

УДК 656.71.003 (045)

**ВЗАЄМОДІЯ СУБ'ЄКТІВ ТРАНСПОРТНОГО РИНКУ
В МІЖНАРОДНИХ АЕРОПОРТАХ***Бугайко Д.О., Терещенко А.В.*

Національний авіаційний університет

bugaiko@nau.edu.ua

У статті розглянуто проблему співпраці аеропортів з іншими суб'єктами транспортного ринку при виконанні повітряних перевезень та запропоновані шляхи підвищення ефективності взаємодії між цими суб'єктами.

In the article the problem of collaboration of airports with other subjects of a transport market at implementation of air transportation is considered and the ways of effectiveness increase of these subjects interaction are proposed.

Вступ

Аеропорт — складна система, яка має велику кількість функціональних підсистем та зв'язків з навколишнім середовищем і ринком послуг. Стратегія розвитку кожного аеропорту передбачає не тільки збільшення прибутку, розширення сфери послуг та вдосконалення управління підрозділами аеропорту, а й максимальне задоволення вимог різних суб'єктів — влади, міжнародних організацій, користувачів повітряного транспорту та своїх партнерів. Ефективне співробітництво аеропортів зі своїми партнерами, альянсами, незалежними організаціями та наземними видами транспорту значною мірою впливає на процес розвитку аеропортів.

Постановка завдання

Проблемою співпраці аеропортів з іншими суб'єктами транспортного ринку займалися такі вчені, як: В.В. Запорожець, М.П. Шматко, О.Й. Косарев, О.В. Костроміна, Ю.Ф. Кулаєв, Н.О. Полянська, А.М. Троценко та ін. Вчені у своїх дослідженнях зосереджували увагу переважно на взаємодії аеропортів з авіакомпаніями, мало приділяючи увагу іншим суб'єктам та заходам підвищення ефективності узгодження інтересів різних суб'єктів транспортного ринку в єдиній системі.

Метою дослідження є проблеми узгодження інтересів різних суб'єктів транспортного ринку, задіяних у процесі повітряного перевезення.

Аеропорт — це місце перетину інтересів різних суб'єктів транспортного ринку та різних видів діяльності, пов'язаних з виконанням повітряних перевезень. Аеропорт займає незалежне положення відносно партнерів та користувачів авіаційного транспорту. Тому роль аеропорту перш за все, полягає в тому, щоб об'єднати зусилля партнерів і користувачів повітряної транспортної системи з метою максимально ефективного використання повітряного транспорту. Аеропорт повинен, окрім своїх основних функцій, виконувати додаткову функцію — оптимізувати всю систему повітряного транспорту, з метою підтримання балансу між інтересами різних користувачів, а також балансу між бізнесом та навколишнім середовищем.

Розглядаючи проблему взаємодії аеропорту з різними суб'єктами транспортного ринку, слід згадати, що

© Д.О. Бугайко, А.В. Терещенко, 2009 аеропорт — це великий

пересадочний вузол, де відбувається пересадка пасажирів та перевантаження вантажів з інших видів транспорту та з одного рейсу на інший. Кожний аеропорт намагається максимально спростити перевантажувальні операції та створити зручний розклад для трансферних пасажирів і вантажів. Це особливо актуально з огляду на світові тенденції розвитку вузлових аеропортів з інтенсивним пасажиро- та вантажопотоком. Тому складні й різноманітні завдання, які стоять перед аеропортами, вимагають раціональних, інтегрованих та гнучких рішень при управлінні бізнес-процесами.

Процес повітряного перевезення пасажирів вимагає активної співпраці таких учасників повітряної транспортної системи: аеропортів, авіакомпаній, хендлінгових компаній та наземних видів транспорту. Окрім ефективної взаємодії аеропортів зі своїми партнерами, аеропорт повинен виконувати вимоги міжнародних організацій: вимог до авіаційної безпеки, до стану інфраструктури, до технологічних процесів та ін. Держави також зацікавлені у розвитку і збільшенні потужностей аеропортів, розширенні можливостей у процесі експлуатації, оскільки аеропорт сприяє поживленню зв'язків між країнами та розвитку глобальної економіки й туризму.

Розглянемо детальніше роль кожного учасника в системі доставки пасажирів та вантажів повітряним транспортом.

