

СИНЕРГЕТИЧНИЙ ЕФЕКТ ВІД СТВОРЕННЯ АВІАЦІЙНОГО НАВЧАЛЬНОГО ЦЕНТРУ АЛЬЯНСУ АВІАКОМПАНІЙ

У даній статті визначається синергетичний ефект від створення авіаційного навчального центру бортпроводників альянсу авіакомпаній та порівнюється ефективність його діяльності з навчальним центром, що є самостійним суб'єктом господарювання.

Ключові слова: синергетичний ефект, синергія, альянс, авіакомпанія, авіаційний навчальний центр, економічна ефективність, SWOT-аналіз.

В данній статтє определяется синергетический эффект от создания авиационного учебного центра бортпроводников альянса авиакомпаний и сравнивается эффективность его деятельности с учебным центром – самостоятельным субъектом хозяйствования.

Ключевые слова: синергетический эффект, синергия, альянс, авиакомпания, авиационный учебный центр, экономическая эффективность, SWOT-анализ.

The article is devoted to estimation of synergy effect of airlines alliance aviation training center functioning and noticed economic efficiency of aviation training center functioning as an enterprise.

Key words: synergy effect, synergy, alliance, airline, aviation training center, economic efficiency, SWOT-analysis.

Постановка проблеми. Головною з останніх тенденцій розвитку комерційного співробітництва авіакомпаній України стали альянси. Зі вступом України до «Відкритого неба» ці тенденції будуть тільки посилюватися.

Тому з метою зменшення видатків на підготовку бортпроводників можливо створення єдиного авіаційного навчального центру (АНЦ) альянсу на базі однієї з авіакомпаній, що буде також становити складову синергетичного ефекту функціонування альянсу.

Для цього будемо вважати, що синергізм - це ефект узгодженої поведінки системи, в якій існує ієрархічна структура управління та взаємозв'язків [2].

Погляд на економіку та економічні системи як на ті, що самі організуються та розвиваються, виявився плідним, що підтверджує аналіз останніх досліджень.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Як показали дослідження робіт попередників, а саме А.О.Полозово-Яблонського [5] розрахувати економічний ефект від створення АНЦ альянсу можливо за видатками на тренажери.

Полозов-Яблонський А.О. у своїй дисертації «Определение синергетического эффекта участия авиакомпании в альянсах», що була доречі написана під керівництвом професора Костроміної Є.В., пропонує наступне визначення синергії: синергізмом або синергетичним називається такий ефект, що виникає при посиленні спільного впливу факторів у порівнянні з ефектом, що одержується при впливі кожного з них окремо.

Авіатранспортний синергізм досліджували також О.В.Ільєнко [1] та О.В.Карпунь [3], але вже на прикладі українських авіаційних підприємств.

О.В.Карпунь розробила послідовність отримання синергетичного ефекту в системі пасажирського сервісу авіакомпанії шляхом узгодження економічних інтересів і пріоритетів з різними суб'єктами ринку авіаперевезень.

О.В.Ільєнко дослідила використання синергетичного потенціалу партнерської взаємодії на різних етапах логістичного ланцюга авіаційних перевезень та розробила концептуальні положення виникнення синергізму партнерської взаємодії в цьому логістичному ланцюзі.

Щодо вивчення синергії та синергетичного ефекту взагалі в економіці, а не тільки на авіаційному транспорті, особливо відзначимо Марка Сироуера. У своїй дисертації «Пастка синергії: як програють компанії в грі поглинання» [8] Марк Сироуер дає синергетичному ефекту наступне визначення: синергія являє собою збільшення ефективності діяльності об'єднаної фірми зверх того, що дві фірми вже можуть або повинні виконувати як незалежні. Це справедливо і для даного дослідження, оскільки типовий альянс українських авіакомпаній – це фактично злиття або поглинання фірм (авіакомпаній).

Інші відомі західні дослідники виникнення синергії в економічних системах Майк Гулд та Ендрю Кемпбелл у своїй статті «У пошуках синергії» [4] виявили, що синергія у бізнесі, відтворюється в одній з шести форм: спільне використання ноу-хау, зкоординовані стратегії, спільне використання матеріальних ресурсів, вертикальна інтеграція, об'єднана сила для перемовин (об'єднаний голос) та створення спільних підприємств.

Невирішена раніше частина загальної проблеми. Застосуємо ці досліджені методичні підходи визначення синергетичного ефекту до діяльності АНЦ з підготовки бортпровідників, який діє в структурі альянсу авіакомпаній.

