

УДК 656.71.072.6 (045)

Крапко О.М.,
к.е.н., старший викладач кафедри ФОІА
Возбранна Н.А.
Національний авіаційний університет

АНАЛІЗ РОЗВИТКУ НЕАВІАЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ АЕРОПОРТІВ

Крапко О.М.,
cand.sc.(econ.), senior lecturer of the department
of finance, of account and audit
Vozbranna N.A.,
National Aviation University

THE ANALYZE OF DEVELOPMENT OF THE NON-AVIATION ACTIVITY IN AIRPORTS

Постановка проблеми. Необхідно зазначити, що аеропорт не може нормально функціонувати, орієнтуючись лише на авіаційну діяльність. Нагальною є оцінка ефективності та управління неавіаційною діяльністю в аеропортах. Розвиток неавіаційної діяльності в сучасних умовах є досить новим і цікавим об'єктом дослідження, що і стало поштовхом до вибору теми дослідження.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питання управління ефективністю неавіаційної діяльності розглядалися Полянською Н.Є. [6; 7], Корнієнко О.В. [6], Ратушною Н.В. [8]. Аналізуючи останні наукові дослідження та публікації, можна відзначити зацікавленість у вивченні світового та вітчизняного досвіду управління неавіаційною діяльністю в сучасних умовах. Сьогодні проблемам розвитку та розробці ефективних форм управління приділяється дедалі більше уваги. Ці питання яскраво висвітлюються в роботах Кулаєва Ю.Ф. [3], Запорожця В., Шматько М. [1] та інших дослідників цієї сфери. Однак, як засвідчують результати досліджень, поставлена проблема вимагає продовження її вивчення, зокрема розширення і поглиблення аналізу розвитку неавіаційної діяльності аеропортів.

Постановка завдання. Метою статті є дослідження стану та розвитку неавіаційної діяльності аеропортів в сучасних умовах, визначення оцінки ефективності цієї діяльності, що дасть змогу в подальшому збільшити структуру доходів та досягти найбільшого ефекту функціонування аеропорту.

Виклад основного матеріалу дослідження. На сьогоднішній час ефективне функціонування аеропортів є важливим чинником розвитку транспортної системи країни. Для ефективного функціонування аеропортів не достатньо лише орієнтуватися на авіаційну діяльність, а необхідно й розширити розвиток неавіаційної діяльності. Адже саме вона дозволить зберегти на невисокому рівні тарифи, а й можливо знизити їх, залучаючи при цьому нових клієнтів і відповідно збільшуючи прибутки аеропортів.

Неавіаційна діяльність (non-aviation activity) аеропортів - це діяльність з розвитку наземних послуг, що надаються пасажиром на території аеропортів: магазини, в тому числі Duty Free, точки харчування, паркінг, упаковка багажу, кейтеринг, послуги бізнес-залів та інше [8]. Склад неавіаційних видів діяльності в різних аеропортах може відрізнятися залежно від структури управління ними. Неавіаційні види діяльності є важливою статтею доходів для більшості аеропортів світу. За оцінками фахівців галузі, в структурі доходів аеропортів України вони складають від 10 до 30%. Важливо, що з кожним роком розподіл доходів аеропорту в бік збільшення саме частки неавіаційних доходів зростає.

Беручи до уваги розвиток неавіаційної діяльності за кордоном, необхідно зазначити, що за кордоном неавіаційні послуги приносять аеропортам до 60% доходу. В аеропортах України цей показник значно нижчий. Аеропорти - досить вигідна торгова територія. Термінали переповнені пасажиром, туристами, яким нічого робити в очікуванні польоту, крім покупок. Авіакомпанії пропонують пасажиром проходити реєстрацію на рейс за 2:00 години до вильоту, що залишає пасажиром багато часу для відвідування магазинів. Але аеропорти можуть запропонувати пасажиром, особливо транзитним, й інші способи використання часу і грошей. Організація відпочинку транзитних пасажирів допускає низку послуг: вони можуть пограти в казино (аеропорт «Schiphol» в Амстердамі), у віртуальний гольф, подивитися кіно і відеофільми, пограти і багато іншого. Цікаве дослідження, проведене Міжнародною радою європейських аеропортів (ACI Europe) з приводу основних джерел отримання доходів європейськими та північноамериканськими аеропортами. Дане дослідження виявило, що, по-перше, європейські аеропорти отримують удвічі більше доходів, ніж північноамериканські; по-друге, і в Європі, і в Північній Америці доходи від авіаційної діяльності практично дорівнюють доходам, отриманим аеропортами від інших джерел їх діяльності; по-третє, розглянувши ці джерела, стає зрозуміло, що в США і Канаді перше місце в доходах аеропортів займає

