

УДК 656.71

Павелко В.Ю.
кандидат економічних наук,
Генеральний директор
ТОВ «Запорізька хендлінгова компанія»,
Міжнародний аеропорт «Запоріжжя»

РОЗВИТОК НЕАВІАЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ АЕРОПОРТІВ УКРАЇНИ

DEVELOPMENT OF NON-AVIATION ACTIVITIES IN THE AIRPORTS OF UKRAINE

АНОТАЦІЯ

У статті розглянуто види діяльності аеропортів, основною з яких є авіаційна діяльність, що спрямована на надання послуг авіакомпаніям із забезпечення зльоту-посадки та обслуговування повітряних суден. Однак надходження аеропорту від встановлених аеропортових зборів не завжди відшкодовують витрати, а авіапасажири вимагають додаткових сервісів та якісного обслуговування. Доведено, що аеропортам у сучасних умовах потрібно шукати нові джерела доходів, що пов'язані з розвитком аеропортового бізнесу, та розширювати комплекс послуг для авіапасажирів.

Ключові слова: аеропорт, авіаційна діяльність, неавіаційна діяльність, послуга, авіапасажир.

АННОТАЦИЯ

В статье рассмотрены виды деятельности аэропортов, основной из которых является авиационная деятельность, направленная на предоставление услуг авиакомпаниям по обеспечению взлета-посадки и обслуживания воздушных суден. Однако поступления от установленных аэропортовых сборов не всегда покрывают затраты, а пассажиры требуют дополнительные сервисы и качественное обслуживание. Доказано, что аэропортам в современных условиях нужно искать новые источники доходов, которые связаны с развитием аэропортового бизнеса, и расширять комплекс услуг для авиапассажиров.

Ключевые слова: аэропорт, авиационная деятельность, неавиационная деятельность, услуга, авиапассажир.

ANNOTATION

The article describes the activities' kinds of the airports, the main of which is the aviation activity which is aimed to provide services to the airlines in order to ensure the AC take-off and landing and AC handling services. However, airport revenues from the settled airport charges do not always reimburse (compensate) the costs, and the passengers from their side require additional services and quality servicing. It is proved that airports under current conditions need to look for new sources of revenues associated with the development of airport business and to expand the range of services for passengers.

Key words: airport, aviation activity, non-aviation activity, service, passenger.

Постановка проблеми. Доходи від неавіаційної діяльності в середньому у світі становлять 46% від загальних доходів аеропортів. Найкращі європейські та азіатські аеропорти пропонують пасажирам в середньому 200–250 видів додаткових послуг, провідні вітчизняні аеропорти – 15–20, а регіональні – не більше 5. Саме за рахунок диверсифікації основного бізнесу доходність аеропортів менш схильна до впливу зовнішніх факторів.

Отже, актуальним для аеропортів України стає пошук нових джерел доходів, пов'язаних з подальшим розвитком аеропортового бізнесу.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проведений аналіз досліджень і публікацій іноземних та вітчизняних вчених доводить, що питанням розвитку надання послуг приділено багато уваги, зокрема, в роботах таких вчених, як Б. Тейлор, Т. Кеглер, Р.А. Браймер, В.П. Тихомирова, А.В. Хорошилова, Н.І. Плотнікова.

Виділення не вирішених раніше частин загальної проблеми. Незважаючи на велику кількість досліджень з розвитку ринку послуг, питання розвитку неавіаційних послуг в аеропортах України розглянуто недостатньо та потребує подальшого вивчення.

Мета статті полягає у дослідженні сучасного стану ринку авіаційних послуг та розробці рекомендацій щодо його покращення.

Виклад основного матеріалу дослідження. Основна мета діяльності будь-якого підприємства, зокрема підприємств аеропортового комплексу послуг, полягає у задоволенні потреб споживачів. Споживачі є основним джерелом добробуту організації та вважаються гарантією самого її існування.

В економічній науці сформована певна однастайність щодо класифікації послуг, однак підприємства аеропортового комплексу мають свою специфіку.

