

УДК 338.48-44(1-83)

Т.Е. Прима, к.ф.-м.н, доц.

(Донецкий институт туристического бизнеса)

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ ЭФФЕКТИВНОГО ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ «ЕВРО-2012» ДЛЯ РАЗВИТИЯ ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦИАЛА УКРАИНЫ

В статье обсуждается развитие транзитного потенциала Украины на базе инфраструктуры чемпионата «Евро-2012». Анализ данных о работе аэропортов Украины показал, что при грамотном менеджменте устойчивый рост и прибыльность возможны даже в отсутствие бюджетных инвестиций, особенно в связи с планируемым подписанием программы «Открытое небо».

Ключевые слова: инфраструктура, инвестиции, транспортный потенциал, хаб, лоу-кост авиакомпании.

У статті обговорюється розвиток транзитного потенціалу України на базі інфраструктури чемпіонату «Євро-2012». Аналіз даних щодо роботи аеропортів України показав, що при грамотному менеджменті стійке зростання й прибутковість можливі навіть за відсутності бюджетних інвестицій, особливо у зв'язку з планованим підписанням програми «Відкрите небо».

Ключові слова: інфраструктура, інвестиції, транспортний потенціал, хаб, лоу-кост авіакомпанії.

This paper discusses the development of transit potential of Ukraine on the basis of Championship EURO 2012 infrastructure. Data analysis of the airports in Ukraine showed that with proper management of sustainable growth and profitability are possible even in the absence of public investment, especially in connection with the planned signing of the "Open Skies".

Keywords: infrastructure, investment, transport potential, hub, low-fare airline.

Постановка проблемы. Статистика ВТО говорит о быстром восстановлении туристической отрасли в мире – 5% глобального ВВП, 235 млн рабочих мест, 30% экспорта услуг и более 1,03 млрд дол. США генерировано туристами в 2011 г. Предварительные данные по воздушному транспорту, опубликованные Международной организацией гражданской авиации, подтверждают полное восстановление спроса на международные перевозки при ожидаемом росте общего объема пассажирских перевозок, измеряемого в пассажиро-километрах, примерно на уровне 8% в год. Особо высокие темпы восстановления были зарегистрированы в сфере международных перевозок (+9%), что обусловлено энергичным восстановлением спроса на деловые и туристические поездки на большие расстояния, особенно из развивающихся стран. Эта общая тенденция подтверждается статистическими данными, опубликованными Международным Советом аэропортов, который сообщает о росте почти на 8% объема международных перевозок и на 6% – внутренних перевозок [1].

Развитие авиационной отрасли в Украине получило мощный толчок благодаря проведению «Евро-2012», однако все построенные к чемпионату аэропорты оказались убыточными, а их новые мощности – незаполненными по причине непродуманной политики и ошибок менеджмента. В то же время некоторые украинские аэропорты демонстрируют устойчивый рост и прибыльность даже в отсутствие бюджетных инвестиций, что показывает возможность развития транзитного потенциала Украины, особенно в связи с планируемым подписанием программы «Открытое небо».

Анализ последних публикаций. Необходимость раскрытия рекреационного потенциала Донбасса, развития туристической инфраструктуры перед «Евро-2012» широко обсуждалась в научных и специализированных изданиях украинскими учеными А.И. Амошей [1], В.Ф. Данильчуком [2], Г.В. Мишечкиным [3], а также была вовлечена в

тематику научних конференцій і симпозиумів в процесі підготовки к чемпіонату [4]. Однак проблеми підготовки к «Євро-2012» залишилися в минулому, тепер на повестці дня – ефективне використання створеної інфраструктури для розвитку туризму в регіоні.

Цілью статті являється аналіз розвитку авіаційної галузі України напередодні і після «Євро-2012» і розробка рекомендацій по використанню аеропортової інфраструктури для підвищення транзитного потенціалу.

Изложение основного материала. Фактично аеронавігаційне обслуговування в Україні в 2011 г. було надано 484 266 рейсам, що на 5,9% більше, ніж в 2010. З них 107 717 рейсів приходилося на українські авіакомпанії (рост на 9,5% к 2010) і 376 549 – на іноземні (рост 4,9% к 2010). Найбільше кількість вильотів забезпечено в наступних аеропортах України [2]:

1. «Київ Бориспіль» – 106 970 (+10,4%),
2. «Донецьк» – 16 159 (+16,2%),
3. «Одеса» – 15 250 (+8,5%),
4. «Київ Жуляни» – 13 242 (+90,3%),
5. «Сімферополь» – 13 191 (+1,6%),
6. «Дніпропетровськ» – 10 803 (+3,8%),
7. «Харків» – 8 158 (+21,6%),
8. «Львів» – 8 095 (–20,1% в зв'язі з реконструкцією полоси),
9. «Запоріжжя» – 3 023 (+6,3%)
10. «Івано-Франківськ» – 2 398 (+42,7%).

