

УДК 656.71:658.3.310.3 (045)

ФАКТОРИ УПРАВЛІННЯ ФОРМУВАННЯМ ТРУДОВОГО ПОТЕНЦІАЛУ АЕРОПОРТІВ

Полоус О. В., аспірантка (НАУ)

У статті визначено та охарактеризовано основні фактори управління формуванням трудового потенціалу аеропортів. Розглянуто різні аспекти діяльності аеропортів з точки зору факторів, що на них впливають. Досліджено вертикальний та горизонтальний взаємозв'язок груп факторів. Підкреслено практичну важливість науково-технічних, політико-правових, природно-кліматичних та культурних факторів як на екзогенному, так і на ендогенному рівнях впливу.

Ключові слова: фактори, управління, трудовий потенціал, формування, аеропорт.

ФАКТОРЫ УПРАВЛЕНИЯ ФОРМИРОВАНИЕМ ТРУДОВОГО ПОТЕНЦИАЛА АЭРОПОРТОВ

Полоус О. В., аспирантка (НАУ)

В статье определено и охарактеризовано основные факторы управления формированием трудового потенциала аэропортов. Рассмотрено различные аспекты деятельности аэропортов с точки зрения факторов, которые на них влияют. Исследовано вертикальную и горизонтальную взаимосвязь групп факторов. Подчеркнуто практическую важность научно-технических, политико-правовых, природно-климатических и культурных факторов как на экзогенном, та и на эндогенном уровнях влияния.

Ключевые слова: факторы, управление, трудовой потенциал, формирование, аэропорт.

THE FACTORS OF MANAGING THE FORMATION OF THE WORK POTENTIAL OF AIRPORTS

Polous O. V., postgraduate (National aviation university)

The article defines and describes the main factors of managing the formation of the work potential of airports. Different aspects of the airports activities in terms of the factors that affect them are considered. The vertical and horizontal relationship between the groups of factors are investigated. The results of the two-dimensional classification factors that control the formation of the work potential of the airport with the release of various groups of factors (scientific-technical, socio-economic, political-legal, nature-climatic, cultural) and specifying different levels of exposure (exogenous factors and endogenous factors) are powered. The practical importance of all groups of factors and levels of exposure are emphasized. The importance of a comprehensive analysis of the factors that reflect causal relationships related to the forming work potential of the airport and work potential of the worker for the formation of methodological and information base for further evaluation of work potential are specified.

Keywords: factors, management, work potential, forming, airport.

Постановка проблеми. Формування трудового потенціалу робітників аеропорту відбувається під впливом багатьох факторів, що визначають тенденції його відтворення, масштаби та результативність використання. Комплексний аналіз факторів, що відображають причинно-наслідкові зв'язки формування трудового потенціалу аеропорту та трудового потенціалу робітника, служить в подальшому методологічною та інформаційною базою для оцінки трудового потенціалу.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Слід зазначити, що спостерігається недостатня кількість матеріалів, присвячених дослідженням факторів управління формуванням трудового потенціалу аеропортів. Так, загальним питанням щодо факторів формування трудового

потенціалу присвячені праці Пелиха А. [1] та Грішної О.А. [3]. В своєму дисертаційному дослідженні Захарова Л.В. [6] розглядає основні питання культури праці як фактора економічного зростання. Зарубіжні дослідники Моррел С., Тейлор Р. та Лайл Д. [5] досліджують вплив аеропортів на життя та здоров'я людей та стан навколишнього середовища. Інформацію щодо стану справ у галузі можна прослідкувати за звітами Міністерства інфраструктури України [2] та матеріалами Державної авіаційної служби України [4]. Така ситуація підкреслює нагальність та необхідність систематизації, розширення та поглиблення знань в даній сфері.

Виділення невирішених частин загальної проблеми. Зважаючи на інтенсифікацію процесу впровадження нових технологій в сфері управління

трудова потенціалом, дослідження такого багатогранного та складного явища як фактори управління формуванням трудового потенціалу аеропортів набуває актуальності та практичного значення.