парковка, тоді як у Європі на першому місці стоять доходи від роботи магазинів, розташованих в терміналах. Досить різноманітні послуги пропонуються транзитним пасажиром в європейських аеропортах. Так, аеропорт «Schiphol» запрошує помилуватися міськими чи сільськими краєвидами Нідерландів під час екскурсії на мікроавтобусах [3, с. 38].

Не бажаючи залишати аеропорт можуть скористатися послугами фітнес-центру, гольф-центру, випробувати удачу в казино. Постійна трансляція оголошень і висячі усюди годинники не дадуть пропустити рейс. В аеропорту «Tempelhof» (Берлін) працює розважальний заклад «LaVeenRose». У ньому постійно проходять вистави в стилі естрадного кабаре. Поруч знаходиться «Чарівний бар», що нагадує замок в Діснейленді. Його бармени запевняють всіх, що володіють магією. В аеропорту «Frankfurt» (Франкфурт-на-Майні) в терміналі № 1 працюють дискотека, кегельбан, ігрові автомати, кінозали. У терміналі № 2 розташована сцена, де виступають місцеві групи. Характерною рисою токійського аеропорту «Narita» є велика кількість електроніки. Комп'ютерні ігри для дітей, комп'ютерні, аудіовізуальні програми для дорослих. Крім того, допитливим пасажиром пропонується прогулянка у розташований поблизу ботанічний сад і музей авіонавтики.

Отже, світова практика демонструє різноманітність послуг. Як бачимо, неавіаційна діяльність має надважливий характер і є запорукою ефективного функціонування аеропортів. Як уже зазначалося, у зарубіжних аеропортах неавіаційна діяльність в основному здійснюється шляхом передачі в концесію приміщень і споруд аеропорту під різний вид діяльності. В українських аеропортах неавіаційна діяльність здійснюється на основі укладання орендних договорів. Необхідно удосконалювати розвиток неавіаційної діяльності, при цьому унаслідуючи досвід зарубіжних країн.

Послуги з неавіаційної діяльності надаються авіакомпаніям, підприємствам, організаціям і приватним особам і пов'язані з наданням в оренду будівель і споруд, приміщень та робочих площ, територій та автостоянок, каналів і засобів зв'язку, інформаційних систем та технологічного обладнання для виконання наземного обслуговування, концесій на окремі види основної діяльності та права участі у спільній діяльності з авіаційного профілю та інше (рис.1).