Як видно з статистики, уже в 2011 г. другий столичний аеропорт «Жуляни» знаходився в лідерах (обогнав навіть Сімферополь), адже тут тепер обслуговуються авіакомпанії «WizzAir» і «Khors». Уже в квітні 2012 г. в аеропорту ввійшов в експлуатацію новий термінал, і не виключено, що по итогам 2012 г. «Жуляни» піднімуться ще вище в рейтингу.

В 2011 г. найбільше кількість польотів надано таким авіакомпаніям [3]:

1. «Aerosvit Airlines» (Україна) – 35 968,
2. «Ukraine International Airlines» (Україна) – 22 501,
3. «Lufthansa» (Німеччина) – 18 306,
4. «Turkish Airlines» (Туреччина) – 17 372,
5. «Aeroflot-Russian Airlines» (Росія) – 17 290,
6. «Emirates» (ОАЕ) – 14 754,
7. «Dniproavia» (Україна) – 14 649,
8. «Transaero Airlines» (Росія) – 13 906,
9. «Qatar Airways» (Катар) – 11 227,
10. «British Airways» (Велика Британія) – 10 718.

Звернемо увагу, що на 6-м місці знаходилася авіакомпанія «Emirates», навіть не виконуюча прямих рейсів в Україну, що ще раз нагадує про повністю не використаний транзитний ресурс нашої країни.

По розподіленню типів польотів в 2011 г. також можна спостерігати недостатнє використання транзитного потенціалу України, адже найменший ріст дали транзитні рейси – 309 921 (+2,9%). Міжнародні рейси (з вильотом/посадкою) показали найважливіший ріст – 135 529 (+13,9%), і помірно зросли внутрішні – 38 816 (+4,1%) [2]. Згідно даним Державної авіаційної служби України пасажиропотік українських аеропортів в першому півроку 2012 г. зріс на 17,3% і склав 6 млн 86,2 тис. осіб. Пасажиропотік на міжнародних повітряних лініях в перші 6 місяців цього року склав 4 млн 941,1 тис. осіб. (+17,4%), а на внутрішніх – 1 млн 145,1 тис. осіб. (+17,1%) [2].

В 2012 г. в рейтингу українських аеропортів Харків змістився з 8-го місця на 6-е, а аеропорт Дніпропетровська опустився на 2 позиції з 6-го на 8-е місце. При цьому слід враховувати, що статистика включає в себе пасажиропотік спеціальних чартерних рейсів, які приймають аеропорти «Бориспіль», «Жуляни», «Львів», «Харків» і «Донецьк».

Таблиця 1

Статистика авиационной отрасли Украины за январь-июнь 2012 г.

Аэропорты	Число пассажиров					
	всего, тыс. чел.	отклонение, %	междуна- родных, тыс. чел.	отклонение, %	внутрен- них, тыс. чел.	отклонение, %
«Киев Борисполь»	3830,3	+11,3	3314,9	+11	515,4	+13,4
«Винница»	0,5	-16,7	0,5	+25	-	-
«Днепропетровск»	203,9	+11,8	128,5	+5,2	75,4	+25,2
«Донецк»	459,7	+37,5	307,7	+51	152	+16,4
«Ивано-Франковск»	18,3	-54	2,5	-90	15,8	+5,3
«Запорожье»	18,8	-26	13,5	-32	5,3	-3,6
«Киев Жуляны»	304,8	+103,5	251,4	+110,7	53,4	+75,1
«Луганск»	19,7	-18,6	12,3	-25,5	7,4	-3,9
«Львов»	221	+56,7	165,6	+57,9	55,4	+53,5
«Мариуполь»	1,3	+30	0,7	+75	0,6	-
«Николаев»	9,3	+22,4	9,2	+31,4	0,1	-83,3
«Одесса»	381,5	+11,2	302,2	+7,3	79,3	+29,2
«Полтава»	0,4	-	-	-	0,4	-
«Симферополь»	370,6	+12,5	243,4	+17,9	127,2	+3,5
«Сумы»	0,2	-50	-	-	0,2	-50
«Ужгород»	5,4	+3,8	0,8	-33,3	4,6	+15
«Харьков»	223,3	+60,8	173,8	+67,1	49,5	+41,8
«Черновцы»	11	-12,7	10,3	+4	0,7	-74,1

Безусловно, динамика показателей статистики пассажиропотока в 2013 г. не будет столь обнадеживающей, ведь существенный вклад в 2012 г. дали чартерные и специальные рейсы к «Евро-2012». В то же время развитие туристической инфраструктуры к «Евро-2012» может дать мощный толчок к расцвету туристического и авиационного бизнеса.

