

*Козловский К.В.**

СУЧАСНІ ОСОБЛИВОСТІ РОЗВИТКУ ІНФРАСТРУКТУРИ ОБСЛУГОВУВАННЯ РИНКУ АВІАПЕРЕВЕЗЕНЬ В УКРАЇНІ

В статье исследуется современная инфраструктура обслуживания рынка авиaperезовок в Украине, проблемы и перспективы разработки государственной программы поддержки этой отрасли.

У статті досліджується сучасна інфраструктура обслуговування ринку авіаперевезень в Україні, проблеми і перспективи розробки державної програми підтримки цієї галузі.

Ключові слова: авіакомплекс, повітряне судно, тренувальні літаки ультралайт, ринок авіаційних послуг, міжнародні авіалінії, міжнародні авіаційні стандарти.

This article researches the modern aviatravel market service infrastructure in Ukraine, problems and perspectives of the supporting government program to this industry.

Key words: aviacomplex, airplane, training airplanes ultralight, market of aviaservice, international airlines, international aviation standarts.

Вступ. Повітряні перевезення, зокрема ділова авіація, яка є складовою частиною повітряного транспорту, у тому числі міжнародного, повітряні судна якої призначені для здійснення нерегулярних перевезень пасажирів і багажу за індивідуальними замовленнями або для власних (у тому числі корпоративних) потреб власників і експлуатантів повітряних суден ділової авіації. Потреба вивчення та дослідження ринку ділової авіації пов'язана із необхідністю дедалі більшої інтеграції України в міжнародне європейське співтовариство. При запровадженні нових проектів, нових підходів та нових технологій виробництва та надання послуг міжнародного рівня українська ділова авіація стане складовою частиною глобальної системи. Створення сприятливих умов, економічних стимулів та досконалого правового регулювання в сфері повітряного законодавства сприятимуть розвитку авіаційної діяльності як значного сектору економіки. Організаційна, виробнича, наукова і інша діяльність фізичних і юридичних осіб, спрямована на підтримку і розвиток авіації, задоволення потреб економіки і населення в повітряних перевезеннях, авіаційних роботах і послугах, у тому числі на створення і використання аеродромної мережі і аеропортів і є основними завданнями, які стоять перед державою для розвитку авіаційної діяльності. Дослідження даної теми також є важливим з точки зору аналізу обсягу ринку зареєстрованих українських бізнес-літаків за кордоном та в Україні для визначення та розробки рекомендацій щодо реєстрації ділової авіації за українськими

* здобувач кафедри міжнародного бізнесу Інституту міжнародних відносин Київського національного університету імені Тараса Шевченка

Науковий керівник: проф. Ступницький О.І.

законами. Основи дослідження розвитку ринку ділової авіації закладено в працях Легенького Г. В., Новикової О. П., Левковець П. Р., Маруніч В. С., Галан Н. І., Лозової Г. П., Максимовича А. О. та іншими вченими економістами. Вагомий внесок у розвиток загальних та специфічних міжнародних економічних відносин, стратегії менеджменту і маркетингу здійснили вітчизняні та зарубіжні вчені, такі як О. Рогач, Д. Лук'яненко, І. Буранівський, А. Кіреєв, В. Будкін, Ю. Макогон, І. Фамінський, Л. Островський, Б. Стрікленд, Дж. Томпсон, Ф. Котлер та багато інших.

Постановка завдання. Однак, у сучасній вітчизняній науковій літературі майже не досліджуються проблеми розвитку інфраструктури обслуговування ринку авіаперевезень, організації системи підготовки і перепідготовки авіаційного персоналу ділової авіації в міжнародному бізнесі, механізм регулювання ринку ділової авіації.