Управління послугами аеропортових комплексів потребує перш за все їх класифікації. Проведений аналіз діяльності закордонних аеропортових структур, вивчення нормативних і регламентуючих документів у сфері аеропортового обслуговування, узагальнення результатів досліджень вітчизняних та закордонних науковців дали змогу виділити такі основні критерії класифікації послуг у сфері аеропортового обслуговування: споживач послуг; сфера призначення; стадія технологічного процесу; обов'язковість надання послуги; можливість відшкодування витрат; наявність конкуренції; ступінь державного регулювання [1].

Основним видом діяльності аеропортів є авіаційна діяльність. Тарифи та аеропортові збори аеропортів України регулюються державою та встановлені наказом для кожного окремого аеропорту [2]. Однак кошти, які отримує аеропорт від встановлених аеропортових зборів, не завжди відшкодовують витрати. А отже, вини-

кає необхідність пошуку нових джерел доходів, що пов'язані переважно з розвитком аеропортового бізнесу та вимагають нового погляду на діяльність аеропортів.

Розвитку саме неавіаційної діяльності приділяється особлива увага і в Керівництві з економіки аеропортів Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО) [3]. Політика ІКАО щодо розвитку неавіаційної діяльності аеропортів полягає в тому, що неавіаційні доходи фактично є джерелом додаткового доходу та прибутку для будь-якого аеропорту. Однак збільшення доходів від неавіаційної діяльності не повинно негативно вплинути на забезпечення безпеки польотів та авіаційної безпеки,

а головне завдання аеропортів полягає у забезпеченні повітряного руху. Відповідно до цього Керівництва основні статті доходів аеропортів становлять надходження від авіаперевезень та наземного обслуговування, а також доходи від неавіаційних видів діяльності (рис. 1).

Доходи від неавіаційної діяльності в середньому у світі становлять 46% від загальних доходів аеропортів. У великих аеропортах Заходу доля комерційних доходів може становити до 70%, наприклад, в аеропорті Інчон (Сеул) вона дорівнює 70%, в аеропорті Чангі (Сінгапур) – 55%. Частка неавіаційних послуг в доходах російських аеропортів Шереметьєво та Внуково доходить до 40%, в аеропорту Пулково – 22%.

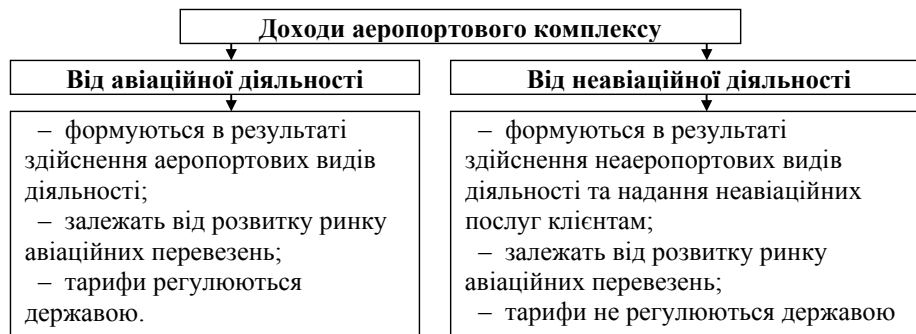


Рис. 1. Види доходів аеропортового комплексу та їх характеристика



Рис. 2. Класифікація аеропортових послуг за сферою призначення

На Заході саме співвідношення різних видів доходів є ключовим показником ефективності менеджменту. Найкращі європейські та азіатські аеропорти пропонують пасажиром в середньому 200–250 видів додаткових послуг, російські аеропорти – 15–20. В середньому таку ж кількість неавіаційних послуг надають пасажиром і провідні вітчизняні аеропорти. Простежується й позитивна динаміка зміни доходів від неавіаційної діяльності аеропортів.

Саме за рахунок диверсифікації основного бізнесу доходність аеропортів менш схильна до впливу зовнішніх факторів.

Отже, актуальним для аеропортів стає пошук нових джерел доходів, пов'язаних з подальшим розвитком аеропортового бізнесу.

Визнаючи роль та важливість неавіаційних послуг в діяльності аеропортів та необхідність управління процесом їх надання, пропонується неавіаційні послуги, як і авіаційні, поділити на основні та допоміжні (рис. 2).

Таким чином, до авіаційної діяльності аеропорту відносяться послуги із забезпечення прийому та відправлення повітряних суден, обслуговування літаків, аеродрому та технічного обладнання, обслуговування пасажирів та обробки вантажів тощо. Основним споживачем авіаційних послуг аеропорту виступають авіакомпанії.