Наземні види транспорту. Одна з головних вимог для розвитку аеропортів — хороша транспортна доступність. Безумовно головною перевагою повітряного перевезення є швидкість, але швидкість безпосередньо повітряного перевезення часто перестає враховуватися пасажирями через те, що багато часу витрачається на доставку до аеропорту та (або) реєстрацію на рейс. Скорочення часу обслуговування пасажирів в аеропорту може відбуватися за рахунок оптимізації проведення технологічних процесів обслуговування пасажирів і максимального впровадження способів автоматизації й

механізації технологічних процесів. Погане обслуговування пасажирів поза аеропортом може призвести до відмови використання цієї системи доставки: затори на дорогах, незручний розклад руху. Тому адміністрації аеропортів постійно приділяють увагу заходам поліпшення транспортних зв'язків аеропорту з містом.

Системи доставки до аеропорту відрізняються у різних аеропортів і залежать від таких факторів, як розмір аеропорту, час доби, тиждень і рік, географічне положення аеропорту, та наявність під'їзних швидкісних шосейних доріг, залізниць та ліній метрополітену. Як правило, аеропорт перебуває на відстані 20—140 км від великих міст (до Борисполя — 20 км; до Домодедово — 40 км; до Далласа — (від Вашингтона) — 45 км).

Систему доставки аеропортів використовують різні категорії користувачів аеропорту: пасажирів (ті, що відлітають і ті, що прибувають); співробітники — авіакомпаній, аеропорту, урядових органів, концесіонерів й ін.; відвідувачі — зустрічаючі, проводжаючі, туристи, що оглядають визначні пам'ятки.

Основні способи доставки:

1) власні автомобілі — основний спосіб доставки в аеропорти, але який вимагає великої кількості місць стоянок біля аеропорту, що повинні бути на доступній відстані від пасажирських терміналів аеропорту. Площадки для стоянки вимагають значних ділянок землі, але вони забезпечують одержання істотного доходу. У найбільших транспортних вузлах прибуток від стоянок автомобілів може порівнюватись з доходом за посадку ПС;

2) автобуси — фактично всі аеропорти, що здійснюють перевезення за встановленим для них розкладом пасажиропотоку, використовують автобуси для доставки пасажирів у різні частини міста. Перевезення звичайно регулюється договором між фірмою — користувачем автобусами й адміністрацією аеропорту, за яким фірма платить аеропорту за виключне право забезпечення обговореного договором сервісу. Багато аеропортів, що віддають перевагу доставці пасажирів автобусами, обладнані зручними стоянками для автобусів і площадками для вивантаження;

3) таксі — ідеальний засіб доставки авіапасажирів в аеропорт. Таксі надійне, воно максимально спрощує обіг з багажем, забезпечує перевезення від початкового пункту до пункту призначення й доставку пасажирів безпосередньо до аеровокзалу, але це порівняно дорогий спосіб доставки.

4) Адміністрація аеропорту зацікавлена в досягненні обґрунтованого балансу можливої й необхідної кількості таксі в аеропорту. Таксі має бути в наявності в несприятливих для громадського транспорту години, наприклад уночі, коли більша частина громадського транспорту не працює, і в період пікових годин роботи аеропорту, коли пасажирів не повинні очікувати таксі необґрунтовано довго. Однак не менш важ-

ливо завадити надмірному скупченню таксі в межах аеровокзальної зони аеропорту, тому що це може викликати затори. Керівництво аеропорту має контролювати забезпечення збалансованої наявності таксі в аеропорту.

5) залізниця — з'єднання аеропорту з існуючою міською транзитною швидкісною залізницею дає змогу забезпечити безпосередній зв'язок аеропорту з усіма областями країни. Зрозуміло, що якщо мережа ліній залізниць обмежена, то переваги такого способу доставки втрачаються. З найбільш відомих аеропортів ним користуються аеропорти Франкфурту (ФРН), Балтимору й Гатвіка (Лондон), Цюриху й Бірмінгему (Велика Британія). Ефективність перевезень залізничним транспортом залежить від обсягу перевезень, які передаються їм іншим видом наземної транспортної системи;

6) метрополітен — допомагає з'єднати аеропорт з усіма районами міста й може виявитись привабливою альтернативою автомобілям у години «пік».

Отже, керівництво аеропортів має контролювати рівень транспортної забезпеченості шляхом укладання договорів з транспортними компаніями, які б забезпечили зручні маршрути доставки пасажирів до аеропорту, з різних частин міста, з оптимальною частотою руху та підвищеною частотою відправлень у години «пік». Ідеальна схема транспортного забезпечення — це створення на базі аеропорту мультимодального транспортного вузла, тобто аеровокзал, автовокзал та залізничний вокзал об'єднати у єдиний порт. Це дасть змогу пасажирам обирати найзручніший для них вид транспорту та здійснювати зручні пересадки.

