

- М. М. Шевченко // Стратегія розвитку України (економіка, соціологія, право). — Книжкове видавництво НАУ. — Вип. 1–2. — 2007. — 600 с.
3. Мізюк, Б. М. Фінансовий механізм управління ризиками підприємств [Текст] / Б. М. Мізюк // Фінанси України. — 2003. — № 11. — С. 66–72.
 4. Біляков, В. М. Класифікація інноваційних проектів, Геотехнічна механіка [Текст] : міжвід. зб. наук. праць / В. М. Біляков, М. М. Шевченко / Ін-т геотехнічної механіки ім. М. С. Полякова НАН України. — Дніпропетровськ, 2005. — Вип. 58.
 5. Пономаренко, П. І. Аналіз ризиків при формуванні інноваційного проекту / П. І. Пономаренко, В. М. Хавер // Економічний вісник НГУ. — 2011. — № 2. — С. 34–39.
 6. База даних інноваційних проектів [Електронний ресурс]. — Режим доступу: \www/ URL: http://pir.dp.ua/ — Портал інноваційного розвитку.
 7. Середні величини та показники варіації [Електронний ресурс]. — Режим доступу: \www/ URL: http://chaliiev.ru/statistics/srednie-velichiny-i-pokazateli-variatsiyi.php. — 2013 р. — Персональний сайт Чалієва Олександра Олександровича.
 8. Оцінка достовірності результатів дослідження [Електронний ресурс]. — Режим доступу: \www/ URL: http://bopo-esse.ru/blizzard/Medstat/Stata/stat_dri.html. — Острів здоров'я.
 9. Метрологія, стандартизація та сертифікація [Електронний ресурс] : курсова. — Режим доступу: \www/ URL: http://works.tarefer.ru/75/100128/index.html. — Tarefer.
 10. Плохінський, М. О. Біометрія. [Текст] / М. О. Плохінський. — Видавник: Московський університет. — Москва. — 1970. — Вид. № 2. — 369 с.
 11. Лакин, Г. Ф. Биометрия. [Текст] : учебное пособие для университетов и педагогических институтов / Г. Ф. Лакин. — М. : «Высшая школа», 1973. — С. 106.
 12. Економіка України [Електронний ресурс]. — Режим доступу: \www/ URL: http://unn.com.ua/uk/news/911514-ponad-polo-vini-usih-depozitnih-koshtiv-v-ukrayini-trimayut-meshkantsi-kiyivschini,-donechchini-ta-dnipropetrovschini. — 12.09.2012 р. — UNN Українські національні новини.
 13. Дані НБУ [Електронний ресурс]. — Режим доступу: \www/ URL: http://radiosvoboda.org/content/article/24092503.html2. — Радіо свобода.
 14. В Україні уперше з'явилася десятка мільярдів [Електронний ресурс]. — Режим доступу: \www/ URL: http://korrespondent.net/business/economics/1494950-v-ukraine-vpervuero-yavilas-desyatka-milliarderov. — 04.02.2012 р. — Кореспондент.

ИССЛЕДОВАНИЕ ЭКОНОМИЧЕСКИХ РИСКОВ ПРИ РЕАЛИЗАЦИИ ИННОВАЦИОННОГО ПРОЕКТА

В статье предложены методические подходы по оценке и управлению экономическими рисками при реализации инновационного проекта, даны результаты исследования распределения инвестиций по этапам реализации инновационного проекта, представлены результаты анализа проведенных социологических анкетных опросов потенциальных инвесторов, которые приведены в виде полученных эмпирических зависимостей.

Ключевые слова: инновационный риск, инновационный проект, эффективность, инвестор, методика, инвестиции, эмпирические зависимости.

Хавер Вікторія Миколаївна, провідний інженер, відділ регіональних проблем управління науково-технічним прогресом, Придніпровський науковий центр НАН України і МОН України, e-mail: vikivip@mail.ru

Хавер Вікторія Николаевна, ведущий инженер, отдел региональных проблем управления научно-технического прогресса, Приднепровский научный центр НАН Украины и МОН Украины

Khaвер Viktoriia, Pridneprovsk Scientific Center of NAS and MES of Ukraine, e-mail: vikivip@mail.ru

УДК 330.332.01(045)

Хлопіна-Квіч О. І.