Метою даної статті є визначення та економічна оцінка синергетичного ефекту від створення єдиного авіаційного навчального центру бортпровідників альянсу авіакомпаній та порівняння ефективності його діяльності з АНЦ, що є самостійним суб'єктом господарювання. Порівняння ефективності пропонується виконати методом SWOT-аналізу.

Виклад основного матеріалу. Синергетичні вигоди для альянсу авіакомпаній при створенні власного АНЦ виникають з таких потенційних джерел:

1. Збільшення доходів.
2. Скорочення витратків.
3. Удосконалення технологій та процесів.
4. Позаекономічний ефект.

За даними фірми «Боїнг» витатки на тренажери розраховуючи на одне повітряне судно (ПС) при збільшенні числа ПС одного типу в авіакомпанії знижуються. Для зменшення витратків як на підготовку бортпровідників, так і на технічне обслуговування ПС авіакомпанії-члени альянсу повинні прагнути до уніфікації флоту. Приклад в цьому показують бюджетні перевізники. Хоча вони, звісно, інша модель ведення авіаційного бізнесу, але значна економія на технічному обслуговування ПС досягається ними саме за рахунок уніфікації флоту. Це підтверджує і фірма «Боїнг». Оскільки основні українські авіакомпанії порівняно невеликі щодо провідних західних, ми пропонуємо експлуатувати три

основні типи ПС, кожний тип на відповідній відстані: близькомагістральний, середньомагістральний та далекомагістральний тип ПС. Відповідно до вимог підготовки навчати бортпровідників на ці три обрані типи ПС.

Проаналізуємо більш детально слабкі та сильні сторони створення АНЦ альянсу авіакомпаній (табл. 1). Для цього використаємо метод SWOT-аналізу (метод аналізу сильних і слабких сторін внутрішнього середовища та можливостей і загроз зовнішнього середовища).

Таблиця 1

SWOT-аналіз створення АНЦ альянсу авіакомпаній

Сильні сторони	Слабкі сторони
<ul style="list-style-type: none"> - тренажери сучасних ПС, що експлуатують авіакомпанії альянсу - забезпечення специфічних вимог до підготовки бортпровідників - дотримання корпоративної культури альянсу при підготовці кадрів - розробка навчальних програм з урахуванням модернізації флоту та стратегії розвитку альянсу - полегшення контролю якості та підвищення якості навчання - достатнє фінансування АНЦ - висока зарплата викладачів - інструктори – колишні діючі бортпровідники альянсу 	<ul style="list-style-type: none"> - невеликий досвід у підготовці кадрів - неможливість врахувати вимоги всіх авіакомпаній альянсу - кількість бортпровідників альянсу обмежена - збільшення адміністративних витрат у зв'язку зі зміною облікових процесів розподілу загальнопромислових витрат - складність ведення фінансового обліку - великі початкові інвестиції (десятки мільйонів доларів) - повинен пройти термін окупності інвестицій (не менше 5-ти років [6, 7]) - збільшення собівартості підготовки
Можливості	Загрози
<ul style="list-style-type: none"> - зменшення видатків на підготовку бортпровідників для альянсу - розвиток ринку авіаперевезень - збільшення частки ринку авіаційних перевезень альянсу та як наслідок збільшення флоту ПС - вступ нових авіакомпаній в альянс - ріст інвестиційної привабливості галузі ЦА та підготовки кадрів ЦА - зростання ВВП та як наслідок мобільності населення - модернізація флоту ПС альянсу - мобільність бортпровідників серед авіакомпаній альянсу - підтримка від компаній-виробників ПС у підготовці та постачанні тренажерів 	<ul style="list-style-type: none"> - недостатня підтримка авіаційних державних регулюючих органів - зменшення обсягу авіаперевезень авіакомпаній альянсу - зміна ринків авіаперевезень альянсу - зміна нормативних вимог щодо підготовки кадрів - зростання споживчих цін та тарифів на авіаперевезення - ріст цін на паливо та енергоносії - підвищення рівня відрахувань на соціальні заходи - зміна стратегії розвитку альянсу щодо парку ПС (зміна керівництва і т.ін.) - більш прискипливі перевірки державних контролюючих органів

Проаналізуємо також більш детально слабкі та сильні сторони АНЦ, який є самостійним суб'єктом господарювання на прикладі Головного навчального та сертифікаційного центру цивільної авіації України (ГНСЦ ЦАУ) (табл. 2). Але будемо враховувати той факт, що він є державним підприємством.