Постановка завдання. Мета статті полягає у визначенні та характеристиці факторів управління формуванням трудового потенціалу аеропортів.

Виклад основного матеріалу дослідження. Як і у випадку будь-якого іншого підприємства, всі фактори формування трудового потенціалу носять екзогенний та ендогенний характер по відношенню до аеропорту. Дані групи факторів перебувають в тісному вертикальному та горизонтальному взаємозв'язку, формуючи систему впливу на діяльність аеропортів, тобто ізолюване використання будь-якої окремої групи факторів формування трудового потенціалу може виявитися недостатньо ефективним або навіть призвести до зниження трудового потенціалу як на

рівні окремих робітників, так і в загальному відношенні до аеропорту. Слід зазначити, що саме ендогенні фактори виступають ключовим інструментом формування та розвитку трудового потенціалу аеропорту, забезпечуючи можливість контролю за його діяльністю та передбачуваність тенденцій у наданні послуг, тоді як ендогенні фактори є в деякій мірі некерованими, тобто мало залежать від зусиль та діяльності аеропортів. Таким чином, створення та реалізація системи формування трудового потенціалу має бути гармонійним, діяльність має проводитись з врахуванням як ендогенних, так і екзогенних факторів, що сприятиме побудові досконалої інструментальної бази управління формуванням трудового потенціалу. На рисунку 1 зображена поетапна схема аналізу зовнішнього середовища діяльності провідних аеропортів України з врахуванням факторів формування трудового потенціалу.



Рис. 1. Аналіз зовнішнього середовища діяльності аеропортів

Так, науково-технічні фактори формування трудового потенціалу пов'язані, перш за все, з посиленням технологічної складової виробничого

процесу, що виражається в переході від механічної обробки предметів праці до комплексного використання фізичних, хімічних та біологічних

процесів. Це знаходить своє вираження в проникненні даних факторів у всі сфери виробництва: матеріально-технічну базу, процес організації виробництва, процес підготовки кадрів та організацію управління ними. Таким чином, дана група факторів направлена також на збереження ресурсів, так як в результаті впровадження науково-технічних досягнень відбувається економія матеріально-технічних та трудових ресурсів, що є важливим критерієм загальної результативності діяльності [1]. Проведені дослідження показали, що в Міжнародному аеропорті «Сімферополь» пріоритетним напрямом є оновлення устаткування льотної зони для чого пропонується впровадження системи руліжної доріжки з двома смугами, проте дане вдосконалення не здатне в повній мірі вирішити проблему неефективного використання потужностей аеропорту. Пропонується ініціатива віддалення від існуючої переповненої зони терміналу, що потребує значних інвестицій у льотну зону та розроблення досконалого генерального плану з метою усунення ситуації, коли візуальні полоси з новопобудованої контрольної вежі будуть заблоковані. Керівництвом Міжнародного аеропорту «Одеса» робиться наголос на будівництві та розвитку нового терміналу, при цьому не враховуються суттєві вагові обмеження злітно-посадкової смуги, обмеження у частоті та високий рівень необхідності утримання злітно-посадкової смуги та руліжної доріжки. Так, обравши стратегію усунення суттєвих обмежень льотної зони та створення більш вільних двосторонніх угод, аеропорт може очікувати підвищення прибутковості обслуговуваних маршрутів та залучення більш пікового руху, що, в свою чергу, внесе зовсім нові вимоги до конфігурації терміналу. В Міжнародному аеропорті «Харків» в 2010 році відбулося офіційне відкриття нового терміналу, що міжнародними експертами вважається найкращим терміналом серед подібних на Україні. Територія аеропорту також була перепланована та продовжує оновлюватися, передбачено достатньо місця для розташування зони паркування та вільного руху транспорту. Знайшлося раціональне використання для старого існуючого терміналу пропускною здатністю 100 пас/год.: його планується оновити на переробити на VIP термінал. Відбулося також відкриття нової злітно-посадкової смуги, після чого функціонування старої продовжувалося протягом чемпіонату з футболу у 2012 році для забезпечення необхідної спроможності аеропорту, а потім було припинено. При оцінці планів розвитку Міжнародного аеропорту «Одеса» міжнародними експертами, було встановлено, що запланована злітно-посадкова смуга перевищує рекомендовану міжнародними стандартами довжину. Був