ДОСЛІДЖЕННЯ РИНКУ ПОСЛУГ ДІЛОВОЇ АВІАЦІЇ

У статті розглянуто стан сучасного українського ринку послуг ділової авіації та перспективи його розвитку. Оцінено основні переваги володіння власним флотом малої авіації та проаналізовано його структуру. Запропоновано перелік показників, які дозволять оцінювати стан ринку послуг малої авіації.

Ключові слова: мала авіація, послуги ділової авіації, ділові авіанперевезення, привабливість послуг бізнес-авіації.

1. Постановка проблеми

Потреби і привабливість послуг бізнес-авіації зростають разом з поглибленням глобалізації й інтеграції економічних процесів. Перспективною тенденцією розвитку ділових перевезень стає придбання повітряних суден з екіпажем окремими великими корпораціями. Такі зміни на ринку послуг малої авіації, які досить динамічно відбуваються впродовж останніх років, вимагають пошуку нових методик спрямованих на аналіз його структури й оцінювання тенденцій. Тому дослідження сучасного стану вітчизняного ринку послуг ділової авіації є актуальними.

2. Аналіз останніх досліджень

В статті досліджуються наукові праці, присвячені економічним проблемам розвитку авіації загального призначення, вивченням яких займалися такі науковці, як: Герасимов Р. О., Загоруйко В. М., Кулаєв Ю. Ф., Максютенко І. Є., Василенко В. А., Литвиненко С. Л., Матійчик М. П., Михайлов Г. М., Соколова О. Є., Тофанчук А. Т. та ін. Зокрема, у роботі [1] досить чітко описано процес стратегічного маркетингового планування розвитку підприємств малої авіації, а також взаємозв'язки потенціалу і конкурентоспроможності підприємств малої авіації України та результатів їх діяльності. Автор [7] обґрунтовує твердження, що найбільш перспективним

напрямок розвитку авіації загального призначення є виконання ділових перевезень, тобто бізнес-авіації. Однак у досліджуваних наукових працях відсутня методика дослідження та оцінки ринку послуг ділових перевезень.

Метою статті є дослідження особливостей та передумов формування ринку послуг української бізнес-авіації та визначення переліку показників, які дозволять оцінювати стан ринку послуг малої авіації.

3. Результати дослідження

Дослідження тенденцій розвитку ділових перевезень свідчать про перспективність придбання повітряних суден разом з екіпажем окремими великими корпораціями. Серед переваг володіння власним повітряним флотом і орендою власного позивного, технічного обслуговування й утримання іншого персоналу підтримки, корпорації й окремі бізнесмени бачать наступне [4, 8, 9]:

- економія часу через меншу кількість незапланованих затримок та витрат робочого часу порівняно з користуванням рейсовими польотами;
- збільшення продуктивності праці клієнта через можливість активної конфіденційної роботи на борту ділового літака в комфортних ділових умовах;
- контроль усіх аспектів плану польоту (подорожі) за індивідуальною програмою;
- можливість розширення географії польотів з рейсовими авіалініями;
- повний контроль стану повітряних суден та їх обслуговування, контроль плану польоту;
- повний контроль безпеки польотів і бортового сервісу;
- розширення іміджу компанії, яка має власні літаки, завдяки престижності послуг ділової авіації.

У період з 2009 до кінця 2011 р. у загальній структурі ринку послуг малої авіації України бізнес-авіація займає понад половину загального обсягу їхньої вартості (рис. 1) [2].

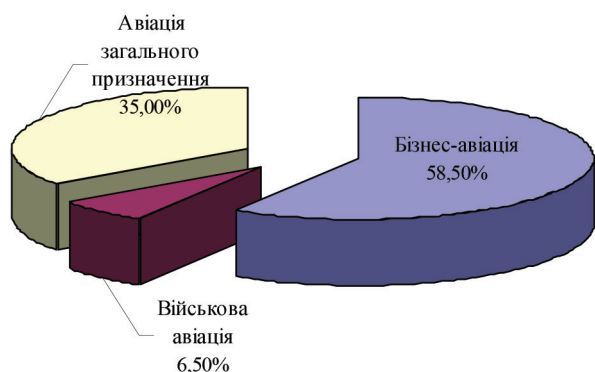


Рис. 1. Структура ринку послуг малої авіації України у період 2009—2011 рр.

Наведені вище переваги володіння власним повітряним флотом дають можливість задовольняти наступні потреби користувачів послугами ділової авіації (рис. 2) [2]:

- оптимізація розкладу роботи;
- оптимізація часу й місця перебування;
- поєднання різних видів діяльності (переміщення, наради, особиста робота);

- комерційна та інформаційна безпека конфіденційної діяльності на борту;
- ізоляція від бізнес-оточення під час перельоту.