Результати. Сучасні потреби розвитку інфраструктури аеропортів України повинні відповідати зростаючим потребам населення і економіки в повітряних перевезеннях і авіаційних роботах, інтеграції України у світові ринки товарів та послуг, у тому числі ринки авіаперевезень і аеропортового обслуговування. Загалом, міжнародне визначення аеропорту тлумачиться як транспортне підприємство, призначене для забезпечення повітряних перевезень пасажирів і вантажів, та складається з аеродрому і комплексу будинків і споруджень, призначених для обслуговування перевезеного літаючими апаратами корисного навантаження: пасажирського і вантажного комплексів [1, с.14-15]. Розвиток інфраструктури обслуговування ділової авіації включає в себе наступні етапи: 1)розвиток аеропортів України згідно з міжнародними стандартами та вимогами; 2)будівництво бізнес-терміналів для розвитку держави та інтеграції в Європу; 3)розвиток хендлінгових компаній у всіх аеропортах; 4)будівництво ангарів для ремонту та сервісного обслуговування літаків бізнес-класу тощо. На початку 90-х років в Україні налічувалося 163 аеропорти різного масштабу, хоча значна частина з них – це злітно-посадочні смуги для сільськогосподарського призначення [2, с.44]. За офіційними даними об'єднання «Аеропорти України», в Україні у 2007 р. функціонував 31 аеропорт, призначений для обслуговування великих потоків пасажирів і вантажів у обласних центрах, а також у таких великих містах, як Маріуполь, Краматорськ, Северодонецьк, Кривий Ріг, Керч. Однак більша частина з 31 аеропорту на сьогоднішній день не працює через низьке завантаження. За останніми даними в Україні діє не більше 10 аеропортів, хоча перспективи розвитку на Україні реально мають вісім аеропортів: два київські — «Бориспіль» і «Київ», а також аеропорти Сімферополя, Донецька, Харкова, Дніпропетровська, Одеси і Львова. На сьогоднішній день приблизно половина всього пасажиропотоку в Україні проходить через «Бориспіль», а інші аеропорти в основному обслуговують «місцеві», внутрішньоукраїнські пасажиропотоки. Аеропорт «Київ» орієнтований в основному на внутрішні перевезення, його «потужності» використовуються не більше ніж на 30%. Завантаження регіональних великих аеропортів становить 10-20%. Реально ж налічується 16 пунктів (які умовно за міжнародною класифікацією можна назвати аеропорти) повітряного зв'язку країни, які мають відносно міжнародний статус.

Державний міжнародний аеропорт «Бориспіль» - це підприємство, яке надає послуги авіаційним компаніям, пасажирам і іншим клієнтам в авіаційній і неавіаційній сферах діяльності, забезпечуючи регулярність і безпеку польотів. В 2004 році він обслужив майже 3,2 млн. пасажирів, що на третину більше ніж в 2003 році. В 2007 цей показник виріс до 4 млн. чоловік, а в 2008 році збільшився до 7,5 млн. та, згідно прогнозів до 2020 року він складе 18 млн. чоловік. Ще у 2002 році завершилося будівництво нової злітної смуги, і тепер аеропорт одержав можливість приймати будь-які літаки. Проте, проблема в тому, що

пропускна здатність цього комплексу - 950 пасажирів на годину, тоді як при існуючих обсягах перевезень цей показник, за міжнародними нормами, повинен бути вдвічі вище. Таким чином, існуючий термінал використовується приблизно на 55%. На «Бориспіль» доводиться 49% від загального обсягу відправлень із українських аеропортів. Бориспіль також є єдиним в Україні аеропортом, де відбувається постійне зростання пасажиропотоку. «Бориспіль» займає площу близько 1 тис. га, має дві злітно-посадочні смуги. На території аеропорту розташовано три пасажирські термінали і поштово-вантажний комплекс. Термінал «А» орієнтований на обслуговування авіапасажирів, які літають у межах України. У терміналі розташований зал очікувань, пункти обміну валют, авіадовідкова по рейсах у межах України, представництва авіакомпаній, що здійснюють внутрішні рейси. У міжнародному терміналі «В» аеропорту «Бориспіль» знаходиться система проходження пасажирами огляду на авіаційну безпеку, паспортний контроль і як основний термінал аеропорту він орієнтований на обслуговування міжнародних рейсів. У терміналі зосереджені представництва авіакомпаній, туристичних фірм, банків. Термінал «С» орієнтований на *Vip* - обслуговування пасажирів, які користуються послугами чартерних компаній. В Україні існує тільки два центри з обслуговування пасажирів *Vip*-класу, у міжнародному аеропорту «Бориспіль» та у Сімферополі [3].