побудований новий пасажирський термінал, хоча відмічалось централізоване прийняття рішень та потенційно конфліктуючі ініціативи та постанови відображали погане планування та ускладнювали можливість виконання проекту державним сектором. В Міжнародному аеропорті «Київ» власником було здійснено оновлення поточного устаткування (льотної зони та терміналу). Розвиток нового терміналу реалізовувався за концесією з місцевим інвестором [2].

Соціально-економічні фактори формування трудового потенціалу аеропорту об'єднують всі фактори, які сприяють покращенню якості трудового потенціалу. Це, перш за все, такі характеристики робітників, як рівень кваліфікації та професійні знання, вміння та навички, компетентність, відповідальність, здоров'я та розумові здібності, професійна придатність, адаптивність, інноваційність та професійна мобільність, моральність, дисциплінованість, мотивованість (здатність реагувати на зовнішні стимули) та мотивація (внутрішнє бажання якісно виконувати роботу). До цієї групи факторів формування трудового потенціалу відносять також характеристики трудових колективів, такі як трудова активність, творча ініціатива, соціально-психологічний клімат, система ціннісних орієнтацій [3]. Отже, аеропорт має бути забезпечений стандартним технологічним графіком обслуговування пасажирів, системою контролю за його виконанням. Так, час обслуговування пасажирів в аеропорту на приліт не повинен перевищувати 45 хвилин, а виліт – 60 хвилин. Даний стандарт часу має бути доступний для пасажирів та клієнтів. Також необхідним є наявність технологічних карт та технологічних графіків роботи персоналу служб огляду, системи контролю за їх виконанням. Керівництво аеропорту має сформувати нормативи пропускної здатності для точок огляду та нормативи з часу виконання операцій огляду персоналом служб огляду та забезпечити ефективне функціонування системи контролю за їх виконанням. Крім проведення тренінгів з підвищення кваліфікації персоналу, його навчання та перенавчання, має дотримуватися корпоративний стандарт з культури спілкування персоналу аеропорту, який також потребує наявності системи підготовки персоналу та контролю за його виконанням.

Політико-правові фактори формування трудового потенціалу включають сукупність законів державних установ та структур, внутрішні постанови та регламенти, які здійснюють вплив та обмежують діяльність аеропортів. До даної групи факторів можна віднести стан законодавства з регулювання діяльності аеропортів, державну економічну політику, стан законодавства з захисту прав пасажирів, стан законодавства з захисту прав та інтересів суспільства від неправомірної та

непорядної підприємницької діяльності, вплив зовнішньоекономічних акцій держави на розвиток ринку авіаційних перевезень, вплив суспільних організацій на рішення, що приймаються державними органами. Слід зазначити, що добре продумане законодавство у сфері регулювання діяльності аеропортів має забезпечувати сприятливі умови для їх розвитку та сприяти наявності розумної та справедливої конкуренції в даній сфері. Аналіз практичної реалізації даної групи факторів можна проілюструвати проектом Twinning в авіаційній сфері за повною назвою «Підтримка реалізації норм та стандартів ЄС у сферах аеропортів, аеродромів та обслуговування повітряного руху/аеронавігаційного обслуговування (ATM/ANS)», який офіційно був закритий у липні 2013 року на засіданні Державної авіаційної служби України. Метою проекту було проведення сертифікації аеропортів та аеродромів України відповідно до стандартів та норм ІКАО та майбутніх норм ЄС, забезпечення нагляду за експлуатацією та станом аеродромів, аеродромного обладнання та авіаційної наземної техніки. Також було проведено роботу щодо вдосконалення системи нагляду за забезпеченням безпеки польотів при організації повітряного руху згідно з вимогами ЄС. За період імплементації проекту здійснено перегляд національного законодавства у сферах аеропортів, обслуговування повітряного руху та питань економічного регулювання цивільної авіації та розроблено проекти модифікованих чи нових правил (нормативно-правових актів), що плануються вводитись в дію в найближчому майбутньому. Також у співпраці з іноземними експертами було постатейно проаналізовано відповідне законодавство ЄС, згідно з планом діяльності проекту. Слід зазначити, що українські спеціалісти авіаційної сфери мали змогу здійснювати ознайомчі поїздки до країн ЄС та стажуватися на робочих місцях, виступати партнерами постійних радників зі сторони України, що сприяло ефективному виконанню згаданої вище роботи та координації діяльності в згаданих сферах цивільної авіації України [4].