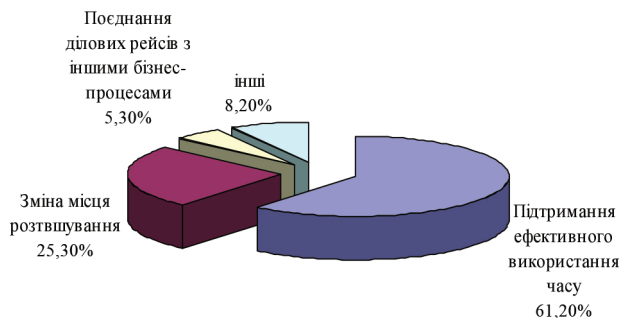


Рис. 2. Цільове призначення ділових авіаперевезень

Багатьма національними асоціаціями авіації загального призначення (зокрема, бізнес-авіації) проводиться дослідження умов та ефективності користування літаками ділової авіації. Так на рис. 3 [8] наведено переважні етапи та ступінь активності пасажирів на борту ділового і рейсового літака у порівнянні. Як бачимо, ділова авіація сприяє активізації бізнес-процесів: робочих зустрічей, переговорів, оперативних втручань тощо.

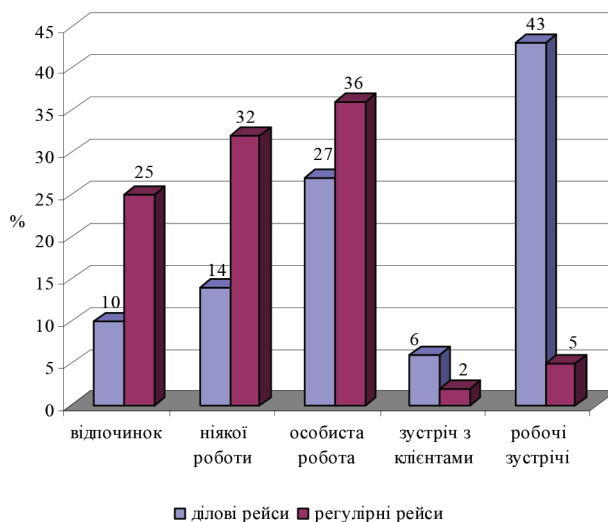


Рис. 3. Використання пасажиром часу перебування у польоті

З кінця 2009 р. спостерігаються позитивні зміни у організації польотів бізнес-авіації в Україні, оскільки з липня Кабінет Міністрів спростив систему виконання польотів повітряними суднами малої авіації [2]. Зокрема, скоротилися витрати часу на оформлення польоту: «якщо раніше приватні пілоти повинні були повідомляти диспетчеру про свій намір «злітати» кудись за добу до здійснення польоту, подаючи відповідну заявку в районний Центр повітряного руху на отримання дозволу, то тепер потрібно повідомляти лише черговому диспетчеру наземної служби управління польотами за 10 хв. до вильоту з указуванням маршруту. Дозвіл на політ отримувати не потрібно. Рішення стосується літальних апаратів вагою до 5 700 кг., і торкається польотів поза межами контрольованого повітряного простору» [2].

Отже такі зміни наблизили регулювання руху в повітряному просторі України до стандартів і рекомендацій

Міжнародної організації цивільної авіації та Євроконтролю. Передбачена також обов'язкова реєстрація усіх нелегальних літаків, які є на території України. На сьогодні в нашій країні літають до 400 суден малої авіації. Приватних пілотів у державі приблизно 1 500, а зареєстрованих приватних літаків — лише 250. Водночас у Чехії незрівнянно меншій від України за територією зареєстровано 5 тис. літаків і 9 тис. пілотів. Літак малої авіації — порівняно економічний вид транспорту: витрачає 8 л. пального на 100 км шляху, його паркування майже не відрізняється від паркування звичайного автомобіля. Як і автомобілі, такі судна проходять щорічне технічне обстеження. Вартість надлежного літака практично не перевищує ціну хорошого «джипа» [2]. Проте на сьогодні майже вся техніка малої авіації імпортована, адже Україна поки що не має можливості створити відносно недорого, сучасну і надійну авіамашину такого класу.