Таблиця 2

SWOT-аналіз діяльності АНЦ, який є самостійним суб'єктом господарювання

Сильні сторони	Слабкі сторони
<ul style="list-style-type: none"> - високо кваліфікований персонал - великий досвід підготовки кадрів ЦА - висока якість підготовки кадрів - «ім'я» в галузі ЦА - впровадження нових програм підготовки на сучасні типи ПС - проведення науково-практичних семінарів зі застосування авіаційних правил JAR - збільшення продуктивності праці - модернізація та модифікація основних фондів - державне фінансування 	<ul style="list-style-type: none"> - високий рівень зносу основних фондів - високий вік викладацьких кадрів - застарілі типи тренажерів ПС радянського виробництва - збільшення собівартості підготовки - збільшення адміністративних витрат у зв'язку зі зміною облікових процесів розподілу загальнопромислових витрат - невелика зарплатня викладачів у порівнянні з недержавними АНЦ - залежність від держави у плануванні витрат та витрачання коштів
Можливості	Загрози
<ul style="list-style-type: none"> - розвиток бізнес-авіації - ріст інвестиційної привабливості галузі ЦА та підготовки кадрів ЦА - впровадження державних програм з розвитку ЦА та підготовки кадрів ЦА - розвиток ринку внутрішніх авіаперевезень - стабільний попит з боку молоді на отримання професії бортпровідника - зростання ВВП та як наслідок мобільності населення - соціальна привабливість професії - проходження бортпровідниками періодичної перепідготовки 	<ul style="list-style-type: none"> - зменшення обсягу авіаперевезень - зменшення обсягу держзамовлення на підготовку бортпровідників - зменшення кількості екіпажів на ПС радянських типів - конкуренція з боку АНЦ авіакомпаній - надання вищим закладам освіти права сертифікації льотного складу - зміна вимог щодо підготовки кадрів - зростання споживчих цін та тарифів на авіаперевезення - ріст цін на паливо та енергоносії - підвищення рівня відрахувань на соціальні заходи

Як бачимо з проведеного аналізу, сильні та слабкі сторони мають і АНЦ альянсу і державний АНЦ. Але необхідно враховувати «вагу» цих факторів, що з них більше впливає на сталий розвиток АНЦ. До того ж існують економічні фактори та позаекономічні; фактори, на які АНЦ може вплинути, та ті, на які він не може впливати. Останні більшою мірою відносяться до факторів зовнішнього середовища, хоча і на них можливо впливати певною мірою (лоббіювання й т.ін).

Деякі спільні загрози і можливості пов'язані також з зовнішнім середовищем, в якому діють всі суб'єкти авіаційного транспорту. Це пов'язано з державним регулюванням діяльності авіаційного транспорту та економіки взагалі, з вимогами підготовки авіаційних кадрів, з розвитком ринку авіаперевезень, з законами функціонування ринку та зі станом економіки України й світу в цілому.

Спільні слабкі сторони внутрішнього середовища АНЦ викликані економічними законами функціонування суб'єкт господарювання, яким підкорюються і приватні, і державні суб'єкти.

Сильні ж сторони цих двох досліджених АНЦ виявилися різними не тільки щодо специфіки їх діяльності, а також і щодо стартових умов виникнення. АНЦ альянсу створюється на його потужній матеріально-технічній базі, державний АНЦ ГНСЦ ЦАУ – це залишок радянської системи підготовки кадрів, і обсяг державних коштів поки що не дозволяє суттєво модернізувати матеріальну базу та придбати сучасні тренажери західних типів ПС, які експлуатують авіакомпанії.

Ми пропонуємо залучити держаний АНЦ до підготовки бортпроводників на внутрішні авіалінії України й країн близького зарубіжжя та на ПС, що експлуатуються в бізнес-авіації. Це дозволить ефективно використати багаторічний досвід підготовки авіаційних спеціалістів та зайняти своє місце на ринку освітніх послуг ЦА.

У загальному вигляді синергетичний ефект від створення АНЦ альянсу авіакомпаній визначається як сума синергетичних ефектів за двома складовими:

$$E = E_{анц} + E_{нз} \tag{1}$$

де $E_{нз}$ - позаекономічний синергетичний ефект від створення АНЦ альянсу.