Природно-кліматичні фактори формування трудового потенціалу враховують вплив зовнішнього середовища на процес надання послуг аеропортами. До них відносять, зокрема, клімат, місце розташування аеропорту, рівень розвитку на використання потенціалу природних ресурсів, джерела паливно-енергетичних ресурсів та сировини, екологічні показники, їх нормативи та рівень їх виконання, рівень розвитку системи державного контролю охорони навколишнього середовища та регулювання інтенсивного використання (вироблення) запасів палива, енергії та сировини. Таким чином, великі аеропорти з відповідною інфраструктурою, бізнесом та

промисловою діяльністю впливають на здоров'я населення, що мешкає, пересувається та працює біля або безпосередньо в аеропорті. Як правило, існує думка, що створення робочих місць та вклад в економіку аеропортів, діяльність, що ними здійснюється є дуже вигідними, хоча дану вигоду дуже важко підрахувати. На противагу цьому існують дані, в основному негативні, доступні за такими аспектами впливу на здоров'я екологічних факторів як забруднення повітря та ґрунту, шум, ризик катастроф, зміна ландшафту. Не досить дослідженою та повною є інформація про супутній та кумулятивний вплив цих факторів, однак не виникає сумнівів їх безпосереднього відношення до питання політики в області охорони здоров'я населення [5].

Культурні фактори формування трудового потенціалу впливають на робочу силу, засоби та умови праці через предметну, діяльну та духовну складові та, як і зазначені вище фактори, мають декілька рівнів впливу: культура робітника (рівень еколого-економічних знань та еколого-економічної свідомості індивіду, що проявляється в дотриманні етикету, норм моралі та моральності, в професіоналізмі, освіченості, компетентності у розстановці еколого-економічних пріоритетів праці, дотриманні дисципліни, норм та правил роботи, виконанні обов'язків, формах спілкування з іншими людьми та ін.); організаційна культура (стиль та методи управління працею, орієнтовані на безпечну, раціональну та ресурсозберігаючу працю); соціальна культура (ресурсозберігаюча та працезахоронна політика, раціональне використання людських та природних ресурсів, зменшення кількості шкідливих відходів, дотримання норм охорони праці) [6]. Таким чином, обов'язковою є наявність стандарту вимог аеропорту до зовнішнього вигляду та культури спілкування для персоналу усіх служб. Зокрема, служба огляду та контролю має бути забезпечена системою підготовки та атестації персоналу служб огляду аеропорту з виконання корпоративних вимог аеропорту до зовнішнього вигляду та культури спілкування з пасажиром. Керівництво аеропорту має забезпечити наявність вимог до моніторингу якості обслуговування пасажирів як з боку аеропорту, так і з боку авіакомпаній, що в ньому базуються, і самих пасажирів. Важливим аспектом є також наявність стандартів аеропорту з організації обслуговування пасажирів з обмеженими фізичними можливостями та контроль за їх виконанням.