Главный аэропорт Украины – киевский «Борисполь» и три других реконструированных к «Евро-2012» аэропортов страны (во Львове, Харькове и Донецке) пока остаются убыточными. И, как прогнозируют независимые экономисты, еще долго будут нуждаться в дотациях.

Аэропорт «Борисполь» является главными воздушными воротами Украины и, по официальной информации, обеспечивает более 70 % авиационных пассажирских перевозок [4]. К чемпионату Европы по футболу здесь был построен терминал D, который считается одним из крупнейших в Восточной Европе. Его сооружение обошлось в 4,8 млрд грн. Администрация аэропорта заявляет, что его пропускная способность может достичь 15 млн пассажиров в год. Именно терминал D должен обслуживать большинство международных и местных рейсов.

Международный аэропорт «Борисполь» в начале августа 2012 г. решил выпустить облигации на 1 млрд грн для финансирования завершения строительства крупнейшего терминала D, перевода в него внутренних рейсов, возведения паркинга и железнодорожной станции. К концу августа аэропорту удалось разместить облигаций лишь на 250 млн грн. Эксперты считают, что продажа тормозится из-за того, что недавно введенный в эксплуатацию терминал D пока не стал привлекательным для большинства украинских и иностранных авиакомпаний.

Однако при нынешнем положении дел загрузить «Борисполь» и три других реконструированных для проведения «Евро-2012» аэропортов будет совершенно нереально, ввиду снижения в последние годы платежеспособности украинского населения нельзя ожидать увеличения внутренних авиаперевозок. Пассажиропоток из-за границы тоже не вырастет. Несмотря на успех «Евро-2012», Украина осталась для большинства граждан

Євросоюзу невідомою і непопулярною країною ввиду невідомості туристическої інфраструктури і небагатоприятного бізнес-клімату.

Після піка пасажиропотока, який прийшов на час футбольного первенства континенту, нині термінал D практично порожній. Звідси поки стартують тільки рейси авіакомпаній-дискаунтерів Air Arabia з ОАЕ і норвежської Norwegian. Однак все частіше з'являється інформація про гострі супереччя між дирекцією «Борисполя» і великими українськими і іноземними авіаперевозчиками. Причиною небажання авіакомпаній переводити свої рейси в термінал D є неприємні умови, які запропонує дирекція аеропорту, і "корупційна складова". За словами експертів, менеджерів авіакомпаній не влаштовує, зокрема, те, що «Бориспіль» нав'язує їм послуги своїх сервісних структур по обслуговуванню пасажирів і обробці багажу. Російська «Трансаеро» вже вирішила взагалі припинити свої рейси з «Борисполя» і перевести їх в міжнародний аеропорт в столичному пригороді Жуляни.

Ще однією спробою вирішити проблему рентабельності «Борисполя» стала ідея уряду України віддати аеропорт в концесію. В лютому 2012 г. віце-прем'єр уряду України Борис Колесников заявив, що переговори про це ведуться з чотирма міжнародними компаніями. Однак з тих пор ніяких новин про результати цих переговорів не надходило.

В 1996 г. в рамках програми технічної допомоги Євросоюзу TACIS консультанти прийшли до висновку, що Україні потрібні один національний аеропорт-хаб на базі «Борисполя» і сім основних регіональних аеропортів в Жулянах, Харкові, Донецьку, Дніпропетровську, Сімферополі, Одесі і Львові. Хаб – це вузловий аеропорт, куди стекаються пасажирів з різних напрямків і де відбувається перерозподіл пасажиропотоків. Люди можуть літати як транзитом, роблячи в аеропорту проміжну посадку і не змінюючи номер рейсу, так і трансфером – в такому випадку пасажирів пересаджують на інший рейс, можливо, навіть іншої авіакомпанії. Для цього в аеропорту повинні бути створені умови для зручної стыковки рейсів – ввісний розклад, швидке обслуговування пасажирів. При цьому на пересадку відводиться не більше години. У «Борисполя» – унікальні шанси стати хабом. Він знаходиться на осі «Пулкове» (Санкт-Петербург) – «Шереметьєво» (Москва) – «Софія». Кожен з цих аеропортів прагне першим завершити модернізацію і перехватити транзитні потоки, які йдуть з Азії в західному напрямку. Ближче всіх до стандартів хаба підійшов аеропорт «Шереметьєво».

