

ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ НЕАВІАЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ В АЕРОПОРТАХ УКРАЇНИ

В статті розглянуті основні напрямки та перспективи розвитку неавіаційної діяльності в аеропортах України. Ключові слова: аеропорт, інфраструктура, неавіаційна діяльність, комерційна діяльність, управління.

В статье рассмотрены основные направления и перспективы развития неавиационной деятельности в аэропортах Украины. Ключевые слова: аэропорт, инфраструктура, неавиационная деятельность, коммерческая деятельность, управление

The article reviews the major trends and prospects unaviation activities at airports in Ukraine. Keywords: airport, infrastructure, unaviation activity, commercial activity, management.

Постановка проблеми. В сучасних умовах ефективного функціонування аеропортів є складовою частиною розвитку транспортної системи країни в цілому. В сформованій ситуації аеропорт не може нормально функціонувати, орієнтуючись лише на авіаційну діяльність тому що тарифи на авіаційну діяльність підійшли до максимально припустимого рівня й переступити цей рівень означає втратити клієнтів. У свою чергу розширення неавіаційної діяльності дозволить зберегти на невисокому рівні тарифи, по можливості знизити їх, тим самим залучити додаткових клієнтів і збільшити обсяги авіаційної діяльності.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. В своїх працях питання щодо ефективного функціонування аеропортів, прогнозування їх розвитку, та формування механізму оперативного управління аеропортами вивчали такі вчені: Голубев І.С., Костроміна О.В., Кулаєв Ю.Ф., Полянська Н.Е., Парій В.М., Омеляненко С.Л. та ін.

Невирішена раніше частина загальної проблеми. Діяльність аеропортів є економічно ефективною за рахунок створення достатньо обґрунтованої системи забезпечення прибутку. Аеропорт повинен функціонувати таким чином, щоб мати можливість отримувати прибуток від неавіаційної діяльності і водночас збільшувати свою пропускну спроможність. У разі зростання відносного і абсолютного розміру прибутку від складових, що не залежать від інтенсивності повітряного руху, загальні прибутки аеропорту збільшуються. В зв'язку з цим, доцільним є визначення пріоритетних напрямків розвитку неавіаційної діяльності в аеропортах України.

Мета статті полягає в дослідженні основних тенденцій та перспектив розвитку неавіаційної діяльності в аеропортах України.

Вклад основного матеріалу. Авіація є однією з найважливіших галузей національної економіки. Ефективне функціонування авіації є необхідною умовою стабілізації, структурних перетворень, розвитку та провадження зовнішньоекономічної діяльності, задоволення потреби

населення і суспільного виробництва в перевезеннях, забезпечення захисту національних інтересів України.

Приведення інфраструктури авіаційного транспорту у відповідність з міжнародними вимогами – важлива складова стратегії держави, спрямованої на забезпечення конкурентоспроможності України на світовому ринку.

Згідно з прогнозом Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО), у період з 1997 по 2020 рік загальний попит на повітряні перевезення в середньому щороку зростатиме на 4,5 відсотка. З урахуванням цього світовий парк повітряних суден збільшиться майже вдвічі. Це означає, що у період до 2020 року обсяг пасажирських повітряних перевезень збільшиться майже в 2,7 рази, а обсяг вантажних перевезень перевищить цей показник.

За 2007 рік пасажиропотік у вітчизняних аеропортах збільшився на 23,4 відсотка і становив 9,2 млн. осіб. Прогнозований обсяг повітряних перевезень в Україні становитиме у 2015 році 38,3 млн., а у 2020 році 70,6 млн. пасажирів. [3]

Світовий досвід свідчить, що аеропорт має можливість самостійно забезпечувати свою сертифікаційну придатність та розвиток інфраструктури, якщо обсяг його перевезень становить на рік не менш як 2 млн. пасажирів. В Україні у 2007 році пасажиропотік тільки в Міжнародному аеропорту “Бориспіль” становив більш як 5 млн., в інших аеропортах — менш як 1 млн. пасажирів.

У більшості аеропортів споруди та обладнання не відповідають вимогам, установленим для належного обслуговування сучасних повітряних суден. Термінали та інфраструктура аеропортів не в змозі забезпечити належне обслуговування пасажирів та повітряних перевізників, що стримує збільшення обсягу перевезень.

Доходи від неавіаційної діяльності є, фактично, основними коштами, за допомогою яких значне число аеропортів може покривати свої витрати цілком, оскільки їхній прибуток від зазначених видів діяльності набагато перевищує витрати, у більшості випадків пов'язані з діяльністю в контрольованій зоні. Однак, при збільшенні доходів від неавіаційної діяльності, важливо досягти того, щоб не поширювалася концесійна або інша неавіаційна діяльність, що може яким-небудь чином вплинути на забезпечення безпеки в аеропорту.

У той час, як все зростаюче число аеропортів активно розширює доходи від неавіаційної діяльності, у багатьох аеропортах результати такої діяльності виявляються нижче їхніх потенційних можливостей, що пов'язане із впливом таких факторів, як загальний обсяг перевезень, значна частка в ньому міжнародних перевезень і т.д. У цьому контексті, як було відзначено, збільшення обсягу перевезень через аеропорт не тільки сприяє зростанню доходів від неавіаційної діяльності в абсолютному вираженні, але й збільшенню їхньої частки в загальних доходах аеропорту, якщо проводити порівняння з доходами від зборів за обслуговування повітряного руху. У ряді аеропортів недостатні площі приміщень аеровокзалу, відсутність їхнього

регулювання й недолік фінансових коштів можуть послужити причиною повільнення темпів розвитку неавіаційної діяльності.[2]

Організаційні аспекти також можуть заважати розширенню неавіаційної діяльності. Наприклад, адміністрація аеропорту може не здійснювати якого-небудь контролю за наданням концесій або здачею в оренду, коли це право надане іншій установі за умови, що доходи відраховуються на його користь або на користь державного казначейства.