Висновки даного дослідження. В даній статті було визначено та охарактеризовано основні фактори, що впливають на управління формуванням трудового потенціалу як окремого робітника, так і аеропорту в цілому. Зокрема, в дослідженні приведені результати двовимірної класифікації факторів управління формуванням

трудового потенціалу аеропорту з виділенням різноманітних груп факторів (наукового-технічні, соціально-економічні, політико-правові, природно-кліматичні, культурні) та зазначенням різних рівнів впливу (екзогенні фактори та ендегенні фактори). Але для більш глибокого вивчення аспектів формування та розвитку трудового потенціалу аеропорту є необхідним подальше дослідження та розширення рамок подібної класифікації з виділенням нових груп факторів та рівнів впливу.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Пелих А. Экономика отрасли. Изд. 4-е доп. и перераб. / А. Пелих. – М.: «Феникс», 2004. – 448 с.
2. Підтримка Інтеграції України до Транс-Європейської транспортної мережі ТЕМ-Т. Режим доступу: <http://ten->

t.org.ua/data/upload/publication/main/ua/517/fr_6.1_aiports_ukr.pdf

3. Грішнова О. А. Економіка праці та соціально-трудова відносина: підручник / О. А. Грішнова. — К.: Знання, 2004. — 535 с.

4. Підтримка реалізації норм та стандартів ЄС у сферах аеропортів, аеродромів та обслуговування повітряного руху/ аеронавігаційного обслуговування (ATM/ANS). Режим доступу: <http://avia.gov.ua/front/printer/24106>

5. Morrell S., Taylor R., Lyle D. A review of health effects of aircraft noise / S. Morrell, R. Taylor, D. Lyle // Department of Public Health and Community Medicine, Faculty of Medicine, University of Sydney, NSW. - April 1997. – pp 221-236.

6. Захарова Л.В. Культура труда как фактор экономического роста: автореф. диссер. кан. экон. наук: 08.00.05 / Л.В. Захарова. – Екатеринбург: Юж.-Ур. гос. ун-т, 2009. – 20 с.

*Рецензент д.е.н., професор НАУ Ареф'єва О.В.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Полякова О.М.*

УДК 728:339.138

МАРКЕТИНГ-АУДИТ РИНКУ РЕАЛІЗАЦІЇ ПРОДУКЦІЇ ЖИТЛОВОГО БУДІВНИЦТВА ТА РОЗРОБКА МЕТОДОЛОГІЇ ФОРМУВАННЯ МОДЕЛІ БУДІВЕЛЬНОГО КЛАСТЕРУ

Сичова О. Є., к.е.н., доцент (ХНУБА)

Обґрунтовано необхідність проведення маркетингового аудиту ринку реалізації будівельної продукції з метою аналізу цін на житлове нерухомість у містах України. Аргументовано необхідність кластерного підходу до комплексного аналізу ціноутворення в будівництві. Розроблено методологічний підхід до формування моделі будівельного кластеру, яка є універсальним інструментом дослідження ринку реалізації продукції і послуг підприємств будівельної галузі.

Ключові слова: маркетинг-аудит, ціноутворення, реалізація будівельної продукції, будівельний кластер.

МАРКЕТИНГ-АУДИТ РЫНКА РЕАЛИЗАЦИИ ПРОДУКЦИИ ЖИЛИЩНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА И РАЗРАБОТКА МЕТОДОЛОГИИ ФОРМИРОВАНИЯ МОДЕЛИ СТРОИТЕЛЬНОГО КЛАСТЕРА

Сычѳва Е. Е., к.э.н., доцент (ХНУСА)

Обоснована необхідність проведення маркетингового аудиту ринку реалізації будівельної продукції з метою аналізу цін на житлове нерухомість у містах України. Аргументовано необхідність кластерного підходу до комплексного аналізу ціноутворення в будівництві. Розроблено методологічний підхід до формування моделі будівельного кластеру, яка є універсальним інструментом дослідження ринку реалізації продукції і послуг підприємств будівельної галузі.

Ключевые слова: маркетинг-аудит, ціноутворення, реалізація будівельної продукції, будівельний кластер.