Для обслуговування рейсів ділової авіації залучаються хендлінгові компанії. Оскільки слово «хендлінг» утворене від англійської комбінації «ground handling» і означає наземне обслуговування авіарейсів, тому компанії, що займаються комплексом заходів наземного обслуговування літаків (авіарейсів), називають хендлінговими. Вони виступають як єдиний оператор усіх підприємств, що працюють в аеропорті та агент підприємств аеропортового комплексу, працюючи з авіаперевізниками, укладаючи договір на організацію аеропортового і наземного обслуговування, представляючи інтереси авіакомпаній при взаєминах з підприємствами аеропорту і т.п.. Усі технологічні процеси координуються службою супервайзерів, які виконують функції хендлінгових агентів бізнес-авіації та супроводжують і регулюють обслуговування літака і пасажирів з урахуванням рівня літаків бізнес-класу і виконуваних на них *Vip*-рейсів. Усі дії по обслуговуванню регулярних рейсів і *Vip*-чартерів регламентуються загальними для всіх правилами цивільної авіації; повітряним суднам забезпечується наземне обслуговування в аеропортах: заправлення літака паливом, водою, завантаження бортового харчування, постановка в ангар, прибирання салону; пасажирам забезпечується паспортний і митний контроль, реєстрація.

У літака бізнес-класу існує життєвий цикл, який визначається 7 етапами розвитку. Для ефективного функціонування всіх стадій розвитку необхідно забезпечити практичну реалізацію від придбання літака до продажу іншому власнику. При обслуговуванні рейсів бізнес-авіації хендлінгова компанія враховує особливості її роботи. Оскільки літаки ділової авіації не прив'язані до розкладу, то хендлінгові агенти забезпечують оперативність змін часу прибуття/вильоту, маршруту, контролюють і координують практично всі етапи обслуговування літака і пасажирів, займаються, при необхідності, бронюванням готелю для членів екіпажу і наданням транспорту для екіпажу або пасажирів бізнес-рейсів. Також забезпечують послуги з координації дій кейтерінгу та здійснюють доставку харчування на борт [1, с.14].

На українському ринку бізнес-авіації є дві хендлінгові компанії, зокрема «Українська хендлінгова компанія» та «Авіахендлінг» (також є дочірнє підприємство SHANNON AIR INTERNATIONAL COMPANY – SHANNON AIR UKRAINE). В аеропортах перебувають незалежні хендлінгові агенти *Vip*-авіації, які займаються наземним обслуговуванням окремих літаків бізнес-класу корпоративного рівня, проте наразі всі ці компанії, не можуть

виконувати повний замкнутий цикл обслуговування бізнес-авіації, оскільки в Україні немає наземного центру із технічного обслуговування літаків бізнес-класу.

Загальний стан інфраструктури аеропортів характеризується значним коефіцієнтом зношуванням. Швидке зростання авіаперевезень, посилення вимог безпеки польотів, якості, надійності і регулярності авіаперевезень вимагає перегляду існуючих технологій наземного обслуговування авіаперевізників, пасажирів і вантажів в аеропортах. Для приведення цивільних аеропортів України у відповідність до міжнародних стандартів, вони потребують реконструкції, закупівлі навігаційного устаткування, будівництва термінальних комплексів для обслуговування пасажирів, нових злітно-посадочних смуг, рульових доріжок і місць стоянок. Сьогодні, фактично, реконструкція і модернізація на території України інфраструктури великих вузлових аеропортів, розвиток аеродромної інфраструктури з використанням ринкових механізмів, а також збереження і розвиток авіаційних перевезень місцевого значення і усього сегмента соціально значимих авіаційних перевезень повинне відбуватися при державній підтримці і залученні інвестицій.