Такому великому державству, як Україна, одним хабом не обійтись, потрібно розвивати аеропорти в найбільших містах. Це повинні бути аеропорти категорії А з взлітно-посадочною смугою, здатною приймати громадянські повітряні судна всіх основних типів, в тому числі дальномаршрутні лайнери. За стандартами міжнародної організації громадянської авіації (ІКАО), при радіусі охоплення 200–250 км ці аеропорти можуть обслуговувати майже всю територію України. При цьому рентабельними в довготривалій перспективі можуть бути тільки аеропорти, пасажиропотік в яких більше 100 тис. осіб на рік. Такими нині є шість з семи аеропортів, позначених консультантами TACIS.

Аеропорт «Київ Жуляни» – один з п'яти аеропортів в світі, розміщених прямо в межах міста. З-за цього у нього шаткоє положення: столичні управленці то пропонували його розвивати, то хотіли знести і побудувати житловий мікрорайон. Така нестабільність відпугнула від повітряного порту багатьох авіаперевозчиків. Нинішня нова концепція розвитку аеропорту в Жулянах повністю виправдовує себе – аеропорт демонструє рекордні темпи зростання пасажиропотока, вже складаючи реальну конкуренцію «Борисполі». Було зроблено лише найголовніше – освоєно 360 м смуги, яку раніше не використовували (для цього потрібно було поставити освітлення), збільшена її несуча здатність, облаштовані рульові дорожки, реконструйований існуючий термінал. Якщо розвивати аеропорт, він може приносити 10 мільйонів гривень прибутку щорічно. Правда, дальномаршрутні

самолеты все равно не смогут летать через аэропорт «Киев»: полоса ограничена железной дорогой и жилым массивом.

Украине также нужен грузовой хаб, в который самолеты будут доставлять грузы с азиатского направления. Крупный логистический центр уже спроектирован в Узине (Белоцерковский район Киевской области). Взлетно-посадочная полоса этого аэропорта предназначена для больших лайнеров, и на его территории запланировано строительство складов. На этот аэропорт уже есть несколько серьезных претендентов, среди которых немецкая Lufthansa, сингапурские и китайские авиалинии. Регионам тоже необходимы грузовые аэропорты. Так, перепрофилироваться на обслуживание грузов намерены небольшие аэропорты на востоке и в центре страны, например в Черкасах. Сюда партия грузов из Китая может быть доставлена за 8–10 ч и тут же перенаправлена авиатранспортом, железной дорогой, водным транспортом по Украине или за границу. Однако перепрофилирование означает большие инвестиционные вливания, которых пока нет.

Если восемь украинских аэропортов имеют шанс занять свое место, то какой-либо программы развития остальных двадцати двух у правительства нет. Аэропорты в Сумах, Черкассах, Чернигове, Ровно, Хмельницком, Виннице, Полтаве и Херсоне сегодня хронически убыточны. С развалом Советского Союза дотационная схема рухнула, число полетов резко снизилось, а взлетно-посадочные полосы региональных аэропортов начали зарастать травой. Пустую нишу быстро заполнил железнодорожный и автомобильный транспорт.

Однако популярность авиаперевозок будет постепенно возрастать. Мелкие региональные аэропорты не могут и не должны составлять конкуренцию крупным станциям воздушного транспорта, ориентированным на международные перевозки. Их главная ниша – обеспечение региональных низкобюджетных перевозок, причем в разных регионах страны специфика работы аэропортов может значительно отличаться. Бизнес-пассажиров в западном регионе (аэропорты Луцка, Тернополя, Черновцов, Ужгорода), не считая Львова, мало: в основном летают туристы и курортники. Значительная часть пассажиров – так называемые VFR (visiting friends and relatives), которые летят из Канады и США (где проживает многочисленная украинская диаспора) через Киев в западно-украинские города с целью посетить своих родственников. Кроме того, воздушные станции в Западной Украине могут обслуживать пассажиров соседних стран – Польши, Румынии, Венгрии, Словакии, чьи граждане могут приезжать в Украину без виз. Так, взлетно-посадочная полоса аэропорта Ужгорода буквально упирается в государственную границу. Треть пассажиров здесь – из соседних стран. Им удобнее приехать в Ужгород, поставить машину на стоянку и улететь, к примеру, в Италию, нежели ехать для этого в Братиславу.