Авіакомпанії. Авіакомпанія — це авіаційне підприємство, що виконує комерційні перевезення пасажирів, багажу, вантажів та пошти на власних або орендованих повітряних суднах. Аеропорти укладають договори з авіакомпаніями, насамперед з метою забезпечення технологічних зв'язків з приймання, відправлення ПС та обслуговування авіаперевезень. Аеропорт зобов'язаний забезпечити необхідну інфраструктуру (ЗПС, РД, перон), авіакомпанія ж повинна надати максимально якісні послуги обслуговування пасажирів і безпосередньо перевезення.

Діяльність авіакомпаній значною мірою впливає на величину доходів аеропортів. Адже основні доходи аеропортів, пов'язані з авіаційною діяльністю, складаються переважно з аеропортових зборів, які сплачують авіакомпанії аеропортам: за посадку-зліт, обслуговування пасажирів, обробку вантажів, користування місцями стоянки й ангарами, шум авіадвигунів тощо.

Також взаємодія цих двох суб'єктів повітряного транспорту відбувається і при формуванні розкладів. Розклад аеропорту формується на основі розкладу авіакомпаній, які планують виконання своїх рейсів через цей аеропорт.

Зараз багато великих і конкурентоспроможних перевізників планують свої польоти через вузлові аеропорти (хаби), які мають розвинену структуру різних видів сервісного обслуговування й мають гарні умови для організації стикування рейсів. Ці стикування можуть включати пересадки із внутрішніх рейсів на міжнародні або з міжнародних — на міжнародні. Хаби орієнтовані на значну кількість рейсів, у яких зосереджена велика кількість пасажирів, вантажів, пошти. Тому складання розкладу в хабах значно ускладнюється у зв'язку з перевантаженістю цих аеро-портів у комерційно вигідний час, тобто тимчасові інтервали, у період яких більшість авіакомпаній планує свої рейси на виліт і приліт. Виходом із ситуації, що створилася, стала практика планування, установлення слотів для авіакомпаній. *Slot* — час, виділений аеропортом для рейсу авіакомпанії, установлюється для виконання літаком операції «Прибуття» й «Відправлення» за орієнтовним часом у певну дату.

Робота авіакомпаній та аеропортів є взаємозалежною. В умовах конкуренції аеропорти та авіакомпанії намагаються зайняти лідируючі позиції на ринку авіаційних послуг. Авіакомпанія обирає аеропорт через який має виконувати перевезення, аеропорти обирають авіакомпанії, яким слід надати найкращі інтервали часу. Якщо авіакомпанії для того, щоб зацікавити аеропорт, треба постійно розширювати мережу напрямків перевезень, мати високий рівень обслуговування клієнтів, проводити вигідну для пасажирів тарифну політику, стимулювати продаж перевезень через агентську мережу та ін. Тоді як авіакомпанію при виборі аеропорту цікавлять такі показники: наявність транзитів; наявність обмежень на прийняття ПС в аеропорті; наявність персоналу необхідної кваліфікації; наявність комунікацій (дороги, транспортні маршрути) з найближчими великими населеними пунктами; щільність завантаження повітряного простору аеропорту, зручний час вильоту і прибуття рейсів, розвинена інфраструктура комплексу аеропорту та ін. На сьогодні для кожної авіакомпанії використання сучасної технології електронного квитка є необхідною умовою для збереження своєї діяльності на міжнародному ринку, можливості конкурувати з крупними авіакомпаніями і співробітництва в межах *interline*-угоди з міжнародними перевізниками. Тому авіакомпанії при виборі аеропортів приділяють увагу оснащеності аеропортів необхідним для *e-ticketing* обладнанням. Приймається електронний квиток у більш ніж 300 аеропортів світу

В Україні явної конкуренції серед аеропортів не простежується. Це пов'язане з тим, що два аеропорти є тільки в Києві, але конкурентами вони не є, оскільки мають різні можливості щодо обслуговування як авіакомпаній (пов'язано з забезпеченням посадки певних ПС), так і пасажирів,

вантажоклієнтури (різниця в інфраструктурі, в обслуговуванні — в основному та додатковому). ДП «МА Бориспіль» є лідером серед аеропортів України, однак порівняно з європейськими аеропортами не є конкурентоспроможним. Для організації стикувань *interline*-перевезень аеропорт «Бориспіль» має серйозних конкурентів — аеропорти Росії, Польщі та Угорщини. Великі вузлові аеропорти надають перевагу крупним мережевим авіакомпаніям, які мають налагоджену систему роботи на ринку авіаційних перевезень. Відповідно до результатів огляду компанії *Boston Consulting Group BCG* успішність діяльності аеропортів прямо пов'язана з перевізниками, що обслуговуються ними. Якщо взяти 50 найбільших аеропортів світу, то більш ніж у 75 % і з них на долю одного перевізника припадає понад 40 % зльотів і посадок. В окремих випадках цей показник сягає 80 %.