4. Висновки

Отже, дослідження особливостей та передумов формування ринку послуг української бізнес-авіації доводить потребу визначення переліку показників, які дозволять оцінювати стан ринку послуг малої авіації. Такими показниками можуть бути перераховані нижче:

- загальна структура ринку послуг малої авіації — кількісно характеризує потенціал альтернативних послуг;
- частка вартості бізнес-авіації від загального обсягу вартості малої (загальної) авіації — свідчить про насиченість чи нестачу наявного авіапарку;
- ступінь задоволення потреби споживачів послуг ділової авіації — свідчить про резерви сервісного комплексу;
- умови та ефективність користування літаками ділової авіації — обґрунтовують доцільність інвестування у дану сферу діяльності;
- етапи та ступінь активності пасажирів на борту ділового і рейсового літака — надають можливість обґрунтувати переваги того чи іншого польоту (спектру супутніх послуг);
- гнучкість та ступінь індивідуалізації організації польотів бізнес-авіації — відображає ступінь готовності авіакомпанії до надання повного спектру послуг для ділових польотів;
- витрати часу на оформлення польоту — одна із вагомих складових загального часу на переліт.

Дослідження виконані за наведеними показниками дозволять об'єктивно оцінювати стан ринку послуг малої авіації.

Література

1. Василенко, В. А. Формування стратегії конкурентоспроможності підприємств малої авіації України [Текст] : дис. ... канд. екон. наук / В. А. Василенко. — К., 2011. — 181 с.
2. ГолосUA: інформаційна агенція [Електронний ресурс] / Авіація, польоти, правила: мала авіація набирає законодавчої висоти. — Режим доступу: URL: http://www.golosua.com/main/article/podiyi/20090715_mala-aviaciya-nabiraye-zakonodavchoyi-visoti.
3. Григорак, М. Ю. Формування системи управління логістичної інфраструктурою аеропорту [Текст] : Монографія / М. Ю. Григорак, О. Є. Соколова. — К. : Автограф, 2010. — 262 с.

4. Деловая авиация: скорость, комфорт, безопасность: Журнал off-line [Електронний ресурс] — Режим доступу: URL: <http://businessaviation.ua/journal-aviation-article-04.html>.
5. Кулик, В. А. Стратегічний контролінг інноваційного розвитку авіапідприємства [Текст] : Монографія / Кулик В. А., Попов В. І. — К. : НАУ, 2010. — 164 с.
6. Литвиненко, С. Л. Формування механізму технічного забезпечення вантажних перевезень авіакомпаній чартерного типу [Текст] : монографія. — Київ, НАУ, 2009. — 199 с.
7. Максютенко, І. Є. Обґрунтування перспектив розвитку авіації загального призначення в Україні [Текст] : автореф. дис. ... канд. екон. наук: 08.07.04 / І. Є. Максютенко. — К. : Національний авіаційний університет, 2000. — 19 с.
8. Офіційний сайт Міжнародної асоціації бізнес-авіації. — [Електрон. ресурс]. — Режим доступу: URL: <http://www.nbaa.org/>
9. Предприниматели, внимание: авиация общего назначения [Електронний ресурс]. — Режим доступу: URL: http://www.aviation.ru/aon/1999/20001/st1_2000.html.
10. National Business Aviation Association [Електронний ресурс] / New FAA Safety Outreach to Focus on GA, March 30, 2011. — Режим доступу: URL: <http://www.nbaa.org/ops/safety/20110330-faa-safety-outreach.php>.
11. Quick MBA — a collection of business subjects, including Accounting, Business Law, eBusiness, Finance, Entrepreneurship, Marketing, Operations, Statistics, and Strategy [Електронний ресурс] / Competitive-advantage. — Режим доступу: URL: <http://www.quickmba.com/strategy/competitive-advantage>.

ИССЛЕДОВАНИЕ РЫНКА УСЛУГ ДЕЛОВОЙ АВИАЦИИ

В статье рассмотрено состояние современного украинского рынка услуг деловой авиации, а также перспективы его развития. Проведено оценку преимуществ владения собственным флотом малой авиации, произведено оценку его структуры. Предложено перечень показателей, позволяющих оценить состояние рынка услуг малой авиации.

Ключевые слова: малая авиация, услуги деловой авиации, деловые авиаперевозки, привлекательность услуг бизнес-авиации.

Хлопина-Квич Ольга Іванівна, аспірант кафедри логістики, Національний авіаційний університет, Київ

Хлопина-Квич Ольга Іванівна, аспірант кафедри логістики, Національний авіаційний університет, Київ

Khlopina-Kvich Olga, National Aviation University, Kiev