При розробці концепції розвитку аеропорту необхідно широко використовувати міжнародний досвід по плануванню і розміщенню аеропортової і допоміжної інфраструктури [4, с.55]. Для цього необхідно зробити комплексну оцінку поточного стану інфраструктури аеропортів і розглянути можливі варіанти його модернізації. На основі отриманих даних і досліджень можна формулювати передпроектну концепцію і план розвитку аеропортової інфраструктури, відповідно до яких повинна бути зроблена модернізація. На основі зіставлення отриманих даних необхідно вибрати оптимальну стратегію розвитку аеропорту, злітно-посадочних смуг, нових терміналів тощо. Основне завдання реконструкції аеропортів полягає в створенні наземної інфраструктури, що забезпечує надання якісних аеропортових послуг, що містить у собі:

- I. Розробка концепції розвитку аеропортів;
- II. Реконструкція і будівництво терміналів для авіації загального призначення і бізнес-авіації;
- III. Створення центрів технічного обслуговування літаків бізнес-класу;
- IV. Забезпечення зберігання літаків бізнес-класу в спеціальних ангарах;
- V. Уніфікація структури обслуговування літаків АЗП і ділової авіації: хендлінг.

Концепція розвитку опирається на наступні основні положення:

1. Види і обсяги діяльності. Забезпечення пасажирських і вантажних перевезень, польотів літаків авіації загального призначення і бізнес-авіації.

2. Територія. У цей пункт входить розширення об'єктів літного поля (штучних аеродромних покриттів ВПС, перонів, рульових доріжок тощо), будівництво нових будинків бізнес-терміналів і спорудження допоміжної інфраструктури у межах існуючого землевідводу. Такий підхід включає неминучі труднощі у відводі і оформленні нових ділянок землі. Оптимальне використання відведених земель можна досягти шляхом максимального блокування будинків і споруджень. Компактність забудови дозволить значно заощадити фінансові кошти за рахунок скорочення інженерних і транспортних комунікацій.

3. Зонування. Розвиток аеропорту передбачає зонування території аеропорту по видах діяльності; виділення секторів пасажирських авіаперевезень, вантажних авіаперевезень, бізнес-авіації, спортивної і аматорської авіації, службово-технічної забудови. Виділення функціональних зон дозволить: а) створити максимальні зручності користувачам аеропорту (пасажирам, орендарям, персоналу аеропорту); б) розділити потоки пасажирів, вантажів, технічного персоналу і пілотів-аматорів відповідно до особливостей технології їх перебування в аеропорті; в) раціонально і системно використовувати територію аеропорту;

г) планувати розвиток кожного сектору в межах відведеної території, не заважаючи при цьому інтересам інших напрямків діяльності.

4. Етапність розвитку. Принцип поетапної реконструкції дозволить: а) забезпечити поступове повернення витрачених коштів уже після реалізації першого етапу реконструкції і, тим самим, скоротити в цілому термін окупності об'єкта інвестування; б) знизити ймовірність технічних і організаційних помилок при реалізації проекту за рахунок внесення своєчасних коректувань у ході реконструкції; в) оперативно реагувати на потреби ринку аеропортових послуг, перерозподіляючи ресурси в процесі реконструкції і експлуатації об'єкта.

5. Технічні розв'язки. Прийняті на початкових етапах реконструкції розв'язки повинні забезпечити польоти всіх типів пасажирських літаків для авіаліній малої і середньої дальності (типу Як-42, Боїнг-737, А-319, А-320), літаків бізнес-авіації (Гольфстрім, Фалкон, Челленджер, Бомбордье і інші, включаючи Боїнг-BBJ) і вантажних літаків за нормами Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО).