Найбільші авіакомпанії світу переважно базуються у крупних аеропортах:

Delta Air Lines — аеропорт Атланта (*Hartsfield-Jackson Atlanta* — ATL);

United Airlines — аеропорт Денвер (*Denver* — DEN), аеропорт Вашингтон (*Washington Dulles* — IAD), аеропорт Лос-Анджелес (*Los Angeles* — LAX);

American Airlines — аеропорт Даллас Форт Ворт (*Dallas Fort Worth* — DFW), аеропорт Чикаго (*O'Hare*), аеропорт Майами (*Miami* — MIA);

US Airways — аеропорт Лас-Вегас (*Las Vegas McCarran* — LAS);

Air France — аеропорт Марсель (*Marseilles Provence* — MRS), аеропорт Бордо (*Bordeaux Mergnac* — BOD), аеропорт Клермон-Ферран (*Clermont-Ferrand Auvergne* — CFE), аеропорт Ліон Сент-Екзюпері (*Lyons Saint Exupery* — LYS);

Southwest Airlines — аеропорт Даллас Лав Фільд (*Dallas Love Field* — DAL);

British Airways — аеропорт Лондон Гатвик (*London Gatwick* — LGW), аеропорт Лондон Хитроу (*London Heathrow* — LHR);

Lufthansa — аеропорт Мюнхен (*Munich* — MUC), аеропорт Франкфурт-на-Майне (*Frankfurt Main* — FRA);

Austrian Airlines — Вена (*Vienna* — VIE).

Стосовно українських перевізників, то це провідні авіакомпанії, такі як «Аеросвіт»; Міжнародні авіалінії України; Українські середземно-морські авіалінії, використовують головний аеропорт країни ДП «МА Бориспіль» як основне місце базування. Однак на сьогодні, коли активно розвиваються *low-cost* перевізники, саме останні формують значну частину авіаційних доходів більшості аеропортів. Наприклад, лондонський аеропорт «Стенстед» протягом останніх трьох років як основне джерело свого прибутку використовував швидке зростання «дешевих» авіакомпаній. Це дало змогу йому збільшити пасажиро- та вантажообіг на 58 %.

Концепція роботи «дешевих» (*low-cost*) перевізників базується на зменшенні витрат і

вартості перевезень за рахунок ненадання традиційних послуг при експлуатації мережі маршрутів головним чином невеликої дальності й високої частоти польотів. Проте такі авіакомпанії переважно використовують другорядні аеропорти, збори за обслуговування в яких нижчі, що дає змогу знизити експлуатаційні витрати, а також кінцеву вартість авіаквитка. У випадку з завантаженими аеропортами аеропортові збори становлять немалу частину вартості авіаквитка (пасажир оплачує тариф авіакомпанії та всі збори). Такі авіакомпанії переважно використовують не найкращі часові інтервали для польотів.

Найбільші бюджетні перевізники: *Southwest Airlines* (США), *Ryanair* (Ірландія), *EasyJet* (Великобританія), *Air Berlin* (Німеччина), *AirTran Airways* (США), *GOL* (Бразилія), *JetBlue Airways* (США), *Virgin Blue* (Австралія), *WestJet Airlines* (Канада), *Frontier Airlines* (США), *Lion Airlines* (Індонезія), *Ted* (США), *AirAsia* (Малайзія), *Germanwings* (Німеччина).

В Україні здійснюють рейси такі низькобюджетні авіакомпанії, як *Wizz Air Україна* та *Air Arabia*. Стосовно крупних лоу-кост перевізників, таких як *Ryanair* та *Easyjet*, то вони проявляють зацікавлення до нашого ринку перевезень і хочуть розпочати літати в Україну напередодні Євро-2012.

Хендлінгові компанії. Наземне обслуговування в аеропортах — одне з не багатьох видів діяльності на повітряному транспорті, у якій спільно беруть участь служби аеропорту, підрозділи авіакомпаній, незалежні підрядники. Від того, як організоване наземне обслуговування, залежить не тільки безпека польотів, регулярність відправлень повітряних суден, а й найчастіше пропускна здатність аеропортів.