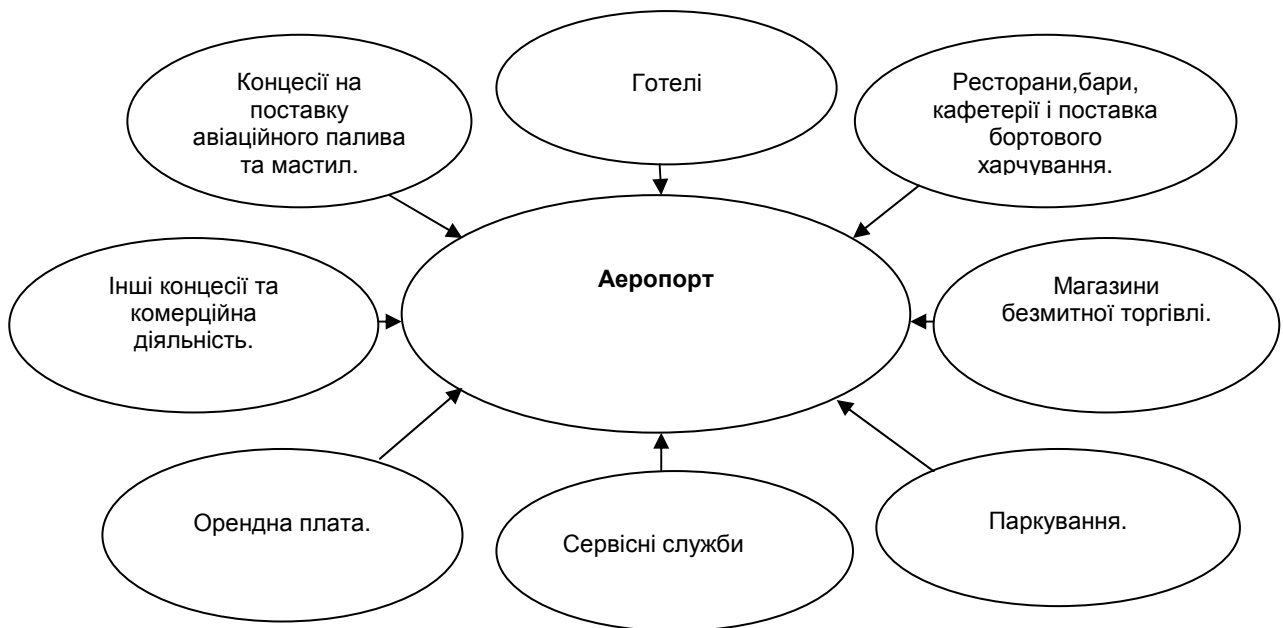


Рис. 1. Джерела доходів аеропорту від неавіаційної діяльності

Джерело: складено авторами

Як правило, у багатьох аеропортах результати неавіаційної діяльності виявляються нижче їхніх потенційних можливостей. Це спричинено впливом таких факторів: загальний обсяг перевезень, значна частка в ньому належить міжнародним перевезенням і т.д. Тобто, збільшуючи обсяг перевезень, аеропорт сприяє зростанню доходів від неавіаційної діяльності.

В ході дослідження встановлено, що доходи від неавіаційної діяльності є важливим джерелом прибутку аеропортів та саме надання якісних послуг є запорукою ефективної роботи аеропортів. Саме для ефективного функціонування неавіаційної діяльності необхідно оцінити ефективність управління цієї діяльності.

Для проведення оцінки управління ефективністю неавіаційної діяльності аеропорту пропонується використовувати такі основні критерії: економічний, соціальний, екологічний.

Застосовуючи показники економічного критерію управління ефективністю неавіаційною діяльністю аеропорту, нами використано такі показники: прибуток від неавіаційної діяльності,

зростання фондівддачі, надання неавіаційних послуг на одиницю витрат ресурсу, рентабельність, загальна економія ресурсів, продуктивність праці робітників аеропорту.

Соціальний критерій характеризується такими показниками: рівень задоволення потреб ринку неавіаційних послуг, скорочення тривалості робочого тижня персоналу аеропорту, збільшення кількості робочих місць в аеропорту, поліпшення умов праці.

Екологічний критерій управління ефективністю неавіаційної діяльності аеропорту визначається наступними показниками: забруднення атмосферного повітря, забруднення ґрунтів та ґрунтових вод.

Щодо загального управління неавіаційною діяльністю дослідженням встановлено, що через відсутність у персоналу аеропорту необхідних професійних навичок і досвіду, а також через нестачу фінансів, адміністрації багатьох аеропортів воліють передавати неавіаційну комерційну діяльність у відання агентських компаній, які спеціалізуються в цій сфері, витрачаючи при цьому додаткові кошти.