Некоторые аэропорты на востоке Украины существуют благодаря заинтересованности в них крупных промышленных предприятий. Мариупольский аэропорт фактически обеспечивает потребности металлургического комбината им. Ильича на правах аренды. Запорожский аэропорт существует благодаря поддержке предприятия «Мотор-Січ». Однако при этом он находится в коммунальной собственности, хотя, пользуясь аэропортом, предприятие должно взять полную ответственность за его содержание, которая сегодня лежит на городском бюджете. На юге Украины есть все условия для развития бюджетных туристических перевозчиков и бизнес-авиации. Так, в Крыму предприниматели предложили запустить над полуостровом небольшие самолеты – аэротакси. Это может определить специализацию ныне не востребованных аэропортов в Керчи и Севастополе.

Государство не стремится вкладывать деньги в модернизацию украинских аэропортов. За пятнадцать лет на эти цели деньги из бюджета были выделены только «Борисполю». Приближение «Евро-2012» заставило выделить средства на четыре аэропорта принимающих городов, однако такая бессистемная политика еще раз говорит о том, что концепции развития аэропортов нет. При этом стопорит реформы совсем не отсутствие денег в бюджете. Все, что требуется от правительства, – это разработать и внедрить понятные правила. Инвесторы, готовые вложить свой капитал в развитие аэропортов, найдутся.

Основные революционные технологии в воздушно-транспортной отрасли были разработаны и реализованы еще в конце 70-х годов. С тех пор идет эволюционное развитие, накопительство маркетинговых ноу-хау и оттачивание сервиса. Поэтому Украине догнать международные стандарты будет не так сложно. Однако для этого аэропортам следует переориентироваться с бюджетных денег на частные инвестиции.

В первую очередь необходимо определиться с собственностью. Большая часть аэропортов (двадцать два из тридцати) еще несколько лет назад были отданы на откуп городским властям. Среди них в коммунальную собственность передали потенциально высокоприбыльные аэропорты Симферополя, Донецка и Одессы, которые должны были остаться в госсобственности. В результате в полное распоряжение городских или областных советов перешло все имущество аэропортов, в том числе и такой стратегический объект, как взлетно-посадочная полоса. Тогда как, к примеру, в России взлетно-посадочная полоса при любом собственнике остается в руках государства.

Управленческую ситуацию в аэропортах чиновники почти не отслеживают, занимаясь только вопросами сертификации и безопасности полетов. Госавиаслужба, которая перенесла полтора десятка реорганизаций за последние пятнадцать лет, сейчас находится в состоянии ликвидации и слияния с «Укравиаатрансом». Руководство коммунальных аэропортов полностью зависит от местных советов. От того, выдадут ли льготы по налогу на землю или нет, часто зависит судьба аэропорта. Город привык работать с троллейбусами, метро, но не имеет представления об экономике аэропортов. В такой ситуации воздушный порт попадает под влияние определенных групп интересов, например регионального перевозчика. Эта организация обеспечивает аэропорту рейсы и поддерживает его существование. Но в то же время и сдерживает его развитие: аэропорт теряет самостоятельность и отстаивает интересы своего авиаперевозчика. В аэропортах Днепропетровска и Львова возникает парадоксальная ситуация: иногда небазовый перевозчик не может получить разрешение на полеты в данные регионы, поскольку это невыгодно местной авиакомпании.

Объектом, запрещенным к приватизации, является только аэропорт «Борисполь». Формально приватизация других станций воздушного транспорта не запрещена, но три попытки выставить аэропорт на конкурс («Луцк», «Тернополь», «Черновцы») оказались неудачными. Процедура привлечения частных инвестиций не отлажена. Пассивность правительства оборачивается тем, что из аэропортов выводят имущество и активы. Понимая это, Минтранс предлагает вернуть крупные аэропорты в госсобственность. Однако, как это сделать, пока никто не знает: забрать назад то, что было отдано добровольно, очень сложно. Вместе с тем возврат в госсобственность, даже если таковая состоится, совсем не самоцель. Правительство должно иметь четкое представление, что делать с аэропортами, иначе любые попытки получения контроля над ними окажутся бессмысленными.