Зростання обсягів польотів бізнес-авіації в українських аеропортах засвідчив, що утворилася необхідність розбудовувати бізнес-термінали для ділової авіації. Розвиток приватних бізнес-терміналів (залів вильоту і прильоту, побудованих на відстані від основних терміналів аеропортів) дозволить Україні сьогодні увійти у сферу активних учасників міжнародних авіавідносин. За рахунок них досягається максимальний комфорт і конфіденційність пасажирів Вір-класу, а усі сервіс-процедури пов'язані зі збільшенням пасажиропотоку приносять безпосередній прибуток у державний бюджет України. Розвиток бізнес-терміналів є дуже перспективним напрямком, а розвинена інфраструктура ділової авіації дозволить Україні надавати послуги пов'язані зі зберіганням повітряних суден бізнес-класу, здійснювати обслуговування і ремонт ПС бізнес-класу, залучати іноземних інвесторів. З метою запобігання і нейтралізації загроз національній безпеці, пов'язаних з незадовільним розвитком сучасної інфраструктури вітчизняних аеропортів, а також належної підготовки аеропортів для проведення в Україні футбольного чемпіонату Євро-2012 Президент України, РНБО і Кабінет Міністрів України почав розробляти Концепцію державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2020 року. Ця програма передбачає збереження державного підприємства «Міжнародний аеропорт «Бориспіль» як цілісного майнового комплексу із земельними ділянками у власності держави, перетворення комплексу в державне підприємство «Міжнародний аеропорт «Дніпропетровськ» тощо [5].

Крім того, Концепція розвитку аеропорту передбачає реконструкцію терміналу «А» з метою поліпшення рівня обслуговування пасажирів на внутрішніх рейсах, реконструкцію терміналу «С», будівництво пасажирської галереї площею 40 тис. квадратних метрів із пропускною здатністю 2 100 пасажирів у годину (2009-2010 рр.), будівництво терміналу «D» за рахунок японського кредиту. В 2009-2010 роках також передбачається повна реконструкція центрального перону аеропорту і будівництво додаткових стоянок для літаків, в 2010-2012 рр. - будівництво терміналу «Е» площею 60 тис. кв. м. і реконструкція літної зони №2 для обслуговування всіх типів літаків. Також концепція передбачає розвиток інфраструктури Борисполя: будівництво готельного комплексу (2009-2011 рр.), паркінгів (2009-2011 рр.), офісних будівель (2009-2011 рр.) тощо. Крім того, в 2010-2012 роках намічене будівництво швидкісної залізничної колії між аеропортом і Києвом, в 2011-2012 рр. - створення комплексу по обслуговуванню бізнес-авіації, 2009-2011 рр. - комплексу бортового харчування, в 2010-2012 рр. - комплексу вантажних перевезень. Згідно з концепцією, уже в 2010 році аеропорт Бориспіль зможе пропускати до 8 млн. пасажирів у рік, в 2015 р. - до 13,1 млн. пасажирів, в 2020 році - 18,4 млн. пасажирів.

Якщо, загалом, теоретично Концепція розвитку ділової авіації свідчить про те, що держава передбачає розвиток даної сфери, то практично розробка техніко-економічного обґрунтування і бізнес-плану розвитку інфраструктури бізнес-авіації знаходиться на початковій стадії. Справа в тому, що розвиток інфраструктури бізнес-авіації полягає не тільки у побудові бізнес-терміналів, а і в обслуговуванні літаків Вір-класу – тобто, необхідно в концепцію розвитку ділової авіації включити такий важливий аспект як обслуговування літаків. Здійснення цього виду діяльності є не тільки дуже перспективним і таким, що швидко розвивається, але і надзвичайно прибутковим для держави в цілому. Згідно статистичним даним, Україна має на сьогодні 400 зареєстрованих суден бізнес-авіації, із яких 150 літаків закордонного виробництва знаходяться в системах і програмах різних закордонних компаній щодо страхування, обслуговування обладнання та двигунів (MSP - Maintenance System Programme, ISP - Insurance System Programme, GSSI), навігації тощо. Згідно умов, які надають компанії щодо обслуговування бізнес-джету, літак в середньому щомісяця повинен проходити технічний огляд сертифікаційним центром. Для побудови та розвитку такого центру обслуговування необхідно: а) розробити державну програму щодо розвитку центрів обслуговування літаків ділової авіації; б) виділити на території аеропорту зону для центрів обслуговування; в) побудувати ангари для здійснення цієї діяльності; г) здійснити сертифікацію такого центру; д) залучити іноземних фахівців; е) навчити та підготувати персонал для здійснення обслуговування літаків; ж) сертифікувати працездатність інженерів тощо.