З іншого боку, як зазначалося раніше, в аеропортах розширюється набір неавіаційних послуг (кафе, оренда автомобілів, готельний бізнес, магазини безмитної торгівлі, пакування багажу тощо). Надання неавіаційних послуг аеропортом переважно спрямовано на задоволення авіапасажирів та відвідувачів аеропорту. Якість неавіаційних послуг має безпосередній вплив на формування іміджу аеропорту та його вибір серед авіапасажирів.

Саме наявність та якість неавіаційних послуг є одним з основних критеріїв рейтингу Міжнародної Ради аеропортів (ACI World). За підсумками 2016 р. в рейтингу "Airport Service Quality Awards – 2016" (Найкращий аеропорт з якості обслуговування) Міжнародний аеропорт Сочі посів перше місце в категорії «Найкращий аеропорт Європи» [4].

В провідних світових аеропортах збільшення обсягу перевезень, що обслуговуються в аеропорті, сприяє не тільки зростанню доходів від неавіаційної діяльності в абсолютному вираженні, але й збільшенню їх відсотка в загальних доходах аеропорту.

Водночас в аеропортах України спостерігається нераціональне використання аеровокзальних приміщень або їх мала кількість, що пов'язано із застарілою інфраструктурою, недостатнім фінансуванням та небажанням менеджменту аеропорту, що негативно позначається на рівні розвитку неавіаційної діяльності.

Враховуючи світовий досвід, слід сказати, що аеропортам України доцільно передавати здійснення неавіаційної діяльності на основі

аутсорсінгу іншим підприємствам. Провідні аеропорти України на підставі генеральних угод передають надання неавіаційних основних та допоміжних послуг підприємствам-аутсорсерам. Однак у регіональних аеропортах України ця практика ще не набула розповсюдження.

Таким чином, регіональним аеропортам України потрібно з урахуванням світової практики та досвіду провідних аеропортів України залучати спеціалізовані компанії та організації з надання неавіаційних послуг. При цьому окрему увагу потрібно приділити балансу інтересів аеропорту, що повинно знайти відображення в умовах укладених договорів та отриманні аеропортом частки отриманих доходів обслуговуючою компанією.

Висновки. Основним видом діяльності аеропортів є авіаційна діяльність. Тарифи та аеропортові збори аеропортів України регулюються державою та встановлені наказом для кожного окремого аеропорту. Однак кошти, що отримують аеропорт від встановлених аеропортових зборів, не завжди відшкодовують витрати. А отже, виникає необхідність пошуку нових джерел доходів, що пов'язані переважно з розвитком аеропортового бізнесу та вимагають нового погляду на діяльність аеропортів.

Політика Міжнародної організації цивільної авіації щодо розвитку неавіаційної діяльності аеропортів полягає в тому, що неавіаційні доходи фактично є джерелом додаткового доходу та прибутку для будь-якого аеропорту. Однак збільшення доходів від неавіаційної діяльності не повинно негативно вплинути на забезпечення безпеки польотів та авіаційної безпеки, а головне завдання аеропортів полягає у забезпеченні повітряного руху.

З урахуванням світового досвіду регіональним аеропортам України потрібно залучати спеціалізовані компанії та організації з надання неавіаційних послуг. При цьому окрему увагу потрібно приділити балансу інтересів аеропорту, що повинно знайти відображення в умовах укладених договорів та отриманні аеропортом частки отриманих доходів обслуговуючою компанією.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Павелко В.Ю. Забезпечення підвищення ефективності управління аеропортовим комплексом на основі концепції якості : [монографія] / В.Ю. Павелко. – Запоріжжя : ЗНТУ, 2014. – 320 с.
2. Про встановлення аеропортових зборів за обслуговування повітряних суден і пасажирів в аеропортах України : Наказ від 14 серпня 2008 р. № 433 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/z0408-08>.
3. Руководство по экономике аэропортов [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://www.icao.int/publications/Documents/9562_ru.pdf.
4. Офіційний сайт Міжнародної ради аеропортів [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.aci.aero/Airport-Service-Quality/ASQ-Awards/Current-Winners/Best-Airport-By-Region/Europe>.