Враховуючи зарубіжний досвід, в Україні для забезпечення ефективного розвитку неавіаційної діяльності аеропортів, необхідно дотримуватися таких етапів розвитку галузі (рис. 2):

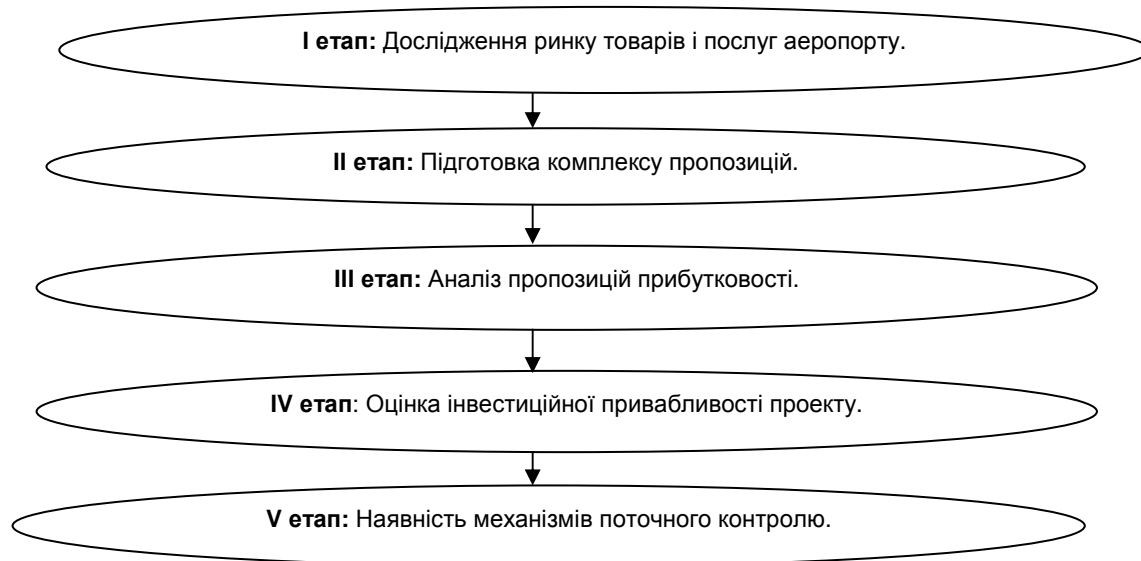


Рис. 2. Етапи розвитку неавіаційної діяльності аеропорту

Джерело: складено за [8]

Аналізуючи роботу аеропорту Бориспіль, зазначимо, що це найбільший аеропорт України, який в 2014 році скоротив пасажиропотік на 13% порівняно з 2013 роком – до 6,89 млн. осіб. Значне скорочення обсягів авіаперевезень на вітчизняному ринку є очікуваним результатом економічної та політичної ситуації в Україні. Зі скороченням пасажиропотоку, відповідно зменшилися і доходи від неавіаційної діяльності. Проте саме цей аеропорт надає широкий спектр пасажирських послуг.

До послуг пасажирів аеропорту «Бориспіль» пропонувались:

- магазини безмитної торгівлі;
- магазини брендового одягу;
- магазини мобільного зв'язку;
- кіоски преси;
- книжковий магазин;
- пункти прокату автомобілів;
- ресторани, бари, кафе, міні-бар, снєк-бар, кисневий бар;
- банкомати;
- пункти обміну валют;
- платіжні термінали Ibox;
- студія експрес-манікюру (нейл бар);
- аптека;
- місця для пакування багажу

Структура неавіаційних доходів у відсотковому співвідношенні представлені на рис. 3.