На сьогоднішній день існує дефіцит ангарів в українських аеропортах — це історична реальність. Цивільна авіація СРСР протягом десятків років була забезпечена ангарними спорудженнями на 20% від реальної потреби. Після розпаду СРСР Україна не займалася забезпечення та розбудовою ангарних споруджень (спеціальних приміщень для стоянки, технічного обслуговування і ремонту літаків, вертольотів та інших літаючих апаратів та промислових приміщень аркового або шатрового типу). Традиційно в аеропортах будували капітальні спорудження із великою шириною прольоту і як правило, такі ангари мали складні системи вентиляції і пожежогасіння, не пов'язані між собою комунікації (вода, електрика, стиснене повітря). Наразі українських аеропортах навіть таких ангарів залишилося мало і, крім того, вони перебувають в занедбаному стані. Тому сьогодні дуже гостро стоїть питання розробки державної програми щодо розвитку центрів обслуговування літаків ділової авіації. А міжнародна практика свідчить, що існують і активно використовуються у зарубіжній практиці спеціальні конструкції для оптимального використання внутрішньої території: так новітні технології дозволяють використовувати ангари для: 1) авіаційної техніки; 2) виконання ремонтно-сервісних робіт; 3) зберігання бізнес-літаків; 4) логістичної системи аеропорту; 5) контрольно-пропускних пунктів; 6) пунктів сортування та огляду багажу; 7) зберігання багажу тощо. На початку минулого століття аероплани неможливо було зберігати на відкритому повітрі, тому що вони боялися дощу, снігу, вітру і прямих сонячних променів. Прогрес у проектуванні і будівництві ангарних споруджень відбувся в 30 роки ХХ століття, коли почався бурхливий розвиток усієї наземної інфраструктури військової і цивільної авіації. Множилося число постійних аеродромів, створювалися нові літаки, з'явилися і типові ангари [4, с. 56]. Поява в Україні перших бізнес-джетів спочатку не викликало особливих проблем з їхнім утримуванням, тому що кількість польотів була незначною. З розвитком української ділової авіації і появою літаків нового покоління ситуація стала критичною. Для підготовки і здійснення польоту в певних погодних умовах екіпаж змушений витратити дуже багато часу для приведення літака в необхідний експлуатаційний вигляд. Тому і необхідно здійснювати

зберігання літаків бізнес-класу в ангарах, для підвищення ефективності менеджменту літаків.

Висновки. Отже, для розвитку інфраструктури обслуговування ділової авіації необхідно, по-перше, привести аеропорти України у відповідність до міжнародних стандартів, по-друге, зробити повну реконструкцію термінальних комплексів, зокрема бізнес-залів, по-третє, запровадити систему обслуговування літаків хендлінговими компаніями, і по-четверте, розробити та запровадити концепцію щодо розбудови центрів технічного обслуговування літаків. Для вирішення питання щодо підготовки та перепідготовки авіаційного персоналу необхідно першочергово внести зміни до деяких законодавчих актів. Також, необхідно на базі провідних та авторитетних авіаційних компаній створити льотні школи підготовки авіаційного персоналу, створити сертифікаційні центри для отримання дозволів на польоти, залучити іноземних авіаційних фахівців для навчання та передачу досвіду, легалізувати сертифікати пілотів, створити базу даних авіаційного персоналу.

Список використаних джерел:

1. Рябоконов Д. Н. Аналитический обзор рынка деловой авиации // Business Week, Россия (Москва), № 027, 16.07.2007, С. 14-19.
2. Афанасьев В. Г., Родченко В. В. Особенности организации и развития международных авиационных перевозок в различных регионах мира: Учебный пособие. - К.: Транспорт, 1987. - 231 с.
3. www.airport-borispol.kiev.ua - Міжнародний аеропорт «Бориспіль».
4. Константинов Д. П. Развитие терминалов на постсоветском пространстве // Jet Бизнес Авиация. – 2007. - № 24. – С. 54-58.
5. Державна комплексна програма розвитку авіаційного транспорту України на період до 2010 року, затверджена постановою КМУ від 27.07.01 № 919.