Не менш важливим для створення ефективного механізму управління неавіаційною діяльністю є аналіз закордонного досвіду організації даної діяльності і взагалі аналіз розвитку цивільної авіації світу (тенденції і перспективи), характеристика розвитку неосновної діяльності в аеропортах України на основі техніко – економічної характеристики цивільної авіації країни, розробка цілей і пріоритетів щодо розвитку діяльності, визначення і обґрунтування основних факторів для розвитку неавіаційної діяльності.

Управління неавіаційною діяльністю аеропорту може здійснюватися за різними варіантами.

Найбільш прогресивною формою організації бізнесу в аеропортах вважається так звана франшиза, тобто відносини на підставі договору згідно з яким одна особа (правовласник), яка має систему здійснення певної діяльності, дозволяє іншій використовувати цю систему відповідно до вимог власника франшизи в обмін на винагороду. Виділяють три основних напрямки такої діяльності:

- ✓ у сфері виробництва, коли власник франшизи володіє патентами або технологіями, право на використання яких він передає;

- ✓ у сфері товарообігу, коли підприємство або фірма постачає іншій товари для реалізації на певній території із збереженням власної торгової марки і права торгівлі від свого імені;

- ✓ у сфері послуг – на вищевказаних засадах.

Подібні договірні відносини найбільш поширені у світі у сфері постачання авіаційного пального, послуг пасажирам у повітрі, послуг із оренди автомобілів, замовлення таксі, паркування, реклами, готельного обслуговування, продажу товарів тощо.

В умовах недостатніх оборотних коштів аеропортів такі договори уможливають залучення до аеропортової діяльності фінансів фірм – концесіонерів. Основним внеском аеропорту в цьому разі є не власний капітал, а торгова марка, «ноу-хау», технології. Аеропорт отримує певний процент із прибутку від реалізації товарів та послуг, а також винагороду за використання свого імені, товарних знаків тощо. Та все ж рівень прибутку – а це слід особливо підкреслити – безпосередньо залежатиме від технічної, технологічної та інтелектуальної власності аеропорту, які мають бути захищеними згідно із чинним законодавством. Це є дієвим важелем для здійснення серйозної технічної політики в аеропорту і вимагає відповідної законодавчої підтримки. [1]

Варіанти здійснення управління неавіаційною діяльністю зображено у таблиці 1.

Таблиця 1

Організація управління неавіаційною діяльністю аеропорту

Система управління	Переваги для аеропорту	Невигідні сторони для аеропорту
Аеропорт здійснює керування діяльністю одноосібно	повний контроль над витратами та доходами; максимальна гнучкість щодо надання пріоритету певному виду діяльності;	весь ризик; всі витрати з інвестування; можливий брак досвіду та знань; можливе зниження прибутку;
Спільна діяльність	розподіл прибутків; розподіл витрат з інвестування; використання досвіду та знань партнера; координація діяльності;	важко замінити партнера; може не дати максимальних прибутків;
Передача у концесію	повний контроль; ведення концесійної діяльності партнером отримання платежів за право ведення бізнесу під своїм товарним знаком або знаком обслуговування; можливе максимальне збільшення прибутку;	- аеропорту потрібна буде необхідна підготовка, досвід і знання в укладенні контрактів;
Контракт на управління	весь прибуток; досвід і знання партнера; координація діяльності; можливий поділ витрат з інвестування;	- покриває всі витрати з експлуатації; - загроза всього ризику

Також можна виділити кілька етапів розвитку неавіаційної діяльності в аеропортах(табл.2.):

Таблиця 2

Етапи розвитку неавіаційної діяльності

Етапи	Коротка характеристика етапу
1	дослідження ринку товарів і послуг в аеропорту. Кінцева мета – хто наш клієнт і що він хоче;

2	підготовка комплексу пропозицій для потенційних партнерів;
3	аналіз пропозицій тих, хто хоче укласти договір з аеропортом (бізнес – план має додаватися);
4	визначення умов договору або контракту – час дії (як правило, довгостроковий), фінансові питання;
5	функціонування механізмів і методів поточного контролю, інформаційного забезпечення, зворотних зв'язків тощо.

Висновки. Саме тому створення ефективного механізму управління неавіаційною діяльністю є одним із пріоритетних напрямків розвитку аеропорту в цілому. Механізм управління неавіаційною діяльністю – це складна організаційно – економічна система, яка включає планування і прогнозування, економічні важелі і стимули, організаційну побудову господарських органів, методи і стиль роботи, різні форми участі трудових колективів в управлінні виробництвом. Невід’ємною частиною механізму є критерії і показники, які використовуються для оцінки ефективності даного виду діяльності, юридичні акти, стандарти, нормативи, які регулюють неавіаційну діяльність.

ЛІТЕРАТУРА

1. Куласв Ю.Ф. Економіка цивільної авіації України [Текст].- К.: Фенікс, 2004р. - 667 с.
2. Полянська Н.Е. Організація комерційної роботи на повітряному транспорті [Текст].- К.: НАУ, 2006 р. – 396 с.
3. Концепція Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2020 року 506 від 5 березня 2008 року.