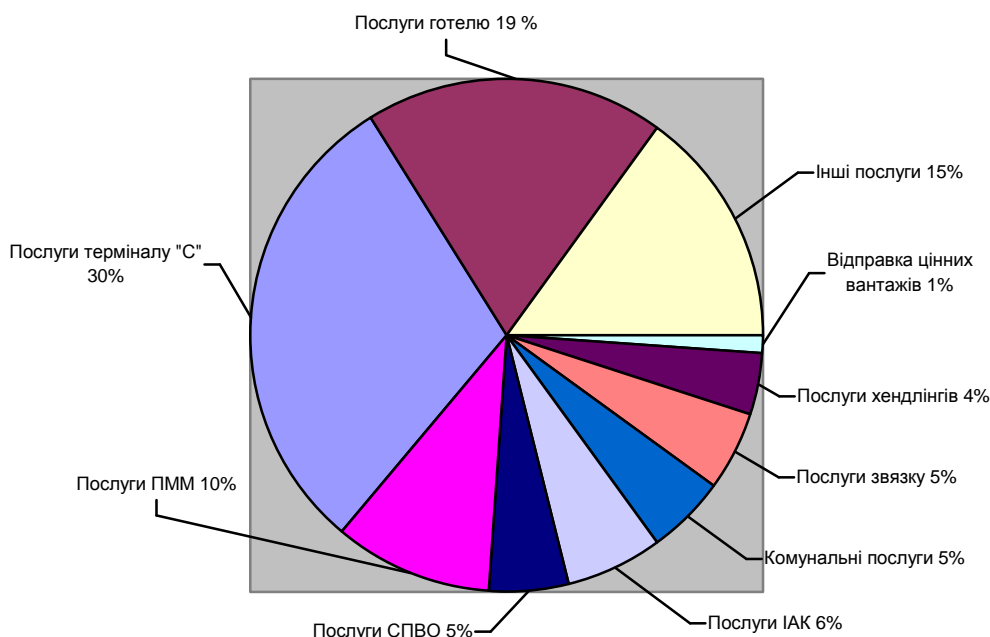


Рис. 3. Структура доходів від неавіаційної діяльності за 2014 рік

Джерело: складено за [5]

Як видно з рис.3, найбільшу частку доходів від неавіаційної діяльності складають доходи від послуг Терміналу «С» - 30%, найменшу доходи від послуг відправки цінних вантажів - 1%.

Надаючи зазначений спектр послуг, доходи аеропорту «Бориспіль» від неавіаційної діяльності у 2014 році склали 260 млн. гривень. Це на 12,9% (30 млн. гривень) перевищує суму доходів від неавіаційної діяльності, отриману аеропортом роком раніше. В структурі загальних доходів аеропорту за звітний рік неавіаційна складова становить 18,4% [4].

Найбільша частина доходів від неавіаційної діяльності становить 30 % (65 млн. гривень) отримана у вигляді оплати послуг VIP-терміналу С, порівняно з 2013 роком, даний показник збільшився на 21,8% (12 млн. гривень). Впродовж 2014 року стрімко зросли доходи від послуг оренди та рекламної діяльності.

Провівши комплексну оцінку управління ефективністю неавіаційної діяльності аеропорту, проаналізувавши отриманий результат, можна зробити висновки щодо пріоритетності видів неавіаційної діяльності в цьому аеропорту:

- 1) найвищу оцінку отримали: оренда, пункт ПММ, транспортні послуги;
- 2) відносно високу пріоритетність мають: торгівельні послуги, харчування.
- 3) середню пріоритетність мають: банківські послуги, обслуговування багажу.
- 4) низьку оцінку отримали: безпека та екстрені послуги, обслуговування категорій пасажирів.

Кожен рік поповнюється спектр послуг для пасажирів та розширюється мережа закладів, діяльність яких спрямована на задоволення потреб клієнтів аеропорту «Бориспіль». Проте слід зазначити, що в аеропорт інвестовано величезну кількість коштів. Завдяки цим кредитам проведено Євро-2012, але зараз об'єкти використовуються неефективно, і досі менеджмент аеропорту не звертає уваги на неавіаційні доходи. Так в термінал "D" аеропорту інвестовано \$ 429 млн, проте він використовується на 27%. У термінал "F" інвестовано \$ 40 млн за період 2009-2014 років, в термінал "B" – \$ 19 млн, паркінг – \$ 33 млн: ці об'єкти в даний час не використовуються.

Висновки з проведеного дослідження. Ефективне функціонування аеропортів є важливим чинником розвитку транспортної системи країни. Для забезпечення ефективного функціонування аеропортів необхідно сприяти розвитку як авіаційної, так і неавіаційної діяльності. Саме неавіаційна діяльність дає змогу повністю задовольнити потреби пасажирів. Однак, частка неавіаційних доходів в українських «повітряних воротах» значно менша, ніж у відомих аеропортів.

В Україні є недостатньо розвинена неавіаційна галузь обслуговування пасажирів. З економічної точки зору, необхідно створити в аеропортах економічні зони, що сприятимуть розвитку диверсифікації аеропортової діяльності.

