.2002 № 33]. Retrieved from <http://avia.gov.ua/documents/Lotna-pridatn/Pidtrimanya-lotnoi-pridatnosta/Povitriani-sudna/30171.html>. [in Ukrainian].
4. Pro rehuliuвання diial'nosti v haluzi vykorystannia povitrianykh suden sportyvnoho pryznachennia, povitrianykh kul', nadlehlykh sudden ta povitrianykh sudden amators'koi konstruktsii : Postanova Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 20.05.1997 r. № 470 [About activities regulation of the usage sphere of sport aircrafts, balloons, underway aircrafts and aircrafts of amatory construction : Decree of Cabinet of Ministers of Ukraine from 20.05.1997 № 470]. Retrieved from <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/470-97-%D0%BF>. [in Ukrainian].
5. Pravyla nadannia ekspluatantam dozvoliv na vylit z aeroportiv Ukrainy ta prylyt do aeroportiv Ukrainy : Nakaz Derzhaviasluzhby, Ministerstva oborony Ukrainy vid 28.11.2005 r. № 897/703 [Rules of rendering to the exploiters permissions for departures from Ukrainian airports and arrivals to Ukrainian airports : Order of State Avia Office, Ministry of Defence of Ukraine from 28.11.2005 № 897/703]. Retrieved from <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/z1572-05>. [in Ukrainian].
6. About the procedure of permissions accordance for the flights : Order of Ministry of transport of Ukraine from 21.06.2002 № 33]. Retrieved from <http://avia.gov.ua/documents/Lotna-pridatn/Pidtrimanya-lotnoi-pridatnosta/Povitriani-sudna/30171.html>. [in Ukrainian].
7. Ukrainskiy aviatsionnyy forum [Ukrainian aviation forum]. Retrieved from <http://www.ukraviaforum.com/>. [in Russian].
8. Shayerah Ilias Sh., Charles E. H. & Villarreal M. A. U.S. Government Agencies Involved in Export Promotion : Overview and Issues for Congress 2013. Retrieved from <http://www.fas.org/sgp/crs/misc/R41495.pdf>.
9. Mezhdunarodnyy Aviatsionnyy Tsentri Podgotovki [International Aviation Training Center]. Retrieved from <http://sla.iatc.aero/>. [in Russian].
10. Jeppesen Flight Academy. Retrieved from <http://ww1.jeppesen.com/index.jsp>.
11. Glavnyy Uchebnyy Sertifikatsionnyy Tsentri Grazhdanskoy Aviatsii Ukrainy [Main Training Certification Center of Ukrainian Civil Aviation]. Retrieved

- from <http://www.uscga.org.ua/>. [in Russian].
12. Tsentr osvoeniia i ekspluatatsii novoy tekhniki MAU [Center of mastering and exploitation of new technique MAU]. Retrieved from <http://www.ntac-ua.com/>. [in Russian].
 13. Uchebnyy tsentr ICAO po aviabezopasnosti [Training Center ICAO of aviation security]. Retrieved from <http://www.icao.com.ua/>. [in Russian].
 14. Natsionalnyy aviatsionnyy universytet [National Aviation University]. Retrieved from <http://www.nau.edu.ua/>. [in Russian].
 15. Instytut ICAO [Institute of ICAO]. Retrieved from <http://icao.nau.edu.ua/>. [in Russian].
 16. Natsionalnyy aerokosmichesiy universytet im. N. E. Zhukovskogo [National Aviation University named by N. E. Zhukovskogo]. Retrieved from <http://www.khai.edu/>. [in Russian].
 17. Gosudarstvennaia letniiaia akademiia Ukrainy [State Summer Academy of Ukraine]. Retrieved from <http://www.glau.kr.ua/>. [in Russian].
 18. Kharkovskiy universytet vozdyshnyy sil im. I. N. Kozheduba [Kharkiv University of Air Forces named by I. N. Kozheduba]. Retrieved from <http://www.hups.mil.gov.ua/>. [in Russian].
 19. Kremenchugskiy letnyy kolledzh [Kremenchug Summer College]. Retrieved from <http://www.flightcollege.com.ua/>. [in Russian].
 20. Krivorozhskiy kolledzh Natsionalnogo aviatsionnogo universyteta [Kremenchug Summer College]. Retrieved from <http://www.krauss.dp.ua/>. [in Russian].
 21. Kievskiy avaiatsionnyy tekhnikum [Kyiv Aviation College]. Retrieved from <http://kiat.org.ua/>. [in Russian].
 22. Kursy bortprovodnikov dlia biznes-aviatsii [Courses of air steward]. Retrieved from <http://www.jetprincess.com/>. [in Russian].