Ожидалось, что в январе 2007 г. будет подписан договор об унификации законодательства в авиационной отрасли между Украиной и ЕС. Предполагалось, что уже в начале 2008 г. законы и принципы регулирования в этой сфере у нас будут те же, что и в Европе, и украинскими аэропортами заинтересуются глобальные инвесторы. Европейское воздушное пространство перенасыщено, поэтому хаб в Борисполе и международные аэропорты в крупных городах – это возможность частично снизить нагрузку на европейское небо. Украина эффективно использует такую возможность, если правительство структурирует сеть отечественных аэропортов, расставит приоритеты, сделает понятной и прозрачной фискальную политику в этой сфере, в частности, законодательно закрепив ставку налога на землю (по мнению экспертов, она должна быть одинакова для аэропортов и железнодорожников – 0,2% от оценочной стоимости используемой земли). Сегодня же украинским аэропортам начисляют от 300 тыс. до 3 млн грн налога на землю. Например, аэропорту Кировограда при годовом доходе в 160 тыс. грн насчитывают 236 тыс. грн налога, Черновцам при доходе 350 тыс. грн – 740 тыс. грн налога.

Адекватные и стабильные налоги сделают аэропортовый бизнес устойчивым и прогнозируемым. Необходима продуманная политика в вопросах привлечения инвестиций.

Нельзя допускать продажу аэропортов авиакомпаниям, хотя именно они могут проявлять к этим объектам повышенный интерес. Такая директива действует в странах ЕС, и это необходимое условие развития конкуренции на рынке авиаперевозок. Аэропортовая инфраструктура должна остаться в собственности государства, однако управлять ею должен частник. В развитых странах – это специализированные управляющие компании, такие как BAA plc, Fraport, Hochtief Airport, Grupo Ferrovial и др. Так, в Британии единая управляющая структура BAA (British Airport Authority) сформировала региональный кластер аэропортов разной специализации. Эта компания сейчас распоряжается восемью британскими аэропортами и, кроме того, взяла в управление шесть аэропортов в Австралии и по одному – в США и Италии. При этом BAA не является собственником этих аэропортов. В Украине такая компания может создать совместное предприятие с украинской девелоперской или инвестиционной компанией. По данным ассоциации «Аэропорты Украины», аэропортами в Симферополе и Одессе уже заинтересовался словацкий инвестиционный банк. Прекрасная возможность привлечения инвестиций – сотрудничество с недавно созданным Европейским инвестиционным банком, который получил мандат на инвестпроекты в странах-соседях ЕС. Он располагает средствами в 13 млрд евро, и один из его приоритетов – развитие транспорта. Возможны и другие схемы привлечения частного капитала, не подразумевающие полную приватизацию аэропортов: передача государственных активов в аренду, как в России, или в концессию, как в Гамбурге, Афинах, Сиднее, Дюссельдорфе или Тиране.

Украина обладает огромным транзитным потенциалом, причем это относится не только к трубопроводам и автобанам. Спрос на авиаперелеты со стороны европейцев и азиатов растет, а возможности местных аэропортов ограничены. Близость Украины к Европе и азиатским транзитным коридорам дает стране уникальную возможность зарабатывать на транзите пассажиров и грузов. Внеблоковый статус Украины привлекает в нашу страну даже пассажиров из Израиля: напрямую лететь, например, в соседнюю Палестину они не могут, а самый защищенный из открытых путей лежит через «Борисполь». Наши аэропорты могут даже бросить вызов монополии московских аэропортов на пассажиров, летящих в дальневосточном направлении. В Украине есть инфраструктура, есть потенциальные пассажиры, есть инвесторы, осталось наладить схему.

До сих пор вопрос о необходимости существования в Украине еще одного узлового аэропорта детально не изучался. На наш взгляд, потенциальными с этой точки зрения, кроме «Борисполя», являются аэропорты «Донецк», «Днепропетровск» и «Харьков». Однако подсчетов относительно того, где коэффициент транзитности может быть выше, просто нет. При этом появление альтернативного хаба нанесет немалый урон действующему узловому аэропорту. Конечно, можно иметь не один полноценный стыковочный узел, а два-три «полухаба». Однако такое распыление снизит конкурентоспособность каждого из них на фоне других мощных аэропортов – в Москве, Вене, Праге, Будапеште. Заметим, по оценке экспертов, аэропорту «Борисполь» до сих пор так и не удалось стать полноценным стыковочным узлом: доля транзитных пассажиров составляет 7-10%, в то время как в аэропортах мира показателем хаба является трансферная составляющая на уровне 45-50%.