Найбільш часто основною діяльністю, здійснюваною аеропортом в зонах вільного підприємництва, є зберігання товарів на митних складах і складування, які супроводжуються необхідним обслуговуванням. Однак створення в аеропорту відкритої зони пов'язане зі значними фінансовими витратами з боку аеропорту і держави. Для аеропортів доцільно створювати або розширювати митні склади і складські зони, що дозволяють здійснювати діяльність з консолідації та

комплектуванню партії вантажів.

Недосконалість українського законодавства поки не дозволяє створити повноцінні вільні економічні зони в аеропортах. Проте вже зараз в аеропортах може бути введений режим «вільного складу», наприклад, для вантажного терміналу, цеху бортового харчування і т.п. Працюючи в такому режимі, аеропортові підприємства можуть звільнитися від справляння митних зборів і можуть користуватися низкою податкових пільг і преференцій.

Література

1. Запорожець В. Аеропорт: організація, технологія, безпека / В. Запорожець, М. Шматько. – К. : Дніпро, 2002. – 168 с.
2. Кубичек В.В. Развитие рынка услуг в сфере аэропортового обслуживания [Электронный ресурс] / В.В. Кубичек – Режим доступа: <http://www.dissercat.com/content/razvitie-rynka-uslug-v-sfere-aeroportovogo-obslyzhivaniya>
3. Кулаєв Ю.Ф. Економіка цивільної авіації України [Текст] / Ю.Ф. Кулаєв. – К. : Фенікс, 2004. – 667 с.
4. Офіційний веб-сайт Державіаадміністрації України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.avia.gov.ua/>
5. Павелко В.Ю. Оцінювання ефективності управління аеропортом / В.Ю. Павелко // Економічний форум. Науковий журнал. – 2014. – № 3. – С. 181-190.
6. Полянська Н.Є. «Міжнародний аеропорт Бориспіль»: дослідження діяльності [Електронний ресурс] / Полянська Н.Є., Корнієнко О.В. – Режим доступу: http://www.rusnauka.com/2_KAND_2009/Economics/39529.doc.htm
7. Полянская Н.Є. Обслуживание пассажиров: расширение сервиса и возникающие проблемы / Н.Є. Полянская, А.А. Метельский // Проблеми підвищення ефективності інфраструктури: Збірник наукових праць: Випуск 9. – НАУ, 2003. – С. 36-39.
8. Ратушна Н.В. Перспективи розвитку неавіаційної діяльності в аеропортах України / Н.В. Ратушна // Збірник наукових праць. – К. : НАУ, 2010. – Вип. 26. – С. 95-100.

References

1. Zaporozhets, V. and Shmatko, M. (2002), *Aeroport: orhanizatsiia, tekhnolohiia, bezpeka* [Airport: organization, technology, safety], Dnipro, Kyiv, Ukraine, 168 p.
2. Kubichek, V.V. "Development of services in the field of airport services", available at: <http://dissercat.com/content/razvitie-rynka-uslug-v-sfere-aeroportovogo-obslyzhivaniya> (access date October 10, 2015).
3. Kylaev, Yu.F. (2004), *Ekonomika tsyvilnoi aviatsii Ukrainy* [The economy of civil aviation in Ukraine], Fenix, Kyiv, Ukraine, 667 p.
4. State Aviation Administration of Ukraine: available at: <http://avia.gov.ua/> (access date October 13, 2015).
5. Pavelko, V.Yu. (2014), "Evaluation of management in effectiveness at airport", *Ekonomichnyi forum*, no. 3, pp. 181-190.
6. Polianska, N.E. and Kornienko, O.V. (2009), "Boryspil International Airport: research activities", available at: http://rusnauka.com/2_KAND_2009/Economics/39529.doc.htm (access date October 10, 2015).
7. Polianskaya, N.E. and Metelskiy, A.A. (2003), "Passenger service: expansion of service and problems", *Problemy pidvyschennia efektyvnosti infrastruktury*, Issue 9, National aviation university, Kyiv, Ukraine, pp. 36-39.
8. Ratyshna, N.V. (2010), "Prospects of development unaviation activities at airports in Ukraine", *Zbirnyk naukovykh prats*, Issue 26, National aviation university, Kyiv, Ukraine, pp. 95-100.