Економічний ефект $E_{анц}$ від створення АНЦ альянсу на базі однієї з авіакомпаній альянсу визначається за формулою [5]:

$$E_{анц} = N_{ПС}^{ал} (q_{трен}^{ак} - q_{трен}^{ал}) \cdot Ц - C_{транс}^{уч} \tag{2}$$

де $N_{ПС}^{ал}$ - кількість ПС одного типу всіх авіакомпаній альянсу; $q_{трен}^{ак}, q_{трен}^{ал}$ - питомі видатки на тренажери (у % від вартості ПС) в авіаційному навчальному центрі авіакомпанії й альянсу; $Ц$ - вартість ПС; $C_{транс}^{уч}$ - видатки на поїздки бортпроводників авіакомпанії в авіаційний навчальний центр альянсу.

Синергетичний ефект від створення АНЦ альянсу досягається за умови:

$$\sum_{t=1}^T \frac{(P_1 \cdot Z_1 + \dots + P_n \cdot Z_n) - P \cdot Z}{(1 + E)^t} > 0 \tag{3}$$

де P , P_n - собівартість навчання одного бортпровідника в АНЦ альянсу та в АНЦ авіакомпанії n ; Z , Z_n - загальна кількість бортпровідників альянсу та авіакомпанії n ; T - життєвий цикл проекту зі створення та функціонування АНЦ альянсу авіакомпаній; E - ставка дисконту.

Висновки. Економічний синергетичний ефект від створення АНЦ альянсу полягає у зменшенні видатків на тренажери розраховуючи на одне ПС за рахунок уніфікації флоту авіакомпаній альянсу, у скороченні видатків на навчання бортпровідників та супутніх видатків. Позаекономічний синергетичний ефект від створення АНЦ альянсу полягає у збереженні корпоративної культури альянсу, забезпеченні специфічних вимог до підготовки, підтриманні існуючого рівня якості обслуговування пасажирів, розробці навчальних програм з урахуванням модернізації флоту та стратегії розвитку альянсу, у полегшенні контролю якості та підвищенні якості навчання, та у мобільності бортпровідників в межах альянсу.

Синергетичний ефект від створення АНЦ альянсу авіакомпаній визначається як сума синергетичних ефектів за ціма двома складовими.

Напрямами подальших досліджень мають бути формалізація та розрахунок складових економічного синергетичного ефекту діяльності АНЦ альянсу.

ЛІТЕРАТУРА

1. Ільєнко О.В. Організація управління партнерськими відносинами підприємств в логістичних ланцюгах авіаційних перевезень [Текст]: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. екон. наук: спец. 08.00.04 “Економіка та управління підприємствами (економіка авіаційного транспорту)” / О.В. Ільєнко. – К., 2008. – 22 с.

2. Капица С.П. Синергетика и прогнозы будущего [Текст] / С.П.Капица, С.П.Курдюмов, Г.Г.Малинецкий. – 3-е изд. – М.: Едиториал УРСС, 2003. – 288 с. (Синергетика: от прошлого к будущему).

3. Карпунь О.В. Організаційно-економічний механізм логістичного управління системою пасажирського сервісу авіакомпанії [Текст]: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. екон. наук: спец. 08.06.01 “Економіка, організація і управління підприємствами” / О.В. Карпунь. – К., 2006. – 20 с.

4. Корпоративная стратегия [Текст]: Пер. с англ. – М.: Альпина Бизнес Букс, 2008. – 266 с. – (Серия «Идеи, которые работают»).

5. Полозов-Яблонский А.А. Методика расчета синергетического эффекта участия авиакомпаний в альянсах [Текст] / А.А.Полозов-Яблонский // Научный вестник МГТУ ГА №58, сер. «Общество, экономика, образование». - М: МГТУ ГА, 2003. - С. 118-123.

6. Юн Г.М., Сулима Л.О. Дворівнева модель оцінки ефективності підприємства, що створюється / Г.М.Юн, Л.О.Сулима // Проблеми системного підходу в економіці: зб. наук. праць. - К.: НАУ, 2007. - Вип. 22. — С. 11-15.

7. Юн Г.М., Сулима Л.О. Економіко-математична модель функціонування авіаційного навчального центру та її числова реалізація у пакеті прикладних програм LINDO [Електронний ресурс] / Г.М.Юн, Л.О.Сулима // Проблеми системного підходу в економіці. - 2009. – Вип. 2. Режим доступу до ресурсу:

http://www.nbu.gov.ua/e-journals/PSPE/2009-2/Un_209.htm.

8. Mark L. Sirower. The Synergy Trap: How Companies Lose the Acquisition Game [Text] / Sirower Mark L. - New York: The Free Press, 2000. – pp. 20, 29.