Подготовка правительством концепции аэропортового хозяйства, в которой будет структурирована сеть украинских аэропортов, станет стимулом для более эффективного использования транзитного потенциала государства. При этом предусмотрено привлечь специалистов Министерства транспорта и связи, местных органов власти и менеджеров аэропортов.

Очевидно, что полноценное развитие украинской авиации и эффективное использование транзитного потенциала Украины в сегодняшних реалиях возможно только после присоединения к программе «Открытое небо». Обещания о создании совместного авиационного пространства с Европой звучат от украинских чиновников уже более шести лет. Пройдя несколько раундов переговоров, программа так и не достигла успешного воплощения. Обсуждение этого вопроса стало активнее накануне «Евро-2012», однако даже на время чемпионата полноценное «открытое небо» в Украине не вводилось.

Программа «Открытое небо» была создана для отмены воздушных барьеров между европейскими странами. Это означает, что в странах, которые присоединились к инициативе, существуют равные права и возможности для всех авиаперевозчиков. Благодаря «открытому небу» авиакомпании могут не только осуществлять любое количество рейсов между странами. В них также появилась возможность осуществлять каботаж, есть внутренние перелеты внутри другой страны. Например, это позволило ирландскому лоу-костеру RyanAir летать не только из Германии в Италию, но и из Барселоны на Ибицу внутри Испании. «Тестовое» открытое небо – только для нерегулярных рейсов.

Заявления о необходимости присоединения Украины к программе «Открытое небо» можно услышать от чиновников разного уровня. Однако складывается впечатление, что даже на разных ступенях власти существуют различные соображения относительно участия в этой программе. Как отмечают в Госавиаслужбе, на данный момент состоялось 5 раундов переговоров, последний из которых провели еще в марте 2010 г. По официальным данным, уже согласована большая часть текста соглашения. Среди несогласованных вопросов – признание Евросоюзом украинских сертификатов на отечественную авиатехнику, а также отмена визового режима для украинских граждан.

Настоящий режим «открытого неба» заставит украинские авиакомпании оптимизировать свои расходы и улучшить сервис, чтобы пассажир не ушел к европейским конкурентам. Фактически после подписания договора любая компания ЕС сможет летать в Украину без согласования с чиновниками, а только после переговоров с аэропортом. Сейчас эти полеты регулируются межправительственными соглашениями, которые ограничивают количество не только авиакомпаний, но и полетов. В итоге страдают не только пассажиры, которым не доступны более дешевые рейсы, но и аэропорты. Например, в Харьковском аэропорту был построен новый терминал. Но если новые авиакомпании и хотят летать в этот город, у них возникают трудности из-за межправительственных соглашений. Сейчас регулярные рейсы из Харькова выполняются украинскими компаниями только в Киев. Рейсы в Харьков планировала организовать Turkish Airlines, но сейчас квота для турецких компаний составляет 7 рейсов в неделю. И потому, что из Харькова уже летает другая турецкая компания («Pegasus»), Turkish Airlines не могут этого сделать без увеличения квоты.

В 2011 г. планировалось пустить в Украину все лоу-кост компании и даже позволить им внутренние перелеты. Но пример с австрийской бюджетной авиакомпанией Niki показывает, что эти слова не совсем соответствуют действительности – авиакомпанию не пустили в Украину, а «МАУ», «Аэросвит» и «Днепрavia» подписали соглашение о совместной эксплуатации части маршрутов, которое по сути прекратило ценовую войну на внутреннем рынке и привело к повышению стоимости перелетов.

Согласно отчету Госавиаслужбы за 2011 г. на международных линиях было перевезено 6,3 млн пассажиров, из них 4,3 млн – украинскими компаниями. Почти 90% этих перевозок выполнены «Аэросвитом» и «Международными авиалиниями Украины». Но в случае вступления в «открытое небо» убытки украинских компаний будут неизбежны. Украинские перевозчики достаточно малы по сравнению с европейскими авиакомпаниями. У них не будет такого эффекта масштаба, как у европейских перевозчиков. Плюс они не смогут зарабатывать на перевозках внутри Евросоюза, ведь там рынок уже является конкурентным.