Загалом наземне обслуговування здійснюється за двома основними схемами: *перша* передбачає обслуговування службами аеропорту (служба обслуговування повітряних суден, або так званий перонний комплекс), *друга* — хендлінговими компаніями. Хендлінг — унікальний бізнес-процес, що включає процеси обслуговування повітряних суден і авіапасажирів, починаючи з продажу квитків, входження літака в зону дис-петчера посадки й закінчуючи доставкою авіапасажира в місце його призначення (незалежно від розташування аеропорту), зльотом літака й виходом його із зони диспетчера зльоту. Хендлінгова компанія базується в аеропорту, має необхідні споруди, засоби і персонал для своєї діяльності і діє на правах орендаря або концесіонера. Вона працює з авіаперевізниками, укладаючи договір на організацію аеропортового й наземного обслуговування, представляючи інтереси авіакомпаній при взаємовідносинах із підприємствами аеропорту. Всі технологічні процеси координуються службою супервайзерів. Супервайзери — фахівці, що координують процес наземного обслуговування, будучи при цьому сполучною ланкою між авіакомпанією й відповідними службами АПК. Хендлінгові агенти пропонують свої послуги й у бізнес-авіації. Ці компанії супроводжують і

регулюють обслуговування літака й пасажирів з урахуванням рівня літаків бізнесу-класу й виконуваних на них VIP-рейсів. *Swissport International AG*, ЗАТ «Домодедово Ерпорт Хендлінг», Бест Аеро Хендлінг — одні з найбільших світових фірм з наземного обслуговування пасажирів. У ДП «МА Бориспіль» такі компанії надають хендлінгові послуги:

1) забезпечення борт-харчуванням: ТОВ «Київ-Кетерінг»; LSG Sky Chefs AIRO Catering Services Ukraine;

2) обслуговування пасажирів: *Swissport-Україна*; ООО «Аерохендлінг»;

3) заправка авіаційним паливом: ТОВ «ЛЮК-Авіа Ойл»; ЗАТ СП «КРЕБО».

Хендлінгова компанія, надаючи послугу авіакомпаніям, взаємодіє з такими службами аеропорту: служба пасажирського обслуговування, служба поштово-вантажного обслуговування, служба обслуговування ПС. Від ефективності роботи хендлінгових компаній залежить безпека польоту, регулярність відправлень ПС та пропускна здатність аеропортів.

Висновки. Повітряне перевезення вимагає активної співпраці різних суб'єктів транспортного ринку. Аеропорт — це місце перетину інтересів всіх учасників перевізного процесу, тому лише він здатний оптимізувати всю систему повітряного транспорту. Аеропорт як комплексна система повинен виконувати велику кількість складних функцій і завдань, при цьому задовольняючи вимоги держави, міжнародних організацій та партнерів до рівня безпеки, стану інфраструктури, технологічних процесів та ін. Різні структури аеропорту взаємодіють з різними суб'єктами транспортного ринку, але для оптимізації співпраці різних суб'єктів їх можна розглядати лише у єдиній системі. Тому для узгодження інтересів усіх суб'єктів транспортної повітряної системи в аеропорті необхідно створити мультимодальний хаб, обладнаний сучасними засобами автоматизації, у процесі своєї роботи враховувати побажання клієнтів, пропонувати систему знижок для постійних партнерів та створити окремий орган, відповідальний за координацію та інтеграцію роботи різних суб'єктів транспортного ринку при виконанні повітряних перевезень.

ЛІТЕРАТУРА

1. *Doc 9562 ICAO*. Керівництво з економіки аеропортів. Видання друге. — 2006.

2. *Запорожець В.В., Шматко М.П.* Аеропорт: організація, технологія, безпека / В.В. Запорожець, М.П. Шматко. — К.: Дніпро, 2002. — 168 с.

3. *Кулаев Ю.Ф.* Экономика гражданской авиации Украины: монография / Ю.Ф. Кулаев — К.: Феникс, 2004. — 667 с.

4. *Костромина Е.В.* Экономика авиационных компаний в условиях рынка / Е.В. Костромина — М.: НОУ, ВКШ, «Авиабизнес», 2002. — 304 с.

5. *Титюхин Н.* Аэропорты становятся основной транспортно-логистическими узлами // *Логинфо: журнал.* — М., 2008. — № 4. — С. 8—19.

6. *Полянская Н.Е.* Организация коммерческой работы на воздушном транспорте: монография. — 2-е изд., перераб. и доп. — К.: НАУ, 2006. — 396 с.

7. *Косарев А.И.* Взаимодействие предприятий воздушного транспорта / А.И. Косарев, И.И. УДК 004.67(045)

Гончарук // *Прикладная логистика: журнал.* — К.: № 1, 2006. — С. 32—41.

8. *Троценко А.М.* Аэропорты Украины / А.М. Троценко. — К.: 2002. — 252 с.

Стаття надійшла до редакції 04.06.09.