Эксперты считают, что после внедрения «открытого неба» иностранные компании больше заинтересуются полетами в крупные украинские города – Харьков, Донецк, Днепропетровск, Одессу и Львов. Но сейчас трудно сказать, когда этот процесс дойдет до конца. В то же время привязка безвизового режима для украинцев к программе «открытого неба» является логичной – это упростит возможность для отечественных перевозчиков, которые ориентированы в первую очередь на граждан Украины, расширять сеть своих полетов в Европу благодаря увеличению пассажиропотока.

Все вышесказанное в равной мере относится и к новому аэропорту «Донецк» – после пика загрузки в июне 2012 г. качественный скачок все еще не произошел, хотя сами по себе

показатели динамики пассажиропотока являются одними из наиболее высоких. В первую очередь следует обратить внимание на положительный опыт столичного аэропорта «Жуляны» – создавать выгодные условия для захода в аэропорт крупных международных авиаперевозчиков и авиакомпаний-дискаунтеров, обеспечивать высокое качество и скорость обслуживания пассажиров, не отягощать авиакомпании и соответственно не увеличивать цену авиабилетов за счет навязывания дополнительных дорогостоящих услуг. Исходя из статистических данных за короткий промежуток с 2010 г., при выборе стратегии аэропорта предпочтительной является стратегия аэропорта «Жуляны», а не ведущего столичного «Борисполя». Попытка сделать аэропорт прибыльным за счет небольшого количества дорогих рейсов при современной покупательной способности украинцев однозначно приведет к провалу, и если рассматривать статистику двух столичных аэропортов, то ежегодное удвоение показателей «Жулян» при скромном росте и пустом терминале Д «Борисполя» говорит само за себя.

Выводы. Авиационная инфраструктура Международного аэропорта «Донецк» уже в следующем году будет способна принять 1,5 млн чел. и обеспечить обслуживание пассажиропотока, растущего на 30% ежегодно. Новый терминал предусматривает расширение его возможностей почти до 5 млн пассажиров в год. Уже сегодня ведутся переговоры с международными трансконтинентальными авиакомпаниями для использования в будущем реконструированного Донецкого аэропорта. Если к созданной инфраструктуре добавится качественный менеджмент, то аэропорт столицы Донбасса должен превратиться в транзитный стыковочный узел, который будет пользоваться популярностью не только у жителей юго-восточного региона Украины, но и у россиян, проживающих в близлежащих областях России. Наиболее перспективным направлением полетов выбрана ось Юго-Восточная Азия–Европа.

Следует отметить, что передовая инфраструктура, созданная в Украине к «Евро-2012», требует рационального менеджмента, налаживания партнерских отношений как на уровне субъектов хозяйствования, так и на межгосударственном уровне в рамках соглашения «Открытое небо», пересмотра устоявшихся моделей управления. Только при таком подходе наследие «Евро-2012» способно из убыточной обузы для государственного бюджета превратиться в основу для увеличения туристического пассажиропотока и раскрытия транзитного потенциала Украины.

Список использованных источников

1. Амоша А.И. Активизация туристско-рекреационного потенциала как стратегическое направление развития г. Донецка/ А.И. Амоша, Е.Ю. Сниговая // Вісник ДІТБ. – 2008. – № 12. – С. 8-13.
2. Мишечкін Г.В. Підготовка України і Росії до «Євро-2012» та «Сочі-2014» крізь призму їхньої туристичної конкурентоспроможності/ Г.В. Мишечкін // Вісник ДІТБ. – 2009. – № 13. – С. 350-354.
3. Данильчук В.Ф. Развитие рынка туристических услуг в условиях промышленных регионов Украины / В.Ф. Данильчук // Вісник ДІТБ. – 2011. – № 15. – С. 283-290.
4. Стан і перспективи розвитку туризму у світі та Україні напередодні чемпіонату Європи з футболу “Євро-2012”/ Матеріали VII Всеукраїнської науково-практичної конференції (м. Святогірськ, 26–28 вересня 2008 р.) – Донецьк: ДІТБ, 2008.
5. Украинский авиационный портал [Електронний ресурс]. – Режим доступа : <http://www.aviation.com.ua/>
6. Офіційний портал Державної авіаційної служби України [Електронний ресурс]. – Режим доступа : <http://www.avia.gov.ua/>
7. Гражданская авиация [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.wing.com.ua/content/view/8570/37/>
8. Информационный портал «Транспортный бизнес» [Електронний ресурс]. – Режим доступа: <http://tbu.com.ua/tems/gruzopotoki.html>

© Т.Е. Примак

Надійшла до редакції 21.01.2013